

WIJKBESCHRIJVING SCHILDERSBUURT

Louwrens Hacquebord
Rita Overbeek

INHOUD

1. INLEIDING
2. VOOR DE SLECHTING VAN DE WALLEN
3. VAN DE SLECHTING VAN DE WALLEN TOT 1940
 - 3.1. Algemeen
 - 3.2. Infrastructuur
 - 3.3. Bebouwing
 - Niet-planmatige ontwikkelingen
 - Gemeentelijke bemoeienis
 - Planmatige ontwikkelingen
4. ONTWIKKELINGEN NA 1945
5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN
 - 5.1. Algemeen
 - 5.2. Het gebied

LITERATUUR

1. INLEIDING

De Schildersbuurt is een wijk direct ten westen van de binnenstad. In het noordwesten en noorden wordt de wijk begrensd door respectievelijk een 'dode' arm van het Reitdiep en het Reitdiep zelf. In het oosten vormt de Westersingel de grens, in het zuidoosten de A-weg en in het zuidwesten de Friesestraatweg.

Tot na de Tweede Wereldoorlog liep op de plaats van de huidige A-weg het Hoendiep, dat vlak buiten de (voormalige) stadswallen eindigde. Voor de slechting van de wallen was het laaggelegen (knipklei)gebied tussen Reit- en Hoendiep voornamelijk in gebruik als grasland. De gronden vlak buiten de poorten werden deels als bouwland en deels als bleekveld gebruikt.

De eerste wegen in het gebied waren de trekweg langs het Hoendiep, de weg naar Friesland en de Kraneweg. Voor het midden van de vorige eeuw bevonden zich langs het Reitdiep een molen, een kalkoven en een houtzagerij. Langs het Hoendiep concentreerden zich al vroeg activiteiten die met het goederen- en personenvervoer te maken hadden (pakhuizen, winkels, uitspanningen).

Na de slechting van de wallen (rond 1880) werd de Westersingel aangelegd, waarlangs statige bebouwing verrees. Voor de minder gegoeden werden woningen gebouwd aan de huidige Nieuwe Blekersstraat en de Leeuwarderstraat. Aan de zuidzijde van de Kraneweg verrees vervolgens weer statige bebouwing.

Het resterende gebied tussen de Kraneweg en het Hoendiep werd min of meer planmatig ingevuld. Op initiatief van de gemeente werden hier na 1900 brede straten en pleinen aangelegd met woningen voor professoren en hoge ambtenaren. Op de voormalige Cranedwinger werden twee laboratoria voor de Rijksuniversiteit gebouwd.

Het gebied ten noorden van de Kraneweg werd pas na 1910 ingevuld. Hierbij werd aangesloten bij het bestaande stratenpatroon ten zuiden van de Kraneweg.

In 1945 werd de Hoendiepshaven gedempt met puin van de bij de bevrijding in de binnenstad verwoeste bebouwing. In de jaren '70 werd op het terrein van de voormalige houtzagerij aan de 'dode' arm van het Reitdiep een nieuwe woonbuurt met voornamelijk ééngesinswoningen aangelegd.

Het oostelijk deel van de wijk is gelegen op de voormalige vestinggronden en is daardoor verbonden met de binnenstad (zie "Wijkbeschrijving Centrum"). Wat de planontwikkeling betreft, vertoont het gebied ten noorden van de Kraneweg

een relatie met de aan de overzijde van het Reitdiep gelegen Oranjebuurt (zie "Wijkbeschrijving Oranjewijk"). De manier van totstandkomen van het deel ten zuiden van de Kraneweg komt min of meer overeen met de ontwikkeling van de Oosterpoort (zie "Wijkbeschrijving Oosterpoort"). De in het zuidwesten en het zuidoosten aangrenzende wijken (Kostverloren respectievelijk Zeeheldenbuurt) liggen geïsoleerd ten opzichte van de Schildersbuurt doordat de Friesestraatweg en het gedempte Hoendiep barrières vormen.

2. VOOR DE SLECHTING VAN DE WALLEN

De Schildersbuurt is ontstaan aan de westzijde van de Hondsrug. Het laaggelegen knipkleigebied bestond voornamelijk uit grasland. De gronden vlak buiten de stadswallen waren deels in gebruik als bouwland (moestuinen) en deels als bleekveld.

De kavels tussen de Kraneweg en het Reitdiep vormden blokken, loodrecht op de Kraneweg. Ten zuiden van de Kraneweg lagen evenwijdig daaraan strookvormige kavels.

De belangrijkste infrastructuur was al vroeg aanwezig. Het Reitdiep zorgde van oudsher voor de afwatering van de hooggelegen Drentse zandgronden. Daarnaast vormde het de scheepvaartverbinding met zee en maakte het onderdeel uit van de vaarroute naar Leeuwarden.

In de zeventiende eeuw ontstond een kortere verbinding met Friesland toen het Hoendiep werd gegraven. Hierin werden grote delen van een reeds eerder (ten behoeve van militaire doeleinden) gegraven vaarweg opgenomen.

Langs het Hoendiep werd een trekweg aangelegd die aansloot op de A-straat en de A-poort. Vervolgens werden de weg naar Friesland en de Kraneweg aangelegd. Halverwege de vorige eeuw werden deze verhard.

Op de plattegrond van Groningen van Nicolaas van Geelkercken (1616) is tussen de latere Crane- en A-dwinger een oudere schans te zien die in feite een eilandje vormt, symmetrisch ten opzichte van de A-weg. Hierop bevond zich reeds enige bebouwing.

Nadat aan het begin van de zeventiende eeuw de stad in noordelijke en oostelijke richting was uitgebreid en een geheel nieuwe omwalling had gekregen (zie "Wijkbeschrijving Centrum"), verloor deze schans haar functie en verdween het zuidelijke deel.

Langs het Reitdiep ontwikkelde zich in de loop van de tijd enige bedrijvigheid, onder andere een houtzagerij, een kalkoven en een molen. In 1842 vond een kanalisatie plaats

waardoor de houtzagerij aan een 'dode' arm kwam te liggen. Dit waterbassin werd vermoedelijk gebruikt voor het uitwateren van het te zagen hout en werd daarom ook wel aangeduid als het "Balkengat".

Langs het Hoendiep concentreerden zich activiteiten die met het goederen- en personenvervoer te maken hadden (pakhuizen, winkels, uitspanningen). In 1854 werd hier een herberg gebouwd, "de Slingerij", die tegenwoordig nog steeds in gebruik is als café.

3. VAN DE SLECHTING VAN DE WALLEN TOT 1940

3.1. Algemeen

Na de ontmanteling van de vesting werd het gebied tussen Reit- en Hoendiep langzaam volgebouwd.

In de periode tot ongeveer 1900 werd de Westersingel aangelegd en een aansluiting op de binnenstad tot stand gebracht. Aan de Westersingel en de zuidzijde van de Kraneweg verrezen herenhuizen.

Nadat het gebied zich aanvankelijk verder 'dreigde' te ontwikkelen als arbeiderswijk, ontstond na de eeuwwisseling tussen de Leeuwarderstraat en de Nieuwe Blekersstraat op initiatief van de gemeente een wijk voor de meer welgestelden.

Vanaf ongeveer 1910 werd ook het terrein ten noorden van de Kraneweg ingevuld, ditmaal volgens een uitbreidingsplan en met minder statige woningen.

3.2. Infrastructuur

De belangrijkste infrastructuur was reeds voor de ontmanteling van de vesting aanwezig. In het oosten van de wijk vonden echter als gevolg van die ontmanteling nog wel relevante infrastructuurele wijzingen plaats.

De vestinggracht werd gedempt, net als het restant van de gracht die om de oorspronkelijke, tussenliggende schans had gelegen (zie paragraaf 2). Overeenkomstig de ontmantelingsplannen van F. van Gendt en B. Brouwer (zie "Wijkbeschrijving Centrum" en de algemene stadsbeschrijving) werd de Westersingel aangelegd. De weg langs de buitenkant van de voormalige vestinggracht kreeg de naam Westerbuitensingel. Tussen de beide singels werd ook nog de Westerstraat aangelegd. Door het dempen van het restant van de gracht om de oorspronkelijke, tussenliggende schans ontstond de Blekerstraat. Tussen deze straat en de Westerbuitensingel werd tenslotte een extra verbinding gemaakt, de Melkweg.

De aldus tot stand gekomen situatie bleef niet erg lang bestaan. In 1895 was de Westerstraat al weer verdwenen in verband met de bouw van het Natuurkundig Laboratorium in 1892. De (oude) Melkweg verdween door de aanleg van de Jozef Israëlsstraat. De naam bleef echter bestaan doordat men de Westerbuitensingel omdoopte in Melkweg.

De overige infrastructuur in de wijk kwam tot stand als onderdeel van woningbouwplannen, die in het navolgende aan de orde komen. De straten die aangelegd werden, volgden veelal de oorspronkelijke verkavelingssloten.

3.3. Bebouwing

Niet-planmatige ontwikkelingen

De reeds voor de ontmanteling in gang gezette lineaire ontwikkeling langs het Hoendiep zette zich na 1880 gewoon door. De A-weg en het Hoendiep vormden belangrijke uitvalsroutes van de stad in westelijke richting. Tot de Eerste Wereldoorlog verrezen hier bedrijfspanden, woonhuizen en pakhuizen.

Aan de Westersingel en de Blekerstraat werden door particulieren statige herenhuizen gebouwd.

Vanaf ongeveer het midden van de jaren '80 ontstonden 'achter' de Kraneweg en de A-weg een aantal straten met woningen voor de minder gegoeden: Leeuwarderstraat, Werkmansstraat (nu: Nieuwe Blekerstraat) en Eerste en Tweede Hoendiepstraat (nu respectievelijk Taco Mesdag- en Herman Colleniusstraat).

Aan de noordkant van de Leeuwarderstraat werden 'schipperswoningen' gebouwd, één bouwlaag met kap. De zuidkant werd een aantal jaren later bebouwd. Deze woningen bestaan uit twee bouwlagen met kap.

De in 1886 opgerichte woningbouwvereniging "Werkmanssteun" bouwde in 1888 45 arbeiderswoningen aan de Werkmansstraat. Het waren éénkamerwoningen voor de allerarmsten. De ontwikkeling van deze straat begon vanaf de Friesestraatweg. Twee jaar later werden 49 soortgelijke woningen aan de Tweede Hoendiepstraat opgeleverd. De later richting binnenstad gebouwde huizen kregen een extra verdieping.

Vanaf ongeveer 1890 verrezen aan de zuidzijde van de Kraneweg grote herenhuizen.

Gemeentelijke bemoeienis

In de jaren '80 van de vorige eeuw voelde het gemeente-

bestuur nog weinig voor het ontwikkelen van integrale uitbreidingsplannen omdat hier toch vroeg of laat van af geweken zou moeten worden. Wel werd men langzamerhand wat strenger bij de beoordeling van bouwaanvragen.

In 1893 was door de Commissie van Openbare Werken een stedenbouwkundig plan ontwikkeld, het plan Hessels/Sanders. Dit plan omvatte het gebied ten westen en noorden van de binnenstad en had een tamelijk grootstedelijk karakter: er waren grote pleinen en veel villa's geprojecteerd.

Hoewel het plan niet door de raad werd vastgesteld, gold het in het vervolg wel als uitgangspunt bij de beoordeling van bouwaanvragen. Dit betekende een doorbraak omdat de aanleg van straten nu gekoppeld werd aan de verdere gewenste infrastructuur in het gebied. In de volgende jaren zou op basis van dit plan de statige "professoren-wijk" ontstaan.

G. Hoekzema Kzn. (directeur van de bouwmaatschappij N.V. Groningana) bracht zijn aanvraag voor de aanleg van een aantal straten ten zuiden van de Korreweg in overeenstemming met het plan Hessels/Sanders teneinde een spoedige goedkeuring te verkrijgen. Zo kwamen vlak na de eeuwwisseling de H.W. Mesdagstraat, het H.W. Mesdagplein en de Taco Mesdagstraat tot stand.

Daarvoor was de invloed van het plan ook al gebleken toen de architect/aannemer P. Belgraver te verstaan had gekregen dat de door hem aan te leggen straat breder moest worden dan in zijn aanvraag en dat de te bouwen huizen minimaal acht meter hoog moesten worden. Hierdoor kreeg de Jozef Israëlsstraat meer allure dan oorspronkelijk aan de straat was toebedacht.

In dezelfde periode werden ook langs de Westerbuitensingel (nu Melkweg) herenhuizen met ruime voortuinen gebouwd. In 1901 werd op de plaats van de voormalige dwinger naast het in 1892 gebouwde Natuurkundig Laboratorium het Mineralogisch Geologisch Laboratorium gebouwd. Beide gebouwen werden in neo-gotisch-renaissancistische stijl ontworpen door Rijksbouwmeester J. van Lokhorst.

Rond 1913 was het gebied tussen Leeuwarderstraat en Nieuwe Blekerstraat geheel ingevuld. De bebouwing had een gesloten, stedelijk karakter. Van monotonie was geen sprake door de grote verscheidenheid naar vorm en decoratie en door de pleinen met groenaanleg. Voor een uitgebreide beschrijving van het gebied wordt verwezen naar paragraaf 5.2.

Planmatige ontwikkelingen

Het gebied tussen Kraneweg en Reitdiep werd vanaf ongeveer 1910 ingevuld op basis van het Algemene Uitbreidingsplan

van J.A. Mulock Houwer (1906; zie de algemene stadsbeschrijving). In dit plan werd aangesloten bij de bestaande straten ten zuiden van de Kraneweg. Er vonden slechts enkele kleine wijzigingen plaats.

Zo werd in de Otto Eerelmanstraat een knik aangebracht zodat deze straat loodrecht eindigde op de Reitdiepsdijk. De weg over deze dijk, die voor 1927 werd omgedoopt in Dr. Hofstede de Grootkade, werd ten westen van de Herman Colleniusstraat niet doorgetrokken naar de Friesestraatweg.

In het gebied werden door de gemeente in eigen beheer woningen gebouwd voor haar ambtenaren. Deze woningen werden door verschillende architecten ontworpen, in de jaren '20 en '30 veelal in Amsterdamse School-stijl. Ze tellen in het algemeen twee, maar op de hoeken en langs de randen veelal drie bouwlagen. Sommige stroken woningen werden teruggelegd ten opzichte van de rooilijn zodat ze voortuinen kregen. Verspreid over de buurt kwamen winkelvoorzieningen, veelal als onderdeel van woningcomplexen.

Aan het begin van de Kraneweg waren al in 1906 een Gereformeerde Kerk met een pastorie gebouwd naar een ontwerp van architect Tj. Kuipers. Op het binnenterrein hiernaast verrees drie jaar later een lagere school, ontworpen door architect Y. van der Veen.

J.A. Mulock Houwer ontwierp de watertoren die aan de Herman Colleniusstraat werd gebouwd (1912). Ook de Openbare Lagere School aan de Wassenberghstraat (1915) en de Zeevaartschool aan de Dr. Hofstede de Grootkade (1920; nu onderdeel van het belastingkantoor) werden ontworpen door de directeur Gemeentewerken.

Aan het Taco Mesdagplein werd in 1913 bij de coöperatieve bakkerij "De Toekomst", die in 1986 gesloopt werd, een kantoor gebouwd. Hierin werd een rijk versierde poort opgenomen die toegang gaf tot het fabrieksterrein.

In 1926 kwam de verbinding met de op dat moment in aanbouw zijnde Oranjewijk tot stand. In dat jaar werd de Herman Colleniusbrug voltooid. De brug en het brugwachtershuisje in Amsterdamse School-stijl waren ontworpen door de Dienst Gemeentewerken. Volgens een soortgelijk ontwerp werd ruim tien jaar later de vlak na de ontmanteling gebouwde Plantsoenbrug geheel vernieuwd.

4. ONTWIKKELINGEN NA 1945

Direkt na de Tweede Wereldoorlog werd het dichtst bij de binnenstad gelegen deel van Het Hoendiep gedempt met puin

van de bij de bevrijding in de binnenstad verwoeste bebouwing. Later volgde het deel tot aan de Herman Colleniusstraat. De A-weg werd verbreed en werd voor het autoverkeer een belangrijke uitvalsroute.

In de jaren '70 werd op het terrein van de voormalige houtzagerij aan de 'dode' arm van het Reitdiep een nieuwe woonbuurt met voornamelijk ééengezinswoningen aangelegd.

Voor het overige bleven de structuur en het aanzicht van de wijk in grote lijnen ongewijzigd. Wel vonden functionele veranderingen plaats. Veel woningen worden tegenwoordig kamergewijs verhuurd, met name ten zuiden van de Kraneweg. In veel van de herenhuizen langs de Kraneweg werden in de loop van de tijd kantoren gevestigd.

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN

5.1. Algemeen

Het grootste deel van de Schildersbuurt kan in z'n geheel beschouwd worden als gebied met bijzondere (stedebouwkundige) waarden. Slechts de nieuwbouwbuurt uit de jaren '70 wordt hiervan uitgezonderd.

De buurt is ontstaan in een periode waarin de ontwikkeling van de stad geleidelijk veranderde van 'spontaan' naar 'planmatig'. Hierbij zijn, afgezien van de invulling van de voormalige vestinggronden, in feite drie fasen te onderscheiden.

De eerste fase omvat de niet-planmatige ontwikkelingen langs het Hoendiep, de Nieuwe Blekerstraat en de Leeuwarderstraat. Vervolgens werd de rest van het gebied ten zuiden van de Kraneweg ingevuld. Hiervoor was weliswaar geen plan vastgesteld maar de bemoeienis van de gemeente hierbij was groot. Het gebied ten noorden van de Kraneweg tenslotte werd wel op basis van een algemeen uitbreidingsplan ontwikkeld.

5.2. Het gebied

De Schildersbuurt heeft een vrij regelmatig, rechthoekig stratenpatroon. Hierin zijn enkele 'afwijkende' elementen aan te wijzen.

De belangrijkste afwijking wordt gevormd door de gebogen straten waaraan het verloop van de voormalige vestinggracht(en) nog te herkennen is (Melkweg en Blekerstraat). Verder is aan het licht gebogen verloop van het oostelijk deel van de Nieuwe Blekerstraat richting A-weg het niet-planmatige karakter van dit deel te herkennen. Hetzelfde

geldt in feite voor de Friesestraatweg, die reeds voor de ontwikkeling van de wijk aanwezig was.

Bij de invulling van het gebied ten zuiden van de Kraneweg werd de Leeuwarderstraat wel opgenomen maar niet doorgetrokken. Ook het H.W. Mesdagplein (kruispunt Herman Colleniusstraat/H.W. Mesdagstraat) en het Jozef Israëlsplein (kruispunt Taco Mesdagstraat/Jozef Israëlsstraat) vormen in feite 'afwijkingen' van het rechthoekige patroon.

In de planmatige uitbreiding ten noorden van de Kraneweg 'wijkt' het patroon, afgezien van de gebogen Dr. Hofstede de Grootkade, op twee plaatsen 'af'. De Otto Eerelmanstraat eindigt, anders dan in het plan van Mulock Houwer, door een knik ter hoogte van de Wassenberghstraat loodrecht op de Dr. Hofstede de Grootkade. Verder is door het gedeeltelijk terugleggen van de rooilijn van de westzijde van de Taco Mesdagstraat een plein ontstaan, het Taco Mesdagplein.

Het gebied van de voormalige wallen (Westersingel, Melkweg en Blekerstraat) wordt gekenmerkt door statige bebouwing. In verschillende herenhuizen langs de Westersingel, veelal in Neo-renaïssancistische en Eclectische stijl, zijn tegenwoordig kantoren gevestigd. Het grootste deel bestaat echter uit winkels met bovenwoningen.

De herenhuizen in neo-renaïssance stijl langs de Blekerstraat hebben hun woonfunctie behouden. Ook staat hier een bedrijfspand van de voormalige meubelfabriek "Nederland" in Art Nouveau-stijl, naar een ontwerp van architect A.J. Sanders. De aanwezigheid van dit gebouw als vreemd element in de woonomgeving valt te verklaren doordat het werd gebouwd als uitbreiding van de bestaande fabriek aan de Westersingel. Deze moest kort voor de Tweede Wereldoorlog plaats maken voor een complex winkels met bovenwoningen.

De bebouwing aan de Melkweg bestaat tussen H.W. Mesdagstraat en Jozef Israëlsstraat uit enkele herenhuizen met Art Nouveau-stijlelementen. Aan weerskanten van de Leeuwarderstraat is de bebouwing wat minder voornaam. De woningen kijken alle uit op het Mineralogisch Geologisch Laboratorium van de Rijksuniversiteit (zie paragraaf 3.3.). Dit gebouw in neo-gotisch-renaïssancistische stijl wordt omgeven door een parkachtige tuin.

De H.W. Mesdagstraat heeft door de breedte en de bomenrijen aan weerskanten het karakter van een laan. De herenhuizen in Art Nouveau-stijl tellen over het algemeen drie bouwlagen met kap. In veel gevallen is er bovendien sprake van een sousterrain. Veel van de woningen zijn ontworpen door architect/aannemer P. Belgraver en architect P.M.A. Huurman.

Op het kruispunt met de Herman Colleniusstraat is een ovaal plein gesitueerd, het H.W. Mesdagplein. De bebouwing aan het plein staat schuin ten opzichte van die aan de straat en daardoor loodrecht op de ronde hoeken van het plein. Aan de noordzijde zijn de kavels zeer diep. De twee zuidelijke blokken hebben torenachtige uitbouwsels die de hoeken van het plein markeren.

De Jozef Israëlsstraat heeft een soortgelijke opzet maar heeft wat minder allure. De straat is wat smaller en op het kruispunt met het Taco Mesdagplein is een ruitvormig plein ontstaan doordat de hoeken schuin zijn 'afgesneden'. Het westelijk deel van de Nieuwe Blekerstraat bestaat uit kleine arbeiderswoningen, één verdieping plus kap. Verder naar de stad toe vond 'revolutiebouw' plaats: goedkope en daardoor kwalitatief slechte woningen van twee bouwlagen plus kap, bestemd voor particuliere verhuur. Op het punt waar de bebouwing een extra bouwlaag kreeg, werd de straat tevens iets breder.

De bebouwing aan de noordzijde van de Leeuwarderstraat bestaat uit, vergeleken met de vroegste bebouwing aan de Nieuwe Blekerstraat, iets luxere woningen van één bouwlaag met kap. De iets jongere woningen aan de zuidzijde van de straat zijn vergelijkbaar met die aan het latere deel van de Nieuwe Blekerstraat.

De Taco Mesdagstraat en de Herman Colleniusstraat tussen A-weg en Kraneweg zijn ontstaan uit respectievelijk de Eerste en de Tweede Hoendiepstraat.

Wat de stijl betreft komt de bebouwing van beide straten ten zuiden van de Kraneweg overeen met die aan de H.W. Mesdag- en de Jozef Israëlsstraat. Er is echter als gevolg van de kruisingen met de oost-west lopende straten geen sprake van lange, aaneengesloten gevelwanden. Bij de kruisingen met deze straten kregen de hoekpanden extra nadruk door middel van erkers en/of hoektorentjes.

De Kraneweg vormt een belangrijke invalsweg van de stad. De bebouwing hierlangs bestaat voornamelijk uit herenhuizen in diverse stijlen: Eclecticisme, Neo-rennaissance, Art Nouveau, Um 1800 en Amsterdamse School.

Door de belangrijke verkeersfunctie vormt de weg een fysieke barrière tussen de 'oude' en de 'nieuwe' Schildersbuurt.

Ten noorden van de Kraneweg zet het rechthoekige stratenpatroon zich door. De Herman Colleniusstraat loopt met een lichte knik naar het Reitdiep en vormt via de gelijknamige brug de verbinding met de Oranjewijk. Dit deel van de straat heeft dan ook een belangrijke verkeersfunctie. De bebouwing erlangs vormt met de watertoren en de brug een markant geheel.

De Taco Mesdagstraat 'kruist' de Kraneweg loodrecht en loopt min of meer dood op de Dr. Hofstede de Grootkade en het Reitdiep. Tussen de Jan Lutmastraat en de Wassenberghstraat is de westelijke rooilijn teruggelegd zodat een pleintje is ontstaan, het Taco Mesdagplein.

De Otto Eerelmanstraat staat loodrecht op de Kraneweg en maakt ter hoogte van de Wassenberghstraat een knik zodat hij loodrecht eindigt op de Dr. Hofstede de Grootkade.

De Wassenberghstraat vormt ten noorden van de Kraneweg de belangrijkste oost-west verbinding. Deze straat loopt vanaf de Otto Eerelmanstraat naar de Friesestraatweg en maakt ter hoogte van de St. Lucasstraat, die iets schuin vanaf de Kraneweg komt, een lichte knik.

De Jan Lutmastraat verbindt de Herman Colleniusstraat en de Taco Mesdagstraat met elkaar.

In een groot deel van het gebied ten noorden van de Kraneweg werden door de gemeente in eigen beheer woningen gebouwd voor haar ambtenaren. Deze woningen werden door verschillende architecten ontworpen, in de jaren '20 en '30 veelal in Amsterdamse School-stijl. Ze tellen in het algemeen twee, maar op de hoeken en langs de randen veelal drie bouwlagen. Sommige stroken woningen werden teruggelegd ten opzichte van de rooilijn zodat ze voortuinen kregen. Verspreid over de buurt kwamen winkelvoorzieningen, veelal als onderdeel van woningcomplexen.

Waardering

De Schildersbuurt is in een tijd van woningnood gebouwd als uitbreidingswijk. De problematiek van het ontwikkelen van stedelijke bouwblokken is in deze wijk op verschillende manieren opgelost.

In het begin vond 'revolutiebouw' en woningbouw door corporaties plaats. Vervolgens werden statige woningen in Art Nouveau-stijl gebouwd waarbij getracht is een middenweg te vinden tussen het bouwen van 'individuele' panden en het meer 'seriematige' bouwen. Tenslotte is in de gemeentelijke woningbouw van de jaren '20 de oplossing te zien die de Amsterdamse School heeft bedacht voor stedelijke bebouwing.

De buurt is aangeduid als gebied met bijzondere (stedenbouwkundige) waarden vanwege de architectonische kwaliteit van de bebouwing in samenhang met de stedenbouwkundige opzet, alsmede vanwege de verscheidenheid binnen de buurt die het gevolg is van de specifieke ontwikkeling in een periode waarin de overheidsbemoeienis ten aanzien van de stedenbouw steeds groter werd.

LITERATUUR

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