

Groningen (1945-1970)

De naoorlogse ruimtelijke ontwikkelingen – een cultuurhistorisch perspectief.

Voorwoord

Dit essay is de samenvatting van het project naoorlogse wijken (1945-1970), dat door de afdeling Bouw-, woningtoezicht en Monumenten van de gemeente Groningen werd uitgevoerd. Op basis van een gestandaardiseerd onderzoeksmodel is van alle naoorlogse wijken in de stad een cultuurhistorische analyse en –beschrijving gemaakt. Aan de hand van deze afzonderlijke verslagen is een chronologisch gefaseerde ontwikkelingscurve samengesteld waarvan in hoofdstuk 1 verslag wordt gedaan. In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste thema's in de naoorlogse Groningse stadsontwikkeling gekoppeld aan deze liniaire ontwikkelingslijn. Lijn en thema's zijn als in een weefwerk, onlosmakelijk met elkaar vervlochten.

Bregit Jansen, 20/09/2000

INHOUD

INLEIDING 2

- Wederopbouw en woningnood
- Nationale kaders
- Het algemene uitbreidingsplan
- Algemeen plan van uitbreiding Groningen 1918-1938/40
- Structuurplan Groningen 1950 – 1960 en 1969
- Opkomst van de stedenbouw als volwaardige discipline
- Sociale wijkopbouw

1. DE RUIMTELIJKE-STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING VAN GRONINGEN 1945-1970 7

- Fase I De aanloop: invullingen van vooroorlogse uitbreidingsplannen 1945-1954
- Fase II Enkele experimenten 1955-1957
- Fase III Een hoogtepunt 1958
- Fase IV Een afgeleide 1958-1959
- Fase V De productie 1960-1966
- Fase VI Een keerpunt 1965-1970
- Buiten de stad

2 . THEMA'S 17

- Economisch bouwen
- Schaalvergroting – stadsdeelvisie
- Systeembouw
- Hoogbouw
- Wijkgedachte – wijkvorming – wijkcentrum
- Monotonie
- Bouwkundige kwaliteit
- Woningdifferentiatie
- Nieuwe typologieën
- Emancipatie van het ontwerp
- Autoverkeer
- Tuinstadidee
- Gezamenlijke tuinen

SAMENVATTING – CONCLUSIES 33

LIJST MET AFBEELDINGEN 34

Inleiding

Wederopbouw en woningnood

Na de bezettingstijd kon worden begonnen met de wederopbouw van Nederland. Al tijdens de eerste twee jaren van de oorlog wist de wederopbouworganisatie onder leiding van de latere minister dr. ir. J.A. Ringers een begin te maken met het herstel van de oorlogsschade (grote puinruim acties). Vanaf 1942 verschoof de aandacht naar de bestudering en voorbereiding van de naoorlogse bouwopgave. Daarmee kon pas daadwerkelijk worden begonnen door de overgangsregering, die na enkele weken van bestuurlijke en sociale ontwrichting werd opgericht. (juni 1945- mei 1946) De oplossing van de woningnood stond bovenaan de agenda van het door de regering in het leven geroepen Commissariaat voor de Wederopbouw.

Nationale kaders

De nationale discussie over het lot van de oude steden ging niet over een oude of nieuwe esthetiek, maar over de nieuwe economische structuren en leefwijzen. In een nieuwe op de massa georiënteerde maatschappij bleek weinig ruimte te zijn voor de vooroorlogse verzuiling van de architectuur. De centrale overheid koos dan ook bewust voor een niet ideologisch geladen planning. Ir. Ringers, de eerste minister van Openbare Werken en Wederopbouw in de overgangsregering (23 juni 1945- juli 1946), stelde na een eerste schade inventarisatie in 1946 een nationaal Bouwplan op. Na de eerste verkiezingen werd op 28 februari 1947 het ministerie voor Wederopbouw en Volkshuisvesting opgericht onder leiding van L. Neher. Op dat moment werd de ruimtelijke ordening in Nederland op vier (ideaaltypische) wijzen benaderd: 1. het creëren van historische enclaves (bevriezen van het verleden) , 2. traditionalistische stadsreparatie, 3. modernistische stadsreparatie en 4. het blanco tekenveld. In de meeste steden werd na 1948, toen de Marshallhulp op gang was gekomen gekozen voor de derde wijze. Door de vaststelling van de Wet Wederopbouw in 1950 kon de omvangrijke wederopbouw- en stadsuitbreidingsoperatie met financiële maatregelen worden ondersteund. Het ministerie voor Wederopbouw en Volkshuisvesting stelde elk jaar een bouwprogramma op waarin de woningcontingenten per gemeente werden vastgesteld. De regels waar deze woningen aan moesten voldoen, werden vastgelegd in de nota *Voorlopige Voorschriften en Wenken voor het ontwerpen van Woningen* (1946) en de opvolger hiervan: *Voorschriften en Wenken* van 1951.

Afbeelding 1 (O1)

Zondag 15-4-1945, de derde dag na het bombardement, blik vanuit de Rademarkt in de richting van de Grote Markt.

Groningse situatie

In Groningen werd de acute woningnood enerzijds veroorzaakt door opgelopen oorlogsschade - vooral in de binnenstad -en anderzijds door stagnatie van de bouwproductie. Op lange termijn was de snelle toename van het

geboorteoverschot debet aan de woningnood. Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen de feitelijke wederopbouw, die bestond uit het herstellen van in de oorlog opgelopen schade aan bebouwing en infrastructuur en de grote stadsuitbreidingoperaties die daarop volgden. Door het bombardement van de geallieerden bij de bevrijding van de stad sneuvelden de noord- en oostwand van de Grote Markt en vielen circa tweehonderd gaten in de bestaande stad. Direct na de bevrijding gaf een kleine groep notabelen o.l.v. burgemeester Cort van der Linden aan architect Granpré Molière de opdracht een wederopbouwplan op te stellen. Deze aanstelling kwam tot stand zonder steun van de rijksoverheid. De rijksoverheid ambieerde een meer progressieve aanpak van de wederopbouw van Groningen. Granpré Molière vertegenwoordigde - als kopstuk van de zogenaamde 'Delftse School' - de meest traditionele architectonische stroming. Het ministerie van wederopbouw betwistte de supervisie van Granpré Molière. Na een drietal zeer behoudende en niet bevredigende planvoorstellen werden de taken van Granpré Molière en zijn assistent Pouderoyen in 1949 door de gemeenteraad overgedragen aan een supervisiecommissie van moderne deskundigen waarin onder andere de architecten A. van der Steur en W. van Tijen zitting hadden. In dit essay zal de feitelijke wederopbouwopgave buiten beschouwing worden gelaten en ingaan worden op de omvangrijke naoorlogse stadsuitbreidingen in de periode 1945-1970.

Het algemene uitbreidingsplan

In artikel 27 van de Woningwet van 1901 werd de uitbreiding van bebouwde kommen afgekaderd. Gemeenten met meer dan 10.000 inwoners werden hierdoor verplicht hun toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor een periode van 10 jaar vast te leggen in een algemeen uitbreidingsplan. Dit zou gefundeerd moeten worden op een sociaal-wetenschappelijk onderzoek. Van een diepgaande visie op de samenhang tussen de disciplines volkshuisvesting en stedenbouw kwam in de meeste gemeenten weinig terecht. Na vaststelling van het uitbreidingsplan door de gemeenteraad en goedkeuring door Provinciale Staten werden ontwerpdeelplannen hieraan getoetst. In de praktijk was tussen gemeenten onderling in de eerste jaren na WOII nauwelijks sprake van communicatie of samenwerking. De eerste streekplannen dateren van kort na 1950.

Algemeen plan van uitbreiding Groningen (1928-1938/40)

In Groningen werd in 1928 de eerste serieuze poging gedaan om een algemeen uitbreidingsplan te ontwerpen voor de hele stad. Hiervoor werd door de directeur van Gemeentewerken, H.P.J. Schut, H.P. Berlage ingehuurd. Door ontwikkelingen in het spoorwegenvraagstuk en wijzigingen in de Woningwet zag Schut zich genoodzaakt het eerste ontwerpuitbreidingsplan bij te stellen in 1932. Het plan, dat gebaseerd was op een te verwachten inwonersaantal van 300.000, werd uiteindelijk niet goedgekeurd omdat burgemeester Bloemers het te ambitieus vond. Na een aantal aanpassingen werd het algemeen uitbreidingsplan in 1938 uiteindelijk door de gemeenteraad vastgesteld en voor het grootste deel goedgekeurd door de Provinciale Staten. In 1940 werden de

resterende delen door de Kroon goedgekeurd. De afronding van de Korrewegwijk, de Oosterparkwijk, de Grunobuurt, de Rivierenbuurt en Kostverloren werd in grote lijnen, conform het uitbreidingsplan gerealiseerd.

Afbeelding 2 (E5)

Algemeen plan van uitbreiding Groningen 1938-1940.

Structuurplannen Groningen 1950, 1960 en 1969

Dit lange traject vol compromissen maakte het vaststellen van een algemeen uitbreidingsplan iedere 10 jaar een onmogelijke zaak. Om de lokaal noodzakelijke nieuwe en actuele ruimtelijke- en stedenbouwkundige visies op een kortere termijn toch te kunnen toepassen werd het structuurplan ontwikkeld. Dit instrument had voornamelijk een sturende rol. In juridisch opzicht bleef het algemeen uitbreidingsplan het rechtsgeldige kader voor stadsuitbreidingen. Het eerste structuurplan van de stad Groningen werd in 1950 opgesteld. Het werd intern gebruikt als het kader voor de stedelijke ontwikkeling van de wijken De Laanhuizen, Corpus den Hoorn, De Wijert Noord en Coendersborg. Ook voor de toekomstige wijken Selwerd en De Paddepoel werd in dit structuurplan een voorzet gedaan. Het structuurplan 1950 werd door een storing in de communicatie bij de wisseling van de wacht van de positie van directeur S&V in 1952, echter nooit officieel voor vaststelling aan de gemeenteraad voorgedragen.

In het volgende structuurplan van 1960 werd de stad Groningen als het stimulerend centrum van het Noorden aangemerkt. De twee geprojecteerde noordelijke wijken werden uit het structuurplan 1950 overgenomen en opgenomen in een geheel nieuwe stadsdeel (sector), waartoe ook de wijk Vinkhuizen zou gaan behoren. Om de voorgestelde 'stadssectoren' te kunnen realiseren werd in het structuurplan een grenswijziging met de gemeenten Hoogkerk, Adorp, Bedum, Noorddijk en Haren voorgesteld. Deze werd pas in 1969, samen met een vernieuwde versie van het structuurplan door de kroon goedgekeurd. Na goedkeuring van de grenswijziging konden de wijken Vinkhuizen - daarvoor nog deels in bezit van de gemeente Hoogkerk - en De Wijert Zuid - voor de wijziging deels nog in bezit van de gemeente Haren - worden gerealiseerd.

Opkomst van de stedenbouw als volwaardige discipline

Stedenbouw werd in Nederland tot WOII beschouwd als een aan de architectuur ondergeschikte discipline. Een stedenbouwkundige opleiding ging pas in 1948 na veel debatten over inhoud en vorm van start aan de Technische Hogeschool Delft (TH-Delft). Tot die tijd werd de stedenbouwkundige theorie aan de TH-Delft door architecten als van Eesteren en van Lohuizen - die zichzelf in de praktijk tot stedenbouwkundigen hadden ontwikkeld - als een bijzaak onderwezen.

Net als in de meeste Nederlandse steden beschikte Groningen tot het begin van WO II niet over een stedenbouwkundige dienst of -afdeling. In 1947 werd de eerste Groningse dienst Stadsuitbreiding en Volkshuisvesting (S&V) opgericht

o.l.v. H.W. van Boven. Na zijn ontslag –wegens privé-omstandigheden - werd hij in 1952 als vakdirecteur opgevolgd door H.J. Dix. Als hoofd architectstedenbouwer werd reeds in 1947 G.B. Smid aangesteld. Hiervoor was Smid als technisch tekenaar in dienst van de Gemeente Amsterdam (1929 – 1930), als technisch hoofdambtenaar bij de Gemeente Rotterdam (1930 – 1946) en als stedenbouwkundige van de Gemeente Schiedam (1946 – 1947). De oprichting van een nieuwe gemeentelijke – stedenbouwkundige - dienst was geen uitzondering, overal in Nederland ontstonden omvangrijke, nieuwe ambtelijke apparaten die het tot stand brengen van nieuwe maatschappijvormen zouden moeten ondersteunen. De nieuwe generatie stedenbouwers was gefascineerd door de consequenties van de moderne massamaatschappij en de manier waarop het individu tegenover de gemeenschap zou komen te staan. Stedenbouwer Henk Eysbroek, de opvolger van Smid, formuleerde het doel van de uitbreidingsplannen die door de dienst S&V werden opgesteld als volgt: *'De plannen hebben tot strekking een evenwichtige ordening te verkrijgen tussen wat anders een verzameling van heterogene doelstellingen zou zijn. Zo zien we, dat een stedenbouwkundig plan in feite een synthese is. Door een stedenbouwkundig plan worden maatregelen aanbevolen die bijdragen tot het welzijn van de bevolking. Niet alleen in materiële zin, door recht te doen aan economisch en technische gezichtspunten en aan de eisen van algemene hygiëne, maar ook in niet-materiële zin, door aan de ruimte zoveel mogelijk schoonheid en karakter te geven. Het plan zal tot het algemene welzijn dienen bij te dragen. Hiernaast en bovenal zal de ruimtelijke ordening gelegenheid moeten geven de behoefte aan sociale gebondenheid en aan individuele ontplooiing van de mens te bevredigen.'*

Sociale wijkopbouw

Over de wijze waarop de massamaatschappij in sociaal opzicht zou moeten worden ondersteund werd veel gedebatteerd - niet alleen door sociologen – maar ook door planologen, architecten en stedenbouwers. De notie dat relaties tussen de sociale gebondenheid en de gebouwde omgeving van vitaal belang waren bij de toekomstige stadsuitbreiding, leidde in 1957 tot de oprichting van de Adviescommissie voor sociale wijkopbouw en wijksanering. De adviescommissie was een interdisciplinair gezelschap bestaande uit H.J. Dix (directeur S&V), H. Eysbroek (stedenbouwer), E.F.A. Sap (planoloog), Mr. Dr. K. van Dijk (wethouder sociale zaken), Drs. C. van Eden (directeur sociale dienst), Mr. O.A. Majoewsky (waarnemend directeur sociale dienst), I. van der Meij (hoofd gemeentelijk huisvestingsbureau), W.P. Poppinga (arts), Dr. C.D. Saal (socioloog), K. van der Schoot (maatschappelijk werker) en U. van der Spoel (notulist-ambtenaar). Na een literatuuronderzoek, waaronder buitenlandse reportages zoals *'Neighbourhood and Community, An enquiry into Social Relationships on Housing Estates in Liverpool and Sheffield'* (1954) en een uitgebreid planologisch 'survey' verzamelde de commissie haar bevindingen na enkele jaren in het rapport *'Wat was en wat wordt in Groningen'* (1962).

1. De ruimtelijke-stedenbouwkundige ontwikkeling van Groningen 1945-1970: een klassieke ontwikkelingscurve (groei-bloei-neergang)

Uit de veertien afzonderlijke onderzoeksverslagen is een chronologische gefaseerde ontwikkelingscurve afgeleid.

Fase I - de aanloop – bestaat de allereerste stedelijke invuloefeningen. Dit zijn afrondingen van de vooroorlogse uitbreidingsplannen voor de Korrewegwijk, Oosterparkwijk, Kostverloren en de Gruno- en Rivierenbuurt.

Fase II – enkele experimenten – behelst de eerste doelbewuste pogingen om enkele geheel nieuwe woonwijken, respectievelijk De Laanhuizen en Corpus den Hoorn op basis van een modern stedenbouwkundig idioom vorm te geven.

Fase III is het hoogtepunt in de naoorlogse Groningse woningbouwgeschiedenis, de woonwijk De Wijert Noord. Deze wijk is de meest prototypische ruimtelijke vertaling van de sociale filosofie 'de wijkgedachte'. Fase IV bestaat een zeer functionele afgeleide van het prototype, de woonbuurt Coendersborg.

Fase V vervolgens, behelst de grootschalige productie jaren die hebben geleid tot de totstandkoming van het noordelijk stadsdeel (Selwerd, De Paddepoel en Vinkhuizen). De Wijert Zuid (fase VI) markeert een keerpunt in de Groningse woningbouwpolitiek en stedenbouw. De liberalisering van de woningbouw ging hand in hand met de innovatieve werking van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (1963) en het ruimtelijke ideaalplan voor 'voetgangersgebieden in steden'. Hierna wordt de naoorlogse ontwikkeling van enkele gebieden – Oosterhoogebrug en Hoogkerk Zuid – belicht die tot de annexatie door de stad Groningen in 1969, kleine zelfstandige plattelandgemeenten waren.

Fase I De aanloop: invullingen van vooroorlogse uitbreidingsplannen

x

De Korrewegwijk (1948)

Oosterparkwijk (1949)

Grunobuurt (1949)

Rivierenbuurt (1950)

Kostverloren (1953)

x

In de eerste jaren na de oorlog, de opbouwjaren van het nieuwe ambtelijke apparaat, bestond de stadsuitbreiding voornamelijk uit invullingen van bestaande, nog niet volledig gerealiseerde uitbreidingsplannen die reeds in het vooroorlogse plan Berlage (1938-40) waren geprojecteerd. In deze periode van grote maatschappelijke veranderingen ontstond het idee dat '*de moderne huisvesting een middel moet zijn tot ideale ontplooiing van de persoonlijkheid, tot verfijning van het gezinsleven en tot normale integratie van de mens in het maatschappelijk leven van nu*'.¹ (idee van de maakbare samenleving) Deze periode wordt gekenmerkt door pogingen om de hierboven geschetste sociale idealen te vertalen in een modern stedenbouwkundig en -bouwkundig idioom.

¹ René Michaux, De ruimtelijke ordening en huisvesting.

Hiermee was in Nederland, Groningen niet uitgezonderd, nog weinig praktijkervaring opgedaan. De ontwerpers en planners waren in hun gezamenlijke zoektocht voor het merendeel aangewezen op informatie die aangeboden werd in de vakbladen en de uitwisseling van ideeën met collega's en kennissen uit het vakgebied.

De naoorlogse delen van de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk weerspiegelen de onbekendheid en vertwijfeling die gemeente architect-stedenbouwer G.B. Smid moet hebben ervaren bij het ontwerpen van deze woonbuurten. Ondanks de toepassing van een lokaal ontwikkeld en experimenteel bouwsysteem, het systeem Rottinghuis en de bescheiden introductie van een voor Groningen praktisch nieuw verkavelingstype, het open bouwblok, werden deze moderne gedachten omkleed met een traditioneel jasje van baksteen gevels en liguster hagen. De architectuur van de gevels verraadt de aarzeling en wellicht ook het onvermogen van de meeste Groningse architecten - Klein uitgezonderd - om de voorgestane vernieuwing in het interne systeem, het skelet van de woning te vertalen naar de gevels.

Afbeelding 3 (O2)

Systeem Rottinghuis, opbouw van het betonnen binnenwerk.

Was in de naoorlogse delen van de Oosterparkwijk en Korrewegwijk nog geen sprake van een 'core', een wijkhart, is dat in het naoorlogse deel van de wijken Kostverloren, de Grunobuurt en de Rivierenbuurt wel het geval. Het wijkhart is een stedenbouwkundig ontwerpmiddel dat uitdrukking geeft aan nieuwe sociale inzichten (de wijkgedachte), ondersteund door nieuwe economische inzichten ten aanzien van winkelconcentraties. Voor de oorlog werden buurtwinkels adhoc over de woonwijk verspreid. Na de oorlog werd in de meeste gevallen, de Amerikaanse variant, 'het winkelcentrum', als element in de core opgenomen. Kostverloren werd door de toevallige totstandkoming van de 500.000ste naoorlogse Nederlandse woning in deze woonwijk, onderwerp van uitvoerige beschouwing en discussie. Deze discussie maakte zichtbaar dat 'de wijkgedachte' ten tijde van de planontwikkeling van de wijken Kostverloren, de Grunobuurt en de Rivierenbuurt in Groningen slechts een richtinggevend idee was voor het stedenbouwkundig ontwerp. Het manifesteerde zich nog niet als een allesomvattend sociaal systeem dat vertaald kon worden naar een allesomvattende stedenbouwkundige ontwerpmethode.

Afbeelding 4 (O3)

Winkelcentrum in de woonwijk Kostverloren. Groningen 1999.

Fase II Enkele experimenten

x

De Laanhuizen (1955)

Corpus den Hoorn (1958)

x

Om de moderne stedenbouwkundige inzichten te leren kennen die kort voor en tijdens de oorlog ontwikkeld in Scandinavië werden door veel Europese planologen, architecten en stedenbouwers excursies ondernomen naar steden als Stockholm, Malmö, Göthenburg en Kopenhagen. Zo ook door de directeur van de Groningse dienst S&V, Ir. Dix en de eerste stedenbouwer G.B. Smid. In 1953, ter voorbereiding van het ontwerp van de eerste volledige woonwijk: Corpus den Hoorn, onderzochten zij thema's als wijkgedachte, woningdifferentiatie, en ook standaardisatie en rationalisatie van materialen en bouwprocedures. De uitkomsten van deze excursie liggen in het verlengde van de ontwikkelingen in de naoorlogse woningbouwpraktijk van Nederland. Hieraan voorafgaand, bezocht gemeentelijk architect J. Koolhaas in 1952, Helsinki en Finland, op zoek naar innovatieve ontwerp-ideeën voor een nieuw openluchtwembad, de Papiermolen.²

Afbeelding 5 (O4)

Corpus den Hoorn rond 1960.

Binnen de Groningse woningbouwgeschiedenis is Corpus den Hoorn niet alleen de eerste, integraal door de overheid geregisseerde stadsuitbreiding na 1945. Het is ook de eerste wijk waarin de wijkgedachte als allesomvattend basisidee voor de stedenbouwkundige opzet en -structuur heeft gediend. Deze structuur was gebaseerd op de distributieplanologie. Hieronder verstaat men de hiërarchische spreiding van voorzieningen over de wijk. Corpus den Hoorn wordt gekenmerkt door een strakke hiërarchische opbouw van stadsdeel, wijk, en buurt, rondom een centrale ruimte. Deze is het brandpunt waarin de voorzieningen, zoals winkels en bedrijfjes zich concentreren. In de naoorlogse stedenbouwkundige praktijk is de centrale ruimte of 'core' een nieuw ontwerpmiddel. 'Core' betekent (letterlijk vertaald uit het Engels) 'kern'. In de eerste theoretische stukken waarin de wijkgedachte werd uiteengezet, zoals *'De stad der toekomst, de toekomst der stad'* en *'De betekenis van de wijkgedachte voor den stedenbouw'* wordt de term 'core' niet letterlijk gebruikt. Men spreekt hierin eerder van 'wijkkern' of 'wijkcentrum'. In ruimtelijke zin hebben de experimenten een scala aan verkavelingsmodellen opgeleverd. Het open verkavelingmodel - de strokenbouw - leidde via diverse variaties uiteindelijk in 1958 tot de introductie van 'de stempel'. De stempel was in Corpus den Hoorn enkel een stedenbouwkundig instrument dat een economisch efficiënte opzet voor de grondgebonden eengezinshuizen voor arbeiders mogelijk maakte en is hoogstwaarschijnlijk ontworpen door H. Eysbroek. Deze architect werd in 1956 als opvolger van Smid aangenomen bij de dienst S&V die vanaf 1953 geleid werd door H.J. Dix. De stroken werden voor een groot deel ingevuld met vier

² Het vooronderzoek dat architect J. Koolhaas verrichtte als voorbereiding op zijn ontwerp voor het openluchtwembad De Papiermolen, was zeer uitgebreid. Koolhaas bracht bezoeken aan het Mirandabad in Amsterdam, het Wantijbad te Dordrecht, het Noorderbad in Utrecht en het Zuiderparkbad in Den Haag. Verder maakte hij een vergelijkende studie van het Zoudbad te Boekelo, het openluchtbad te Putten en het openluchtbad in het stadspark De Goffert te Nijmegen. Door Prof. Bijhouwer werd Koolhaas geattendeerd op enkele buitenlandse projecten met landschappelijk gevormde bassins: de Freibaden Allenmoos en Letzigraben te Zurich, Zwitserland.

bouwlagen hoge flats zonder lift, die waren voorzien van een voor de volkshuisvestelijke geschiedenis van de stad Groningen betrekkelijk nieuwe ontsluiting: de galerij.

In het algemeen kan gesteld worden dat de groei van het autoverkeer door de Groningse planners en ontwerpers net na de oorlog enorm werd onderschat. Uit de gegevens die Smid bij het Centraal Bureau voor de Statistiek opvroeg, bleek dat per 1 augustus 1949 in de stad Groningen 2189 personenauto's rondreden. In heel Nederland waren dat in datzelfde jaar 138.625 personenauto's. In de vijf daaropvolgende jaren is een verdubbeling te zien ten opzichte van de cijfers in 1949 en in de periode tot 1958 zelfs een verdriedubbeling. Deze enorme groei had Smid ondanks zijn interesse voor de materie niet in zijn volledige omvang voorzien. Het volgende citaat, afkomstig uit de Toelichting op het uitbreidingsplan toont aan dat Smid de auto op bescheiden schaal in het stedenbouwkundig ontwerp van Corpus opnam: *'daarvoor in aanmerking komende plaatsen op ruime schaal plaats gemaakt te worden voor het parkeren en stallen van de auto's'*.

Begrippen als economische efficiëntie, maar ook fenomenen als hoge loonkosten en een schaarste aan bouwmaterialen zijn karakteristiek voor de vroeg naoorlogse economische situatie. Vanuit die optiek vormen de Groningse woonwijken Corpus den Hoorn en De Laanhuizen een afspiegeling van de Nederlandse situatie. De stedenbouwkundige structuur van De Laanhuizen is ontstaan vanuit een slimme verkavelingsstrategie, uitgaande van de gewenste rationalisatie en systematisering van de architectuur kan dan ook geen verrassing zijn. Voor een integrale toepassing van de 'wijkgedachte' was nog weinig animo. De stedenbouwkundige structuur van De Laanhuizen is ontworpen door ir. Piet Bügel in opdracht van de het Algemeen Mijnwerkersfonds. Bügel ging in 1955 een samenwerkingsverband aan met ir. J. van de Dijk. Bügel behoort tot de eerste lichte stedenbouwers die in 1953 aan de nieuwe richting Stedenbouw (1948) van de Technische Hogeschool van Delft afstudeerden. Het uitbreidingsplan De Laanhuizen was waarschijnlijk zijn eerste stedenbouwkundig ontwerp als zelfstandig opererend stedenbouwer. Het plan is op te vatten als een theoretische blauwdruk van het onderwijskundig klimaat aan de TH-Delft rond 1953, waar veel stedenbouwkundige oefeningen met vrije verkavelingsvormen werden uitgevoerd. Toch blijkt De Laanhuizen een buitenbeentje te zijn in de Groninger woningbouwgeschiedenis: het is de eerste in particuliere handen ontwikkelde zelfstandige woonwijk. In een tijd waarin de nationale overheid de woningmarkt domineerde en de termen 'vrije markt werking' of 'speculatie' nauwelijks betekenis hadden. Desondanks was aannemer Broek, om de woorden van ir. Van de Dijk te gebruiken *'een handig mannetje'* die strategisch inspeelde op de mogelijkheden van het moment. Hij verwierf het grondgebied voordat de gemeentelijke dienst S&V zich daarin kon mengen en allieerde zich met een investeerder-ontwikkelaar van formaat, het Algemeen Mijnwerkersfonds. Dit fonds ambieerde zo groot mogelijke opbrengsten door belegging in een veilig en winstgevend marktsegment, de middenstandsbouw. Deze doelgroep werd in

bevolkingsonderzoeken feitelijk genegeerd omdat het een bevolkingsgroep betrof die voor de oorlog nog bij de onderste regionen van de luxe woningsector werd ingedeeld. In de oorlog hadden veel middenstanders hun welstand voor een groot deel verloren, waardoor de middenstandsbouw feitelijk tot de hoogste regionen van de sociale woningsector zou moeten worden gerekend. Voor de ontwikkelaars van middenstandsbouw hadden sociale ambities en experimenten weinig prioriteit. Onbedoeld heeft de ontwikkeling van de woonwijk De Laanhuizen op lokaal niveau een typologische innovatie opgeleverd: de geschakelde bungalow. De bungalow bleek na de eerste toepassingen in de Villabuurt een geschikt type te zijn in een bouwprogramma dat gericht was op de bovenste laag van de woningmarkt. (zie deel 2.1 - woningtypen)

Afbeelding 6 (G6)

Schetsplan De Laanhuizen, 1955.

Fase III De bloeiperiode: een hoogtepunt

x

De Wijert Noord (1958)

x

Het hoogtepunt van de Groninger woningbouwgeschiedenis van na 1945 is direct gekoppeld aan een van de belangrijkste momenten in de naoorlogse Nederlandse woningbouwgeschiedenis, namelijk de totstandkoming van de Rotterdamse wijk Pendrecht (1945-1949). Pendrecht is de ruimtelijke vertaling van een sociale filosofie: *'de wijkgedachte'*. Deze woonwijk is ontworpen door Lotte Stam-Beese, zij werd daarbij geassisteerd door architect Henk Eysbroek en wordt beschouwd als het prototype van de toepassing van de wijkgedachte in Nederland in combinatie met het principe van de herhaalde wooneenheid. De stedenbouwkundige structuur van De Wijert is eveneens door H. Eysbroek ontworpen - volgens de regels van de *'distributie planologie'* - in opdracht van de dienst Stadsuitbreiding en Volkshuisvesting van de gemeente Groningen. Eysbroek werd in 1956 als stedenbouwer aangenomen bij deze dienst die op dat moment geleid werd door H.J. Dix. Om vorm te geven aan De Wijert Noord heeft Eysbroek de in Pendrecht ontwikkelde (gespiegelde) wooneenheid, ongespiegeld gekopieerd. In de Groningse woningbouwgeschiedenis is De Wijert Noord de meest geslaagde ruimtelijke neerslag van de wijkgedachte en de eerste wijk waarin de herhaalbare module van de wooneenheid (of stempel) integraal als basis van de verkaveling heeft gediend. Het was de uitkomst van een geleidelijk - niet centraal gestuurd - proces om de dominantie van het gesloten bouwblok als ontwerpmiddel te doorbreken. Door middel van afzwakkingen als het half gesloten bouwblok en alternatieven als de strokenverkaveling werd uiteindelijk de (open) stempelverkaveling ontwikkeld. Dat betekent niet dat gepoogd is een *'standaardmodel'* wijk te ontwikkelen, want: *'uniformiteit is immers niet sociaal doelmatig'* aldus Dix. Uit de variaties op die pure vorm, de zogenaamde afzwakkingen en correcties van de stempel, is een veelheid aan ruimtelijke eenheden ontstaan. Hierdoor zijn op vele plekken, zoals tussen de ensembles onderling en tussen de basisverkaveling en de

wijkgrenzen, doelbewust restruimten ingevoegd. Juist deze variaties en restruimten dragen in grote mate bij aan de bijzondere kwaliteit van de ruimtelijke structuur van De Wijert Noord, in de vorm van grote visuele variatie en programmatische flexibiliteit.

Afbeelding 7 (O5)

De Wijert Noord rond 1960: herhaling van wooneenheden.

Naast Pendrecht zijn ook de stadsesthetische ideeën van Berlage van invloed geweest op het stedenbouwkundig plan De Wijert Noord. De inrichting en oriëntatie van de centrumzone dragen de sporen van de visie die Berlage en Schut reeds in 1928 (1932) voor deze plek formuleerden, gerelateerd aan vaste gegevens van geografische, landschappelijke, en infrastructurele aard.

Fase IV Een afgeleide

x

Coendersborg (1958)

x

Coendersborg is een afgeleide van het stedenbouwkundige- en sociale model dat in De Wijert Noord door Eysbroek werd beproefd. In tegenstelling tot De Wijert Noord is Coendersborg geen wijk maar een woonbuurt. Omdat de buurt de afronding vormt van de wijk Helpman, is niet naar individuele zelfstandigheid of volledigheid gestreefd. Volgens de ontwerper is *'...Het verkavelingspatroon, hoewel met een andere verhouding tussen het percentage eengezinshuizen en etagewoningen, in principe gelijk aan dat van De Wijert. Ook hier een vrij sterke menging van de woonvormen....'*³

Coendersborg is tot stand gekomen door een samenwerking tussen de publieke sector en de private markt. Dit was alleen mogelijk omdat de middenstandswoningbouw, in tegenstelling tot de arbeiderswoningbouw, een winstgevende zaak was waaraan veel investeerders wilden deelnemen. Dat betekent niet dat de gemeentelijke overheid haar verantwoordelijkheid voor het welzijn van de toekomstige bewoners volledig overdroeg aan de markt. De gemeentelijke overheid stelde de kaders vast voor de ontwikkeling en voerde daar consequent controle op uit. Net als voor de oorlog handelden de meeste institutionele investeerders (bouwers van voornamelijk twee of meer bouwlagen) met een korte termijn winst oogmerk. De meeste particuliere investeerders, zoals kleine zelfstandige aannemers en toekomstige bewoners (bouwers van voornamelijk één en twee bouwlagen) waren tevens eigenaar en hadden een meer langdurige interesse in de buurt. Aangezien Coendersborg vooral een praktische en economisch gunstige afronding van de wijk moest zijn die geworteld was in het vooroorlogse denken over stad, wijk en voorzieningen spreiding, hadden sociale ambities en experimenten in de ogen van de ontwikkelaars weinig prioriteit. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de ontworpen

³ Henk Eysbroek, *'Drie nieuwe woonwijken in Groningen en ... wat eraan vooraf ging'*, Cultureel Maandblad Groningen, 3e jaargang, nr. 7 p. 162.

stedenbouwkundige structuur weinig relaties heeft met toentertijd actuele sociale filosofieën, zoals de wijkgedachte. Het plan is daardoor niet meer dan een slimme verkavelingsstrategie waarbinnen de gewenste rationalisatie en systematisering van de architectuur mogelijk was en die desondanks, op een logische wijze inhaakt op de bestaande (vooroorlogse) grenzen en ontwikkeling van de wijk. De aanvulling is uitgelegd in een sterke zonering waaraan een strakke functiescheiding ten grondslag ligt: één zone met bijzondere functies, één zone met woningbouw en één zone voor recreatie.

Door de bebouwingsdichtheid in deze middenstandswijk te verhogen tot de gemiddelde dichtheid van een arbeiderswijk, ca. 40 woningen per hectare, kon een afdoende winstmarge voor de aannemer in de rol van ontwikkelaar worden behaald. Tegenover deze kwantitatieve keuze stond het besef dat de toepassing van een vierde woonlaag zonder lift niet tot een bevredigende kwaliteit van het woonmilieu zou leiden. Daarom werd in het plan gekozen voor afwisselende woningtypen, zoals de twee-onder-één-kap woning en de bungalow. (zie thema's)

Fase V De productie

x

Selwerd (1963)

De Paddepoel (1965)

Vinkhuizen (1967)

x

Deze fase werd ingeluid door de aannames waar in het structuurplan van 1960 werd uitgegaan. Dit structuurplan voorspelde een bevolking van 265.000 inwoners in het jaar 2000. De directeur S&V zag zich geplaagd voor een tweede golf van woningnood en het vooruitzicht op een enorme bouwoperatie. Vanaf dat moment werd de Groningse woningbouw een door kwantiteit in plaats van door kwaliteit gedreven activiteit, waarin het begrip schaalvergroting centraal stond. In diverse stadia van het plannings- en bouwproces is dat zichtbaar. Het denken over de uitbreiding van de stad was gelijk aan het denken op 'stadsdeelniveau'. De realisatie van het integraal door de overheid geregisseerde noordwestelijke stadsdeel is hiervan een direct gevolg. Tussen 1960 en 1963 werden de uitbreidingsplannen voor Selwerd en De Paddepoel, als een samenhangend geheel ontworpen. Daarbij werd rekening gehouden met een aansluiting op de (toekomstige) woonwijk Vinkhuizen. Het feitelijke uitbreidingsplan voor Vinkhuizen kwam in de twee daaropvolgende jaren (1964-1965) tot stand. Binnen een tijdsspannen van ongeveer acht jaar (1963-1971) werden ca. 12.000 woningen gebouwd. De plannen voorzagen ook in de groei van het voorzieningenniveau: het 'stadsdeelcentrum', werd de plek waar alle sociale, culturele en commerciële functies werden geconcentreerd. Om de voorgenomen bouwactiviteit te kunnen uitvoeren ging het bouwbedrijf over op realisatie in grote eenheden door gebruikmaking van systeembouw. Deze bouwmethode werd onder druk van de aantallen en ondanks de dreigende monotonie zonder noemenswaardige tegenspraak geaccepteerd. Op een andere wijze bouwen leek ondenkbaar: vanaf de start van het planproces stond vast dat de exploitatienormen werden gebaseerd op een grootschalige toepassing van systeembouw.

Afbeelding 8 (O7)

Noordelijk stadsdeel – Vinkhuizen, De Paddepoel en Selwerd - rond 1975.

Deze ontwikkeling ging hand in hand met een toenemende vanzelfsprekendheid van begrippen als economische efficiëntie en rationalisatie. De inschakeling van de Stichting Ratiobouw onderstreept de door de toenmalige directeur S&V, ir. Dix en het college van B&W ingeslagen koers en resulteerde in een vergaande uitholling van het ontwerpproces. De stedenbouwkundige structuur van het noordelijk stadsdeel is dan ook eerder de neerslag van een op kwantiteit gerichte routine dan van discussie en experiment. Dat betekent niet dat de ontwerpers en planners zich niet bewust waren van het feit dat deze werkwijze enkele serieuze bedreigingen opleverde. Reeds in de planfase leefde er een gerechtvaardigde angst voor monotonie en het verlies van de sociaal-filosofische betekenis van de 'wijkgedachte'. De wijkgedachte werd steeds verder uitgehouden tot het niet meer voorstelde dan een (ontwerp-technisch) stedenbouwkundig instrument. De flexibiliteit die in het woningbouwprogramma werd nagestreefd, was ingegeven door veranderende inzichten inzake het woningbeleid. Groningse planners en ontwerpers moesten na de bouw van De Wijert Noord vaststellen dat het niet mogelijk en wenselijk was om een heterogene groep binnen een klein gemeenschappelijk territorium saamhorigheid op te dringen. Na 1960 boden de

gemeentelijke plannen voor Selwerd, De Paddepoel en Vinkhuizen aan alle groepen in de samenleving – de allerrijkste uitgezonderd - een vrije keuze uit een nog steeds door de overheid gestuurde voorraad woningen (woningwet-, premie- en particuliere woningbouw) . De stempel werd enkel toegepast als een stedenbouwkundig ontwerpmiddel en heeft geen ideologische betekenis zoals in De Wijert Noord het geval is. De keuze voor twee basisstempels en diverse variaties daarop was een bewuste stap die werd gestuurd door de verbreding van de mogelijkheden op de woningmarkt. Een keuze die niet leidde tot de benodigde flexibiliteit om de schommelingen tussen veranderende woonwensen en woonvoorzieningen op te vangen. Het noordelijk stadsdeel markeerde een omslag naar een meer marktgerichte ontwerpstrategie. De sociale idealen van een kleine groep bestuurders en planners domineerden niet langer het debat over en het ontwerp van nieuwe uitbreidingsplannen. Veelzeggend in dit opzicht is dat het begrip '*sociale opbouw van de wijk*' uit de toelichting op het plan verdween. Desondanks is in het noordelijk stadsdeel naast de reeds ingeburgerde stempel, een voor Groningen betrekkelijk nieuw verkavelingstype geïntroduceerd, het 'superblok'. Onder superblok werd een groot en zelfstandige bouwblokken verstaan, in verscheidene basisvormen. Na de realisatie van de wijk Selwerd werd de bouw van portieketageflats van vier bouwlagen zonder lift voor het gemiddelde gezin bestempeld als een ongeschikte volkshuisvestelijke oplossing. Het superblok verving de portieketageflat van vier bouwlagen zonder lift en maakte het mogelijk om de gewenste contingent aan laagbouwoningen te bekostigen. In De Paddepoel is bijvoorbeeld gekozen voor de 'haak' als basisvorm, die in enkele variaties is uitgewerkt.

Vinkhuizen is het eindpunt in de ontwikkeling van het noordelijk stadsdeel en tegelijkertijd de aanleiding voor een drastische omwenteling van het gemeentelijke woningbouwbeleid. In Vinkhuizen leidden veranderde woonwensen, zoals de inpassing van de auto in de woning (splitlevel-type), tot de opoffering van delen van verkaveling voor een meer economische oplossing. De stedenbouwkundige ontwerpeenheden, de stempel was een inwisselbaar element. Deze inwisselbaarheid was van grote invloed op de gehele opzet van de wijk; op weinig plekken is nog sprake van een samenhangende fysieke woonomgeving. De wijk is een legpuzzel zonder coherente afbeelding. Dit is geen verrassende uitkomst, het creëren van '*een tuinwijk met een stedelijk karakter*' lijkt een contradictio in terminis. De wijk heeft nergens een echt stedelijk gezicht gekregen, zelfs niet in en rondom het geplande centrum. Anderzijds is de wijk geen groene oase maar eerder het slachtoffer van een ongelukkig compromis. Deze constatering werd ook door de toenmalige planners en ontwerpers onderschreven en was de aanleiding om terug te keren naar de authentieke intenties van de tuinwijk.

Fase VI Een keerpunt

x

De Wijert Zuid (1963-1970)

X

De Wijert Zuid markeert een keerpunt in de Groningse woningbouwpolitiek. De gemeentelijke overheid besloot een samenwerkingsverband aan te gaan met een grote professionele projectontwikkelaar, Eurowoningen. Deze keuze toont aan dat de overheid de woningmarkt wilde liberaliseren en bereid was het mechanisme van vraag en aanbod (in de middenstandsbouw) ook toegankelijk te maken voor marktpartijen. Volgens het uitbreidingsplan zou De Wijert Zuid een tuinstad met een middenstandskarakter moeten worden. Deze karakterisering sluit in bescheiden mate aan bij de door E. Howard (1898) ontwikkelde ideologie van de 'tuinstad'. Howard wilde een stedelijke landhervorming teweegbrengen - niet door middel van revolutie - maar door het bouwen van op zichzelf staande, in hun eigen onderhoud voorzienende tuinsteden of nieuwe steden in publiek bezit. Howard zag een compromis met grotere marktpartijen als een tijdelijke, maar noodzakelijke fase om de idee van de tuinstad van de grond te krijgen. Reeds vanaf WOI was het tuinstadidee onderhevig aan definitievervaging. De grote investeerders zagen hun kapitalistische markt groeien ten opzichte van de publieke sector. Professionals in de ruimtelijke ordening ontwikkelden een serie prototypes die de tuinstadidee terugbrachten tot een ruimtelijke strategie. Al snel daarna ontstonden zogenaamde 'garden-suburbs', ook wel tuinwijken genoemd. In Groningen werd het tuinstadidee geïntroduceerd in het uitbreidingsplan Berlage & Schut van 1928-1932. Berlage kleepte het tuinstadidee uit tot een puur fysieke planningsmethode; de noordelijke tuinstad (huidige Selwerd en Paddepoel) werd ontworpen als een onderdeel van de concentrische stadsuitleg. De ontwikkeling van De Wijert Zuid is een poging om weer terug te keren naar de intenties die Howard voor ogen had, namelijk het openbreken van de heersende uitbreidingspolitiek. Daarbij was de tuinstadidee tegelijkertijd doel en middel.

De Wijert Zuid is het resultaat van twee nationaal gevoerde discussies die begin jaren '60 het debat over de toekomstige stadsuitbreidingen domineerden: de positie van de auto en de mogelijkheden van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Debatten over de rol van de auto in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad leidden tot de introductie van een nieuw ruimtelijk-verkeerskundig model - een ringweg van waaruit een snelverkeersvrij gebied werd ontsloten - waarvan De Wijert Zuid een zeer vroeg (1963) voorbeeld is in de geschiedenis van de Nederlandse stedenbouw. Door de invoering van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (1963) kon aan dit model een zeer flexibele invulling worden gegeven, vooral op verkavelingsniveau. (blokken met een vertrapte rooilijn) Deze soepelheid maakte een langzame ontwikkeling van de wijk mogelijk. Het resultaat is een samenhangende ruimtelijke structuur die

tegelijkertijd een staalkaart is van de (lokale) architectonische ontwikkeling vanaf het midden van de jaren zeventig tot het begin van de jaren negentig.

Afbeelding 9 (N15)

Ideaal schema: voetgangersgebieden in steden. Ir. H.M.Goudappel 1966.

Buiten de stad

X

Oosterhoogebrug (1947-1952)

Hoogkerk (1946-1958)

X

Oosterhoogebrug en Hoogkerk waren plattelandsgemeenten die tussen 1945 en 1969 (annexatie door de stad Groningen), een geheel eigen ruimtelijke ontwikkeling hebben doorgemaakt. Beide dorpen behoorden tot de groep kleine en zelfstandige plattelandsgemeenten die voorsorteerden op een - relatief gezien - enorme uitbreiding van de gebouwde omgeving. Voor deze operatie hadden de gemeente Hoogkerk - die met de gemeenten Adorp en Aduard een klein stedenbouwkundig team (o.l.v. gemeentearchitect P. van Zee) deelde - en de gemeente Oosterhoogebrug, te weinig expertise en capaciteit in huis. Door de inschakeling van respectievelijk bureau Oom & Kuipers en bureau ir. P. van Loo, enkele van de weinige lokaal werkzame bureau's met enige stedenbouwkundige ervaring werd dat probleem opgelost. Dat stond helaas niet garant voor een geslaagde dorpsuitbreiding. Het grootste probleem waar de bureau's mee geconfronteerd werden, was de schaal van de uitbreiding, die op termijn een verdubbeling van het oppervlak van de oude dorpskernen zou betekenen. Ook was het in de ontwerpfase niet duidelijk hoe lang het zou duren voordat de uitbreidingsplannen helemaal ingevuld zouden zijn. plan-flexibiliteit was een eerste vereiste, die niet tot stand is gebracht. Daardoor konden de gewenste veranderingen niet op samenhangende wijze opgenomen worden in de wijken. Dit geldt voor Hoogkerk, maar vooral voor Oosterhoogebrug. Het gebrek aan flexibiliteit resulteerde in een aantal schijnbaar willekeurige ingrepen, wijzigingen en toevoegingen ten opzichte van de oorspronkelijke structuur.

Hoogkerk Zuid en Oosterhoogebrug kwamen tot stand als onderdeel van een omvangrijk en provinciaal initiatief, het '1000-woningen' plan. Dit was een initiatief van de Nationale Woningraad op voorspraak van een groot aantal kleine gemeenten in de provincie Groningen en had tot doel om de woningbouwproductie van diverse kleine plattelandsgemeenten in één bouwstroom uit te kunnen laten uitvoeren door kleine lokale aannemers. Een randvoorwaarde was dat het ontwerp door middel van traditionele bouwtechnieken uit te voeren zou zijn. De ontwikkelingskosten voor de standaardontwerpen – afgeleid van zogenaamde 'normaalwoningtypen' - van o.a. architectenbureau Kuiler & Drewis en architectenbureau Olsmeijer werden gedeeld door alle deelnemende gemeenten. Hierdoor werd tegelijkertijd het lokale bouwbedrijf gesteund én een enorme kostenbesparing mogelijk gemaakt. De woningen die volgens de voorwaarden van het 1000-woningen plan werden

gerealiseerd, hebben als fysiek product geen uitzonderlijke kwaliteit of bijzonder innovatieve waarde, het is meer het idee waarin de waarde zich concentreert.

Afbeelding 10 (O8)

Normaalwoningen type A3 en A4, een ontwerp van architectenbureau van Wijk en Broos, Groningen 1948.

2. Thema's

Uit de onderzoeken naar de afzonderlijke wijken werd duidelijk dat de naoorlogse stadsuitbreiding en woningbouw van Groningen zich afspeelt rondom een aantal centrale thema's . De selectie van de thema's is na een vergelijkende studie van de nationale situatie tot stand gekomen en vormt het handvat voor een meer grondige en uitgebreide analyse van de in hoofdstuk 1 geschetste algemene ontwikkelingslijn. Naast een algemene definitie, is een vergelijking met de nationale ruimtelijke- en sociale situatie uiteengezet. Op basis hiervan worden per thema de lokale achtergronden en intenties toegelicht.

Economisch bouwen

Na 1945 werd door de gemeentelijke overheid doelbewust naar een zo voordelig mogelijke economische opzet en -bouw van de Groningse stadsuitbreidingen gestreefd. Op stedenbouwkundig niveau resulteerde dit streven in enkele economisch goed doordachte verkavelingstypen, die werden versterkt door de introductie van het woonpad. Hoe zwaar deze economische motieven wogen blijkt uit een citaat dat afkomstig is uit de voordracht van een grondgebied in het zuidwesten van de gemeente, gelegen aan weerszijden van de Paterswoldse weg aan het college van B&W als een mogelijke locatie voor de ontwikkeling van ca. 1725 arbeiderswoningen en ca. 800 middenstandswoningen (Corpus den Hoorn, 1951): *'Bij de studie voor de verkavelingswijze zal in de eerste plaats met een economisch verantwoorde opzet rekening worden gehouden. Deze gestandaardiseerde woningbouw vraagt echter een heroriëntering t.o.v. de gebruikelijke wijze van verkaveling langs de rijwegen, wil vermeden worden dat hier zeer eentonige wijken ontstaan welke op de duur zelfs een triest beeld zouden opleveren en daarmee de in de toekomst onvermijdelijke devaluatie van deze woningbouw nog zouden versnellen. De nadruk zal moeten worden gelegd op de openheid van de wijk en een vrije onderlinge situering van de bouwstroken, waarbij de tuinen in het stadsbeeld mede worden betrokken'*. Het woonpad leverde in Corpus den Hoorn een aanzienlijke besparing op van de straatlengte in het stratenplan en dus minder kosten van aanleg en onderhoud. Het stedenbouwkundig ontwerp van Coendersborg bleek een nog grotere besparing op te leveren. De combinatie van 'bajonetvorige' woonstraten met woonpaden ter ontsluiting van de wooneenheden minimaliseerde de dure meters straat.

De economisering van het ontwerpproces bereikte tijdens de ontwikkeling van het noordelijk stadsdeel (Selwerd, De Paddepoel en Vinkhuizen) een hoogtepunt. In 1964 riep de dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting de hulp in van de stichting Ratiobouw, die de verkavelingsschema's voor de wijken Selwerd en De Paddepoel toetste en daar waar mogelijk een meer efficiënte opzet voorstelde. Tijdens de ontwikkeling van Vinkhuizen assisteerde de stichting Ratiobouw reeds in de ontwerpfasen. De stichting, de gemeente en enkele investeerders kwamen gezamenlijk met een voorstel voor de verkaveling en het programma. Dit programma omvatte een continue werkproces van zes productiestromen. Per productiestroom was er een specialisatie in bouwmethode en bouwhoogte. In de praktijk betekende dat, dat er in een zo hoog mogelijk tempo gestreefd werd naar de toepassing van de maximale hoeveelheid goedkope woonpaden en de maximale hoeveelheid hoogbouw, zoveel het stedenbouwkundige plan en het programma dat toelieten. Hieruit kon de exploitatie van de woonstaten en parkeergelegenheden gedeeltelijk worden gesubsidieerd. Het planningsapparaat beschouwde kostenbesparing door efficiëntie als de enige overlevingsstrategie in de strijd tegen de voorspelde enorme woningnood; een woningnood die ironisch genoeg nooit heeft plaatsgevonden.

Schaalvergroting-stadsdeelvisie

Vanaf begin van de jaren zestig waren woningbouwprogramma en schaalvergroting bijna synoniem aan elkaar. Op diverse planningsniveaus is dat zichtbaar. Het structuurplan 1960 luidde een grootse op kwantiteit gerichte stadsuitbreidingsoperatie in, waardoor het denken op 'stadsdeelniveau' tot de orde van de dag ging horen. Een trede lager in dat proces betekende schaalvergroting een nog groter, op realisatie in grote eenheden gefocused, bouwbedrijf dat door middel van reeds eerder opgedane ervaringen met systeembouw de bouw van grote woonwijken in korte tijd kon verwezenlijken. De exploitatienormen werden gebaseerd op grootschalige toepassing van systeembouw. Schaalvergroting leidde op het voorzieningenniveau tot de introductie van het 'stadsdeelcentrum', waar alle sociale, culturele en verzorgende functies werden geconcentreerd.

Systeembouw

Gedreven door de wens om de benodigde arbeid op de bouwplaats te verminderen en tegelijkertijd de woningbouwproductie op te voeren heeft de Rijksoverheid in de naoorlogse periode de ontwikkeling van 'systeembouw' en 'woningstandaardisatie' gestimuleerd en gesubsidieerd. Door de in 1956 opgerichte (onafhankelijke) Vereniging van Systeembouwers werd aan systeembouw de volgende voorwaarden toegekend: '*Systeembouw maakt gebruik van arbeidsbesparende machines (mechanisatie). Systeembouw verplaatst de arbeid van de bouwplaats naar de fabriek (prefabricatie of montagebouw). Systeembouw levert een vereenvoudiging op van het werk op de bouwplaats, waardoor een vermindering van de benodigde arbeid of vervanging van geschoolde door niet-geschoolde arbeiders mogelijk maakt (rationalisatie).*'⁴ De systeembouwwoningen zouden vanuit een kwalitatief oogpunt niet onder mogen doen voor de overeenkomstige traditionele bouw. Dat heeft in de meeste Groningse naoorlogse uitbreidingswijken geleid tot het gebruik van het lokaal ontwikkelde bouwsysteem Rottinghuis.⁵ In enkele gevallen werden de – niet lokale - bouwsystemen Smit en B.G. (Eurowoningen) toegepast.⁶ Deze systemen waren gebaseerd op een drietal constructie technieken: montage van geprefabriceerde standaard betonplaten, stapeling van grote bouwstenen en gietbouw. Met het door de Groningse aannemer Rottinghuis ontwikkelde montagesysteem werd voor het eerst ervaring opgedaan in de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk. Het systeem was gebaseerd op het gebruik van standaard betonplaten die werden vervaardigd in de fabriek aan de Eemshaven en per auto vervoerd werden naar de bouwplaats, waar zij door een grote portaalkraan werden gemonteerd en door aanstorting tot een monolithisch geheel gemaakt.

Afbeelding 11 (O9)

⁴ Vereniging van Systeembouwers, 'Vijf vragen over Systeembouw', Den Haag 1957, p.7.

⁵ Aannemer Rottinghuis was naast ontwikkelaar ook voorzitter van de Vereniging van Systeembouwers. Deze vereniging had tot doel betrouwbare objectieve voorlichting te geven over systeembouw.

⁶ Verder waren er nog een groot aantal nationale- en internationale bouwsystemen in omloop zoals het systeem Nemavo-Airy, systeem Muwi, systeem B.B.B., systeem Korrelbeton en systeem Coignet.

Eindmontage in het uitbreidingsplan Noorderhoogebrug rond 1950.

Grootschalige toepassing van systeembouw stuitte echter al snel op verzet vanuit de lokale politiek; montagebouw vroeg immers om weinig geschoolde werkkrachten terwijl er een toenemende werkloosheid onder de bouwvakkers heerste. De ontwikkeling van systeembouw werd ondersteund door de werkgroep 'Plattegronden', een onderdeel van de studiegroep Efficiënte Woningbouw. Deze werkgroep publiceerde reeds in 1948 een aantal woningplattegronden die als standaard moesten gaan dienen voor de rationalisatie van de naoorlogse woningbouw. De werkgroep stond onder leiding van ir. J.H. van den Broek. Van den Broek was tevens docent aan de Technische Hogeschool te Delft en verzorgde het vak 'Groot ontwerp', waarin de ontwikkeling van de recente architectuur en de actuele Nederlandse woningbouw een speciale plaats innam. Aangezien ir.P. Bügel, de stedenbouwkundig ontwerper van de Groningse wijk De Laanhuizen, lessen volgde bij van den Broek is het aannemelijk dat hij voor zijn komst naar Groningen in theorie bekend was met het begrip standaardisatie. In 1980 verwoorde Bügel zijn ervaringen met woningstandaardisatie als volgt: *'Als ik zie hoe er in de jaren na de Tweede Wereldoorlog massaal en uniform is aangebouwd, kan ik daarover niet enthousiast zijn. Dat betreft met name de woningwetbouw, want daarin waren we sterk gebonden. Levendig herinner ik mij hoe we samen met twee andere architectenbureaus opdracht kregen voor meer dan 1500 woningen in Groningen gelijke plattegronden te ontwerpen, alleen de gevels mochten per architect verschillend zijn. De goede bedoeling was de huurprijzen laag te houden, het gevolg was echter wel een te betreuren eentonigheid'*.⁷

Hoogbouw

De Kwalitatieve Woning Documentatie van het Ministerie van VROM definieert hoogbouw als een stapeling van meergezinshuizen in zes lagen of meer en middelhoogbouw als een stapeling van meersgezinshuizen van twee tot vijf lagen. Deze definiëring gaat voorbij aan de het belang van de stedelijke context, c.q. locatie. Hoogbouw is bovenal een relatief begrip. Noud de Vreeze omschrijft in Woningbouw, inspiraties & ambities (1993), dat: *'hoogbouw kan worden omschreven als een sociaal-cultureel fenomeen met een sterk symbolische betekenis'*. Avant-gardistische architecten en stedenbouwkundigen onderstrepen deze omschrijving als zij uitgaan van de hoogbouw als een middel om de bewoners met de weidsheid van de lucht in contact te brengen en hun het gebruik van de grote terreinen tussen de hoogbouw in handen te geven. (van Loghem, 1936). Van Tijen voegde daar in 1958 aan toe dat hoogbouw alleen op bijzondere locaties en voor de huisvesting van bijzondere categorieën huishoudens wenselijk zou zijn.

Voor de oorlog werd het provinciale karakter van de stad Groningen doelbewust in stand gehouden. Het voorschrift bouwhoogte was daarmee in overeenstemming: er mochten maximaal twee woningen boven elkaar worden

⁷ Citaat afkomstig uit 'Bouwen aan een plan', J. A. Niemeijer, 1980.

gebouwd. Na de oorlog veranderde die instelling radicaal. Bouwen in drie en vier woonlagen werd door de aanpassing van het bebouwingsvoorschrift in 1948 onder bepaalde voorwaarden mogelijk. Zelfs flats van 8 tot 10 woonlagen werden toegelaten, in eerste instantie alleen als accenten van de oude vestingrand, later ook in de uitbreidingswijken. De sterke drang om het provinciale imago van de stad te veranderen, werd door de lokale ontwerpers diverse malen verwoord in nationale vakbladen. Op de achtergrond van deze discussie speelde de nadrukkelijke vraag naar een gedifferentieerde bouwhoogte een niet onbelangrijke rol in de hoogbouwdiscussie. Van Tijen wist zijn visie op hoogbouw, als lid van de provinciale Commissie bebouwingshoogte Groningen ook uit te dragen. De overige leden waren Ir. H. van Halewijn, Ir. J. Dieperink, H.W. van Boven, Ir. W. de Bruijn. De commissie was in het leven geroepen om onderzoek te doen naar de toepassing van hoge woongebouwen en de toepassing van etagebouw in vier woonlagen. Het onderzoek resulteerde in een in 1958 gepubliceerd rapport over de relaties tussen gezinsopbouw en woningtype en tussen woningtype en locatie. De commissie stelde dat: *'Groningen thans is verstedelijkt acht de Commissie uit een oogpunt van goede volkshuisvesting de derde woonlaag aanvaardbaar en de vierde toelaatbaar in bijzondere gevallen en dan slechts voor bijzondere categorieën,'* De eerste experimenten met hoge woongebouwen in de stad Groningen respecteerden de door van Tijen gestelde voorwaarden. Aan de randen van de binnenstad en in de centra van vooroorlogse uitbreidingswijken verrezen woongebouwen voor de gegoede middenstand. Vanaf 1955 werd het begrip hoogbouw langzaam maar zeker overschaduwd door argumenten uit de sfeer van grondexploitatie en bouwefficiëntie. Dit leidde tussen 1965 en 1970 tot een omvangrijk nationaal debat over de positie van hoogbouw en een kentering die lokaal gezien resulteerde in een radicale aanpassing van het uitbreidingsplan De Wijert Zuid. Alle hoog- en middelhoogbouw werd vervangen door laagbouw.

Afbeelding 12 (O10)

Hoogbouw aan de rand van de binnenstad: Heredwingerflat, een ontwerp van F. Klein (1949) en hoogbouw in het centrum van een vooroorlogse uitbreidingswijk: Linnaeusflat aan Gorechtkanaal, een ontwerp van Bügel en Wildeboer (1953-1956).

Wijkgedachte - Wijkvorming – Wijkcentrum

De sociale intenties die verankerd liggen in de 'wijkgedachte' zijn in De Wijert net als in vele andere Nederlandse wijken uit diezelfde periode vertaald in een stedenbouwkundige visie die zich baseert op de 'distributieplanologie' en de wooneenheid. Met distributieplanologie wordt de hiërarchische spreiding van voorzieningen verstaan. Dat betekent dat de stedenbouwkundige structuur gekenmerkt wordt door een strakke hiërarchische opbouw van stadsdeel, wijk, buurt en wooneenheid. Binnen deze basisstructuur fungeerde de wooneenheid als belangrijkste vorm van verkaveling. De stedenbouwkundige vertaling van de wooneenheid, de zogenaamde ontwerpeenheid werd systematisch herhaald en

kreeg de enigszins negatief geladen roepnaam 'stempel'. Tegenwoordig heeft de term een minder sterke lading; de stempel is een erkende benaming voor deze stedenbouwkundige basiselementen.

In de naoorlogse stedenbouwkundige praktijk is de 'core' een nieuw ontwerpmiddel. 'Core' betekent (letterlijk vertaald uit het Engels) 'kern'. In de eerste theoretische stukken waarin de 'wijkgedachte' werd uiteengezet, zoals *'De stad der toekomst, de toekomst der stad'* en *'De betekenis van de wijkgedachte voor den stedenbouw'* wordt de term 'core' niet letterlijk gebruikt. Men spreekt hierin eerder van 'wijkkern' of 'wijkcentrum'.⁸ Dit zijn sociaal geladen termen die in een latere fase vertaald werden in een stedenbouwkundig beeld en jargon, daaruit ontstond de term 'core'. De core is het brandpunt waarin de voorzieningen, zoals winkels en bedrijfjes voor de wijk zich als geheel concentreren, mogelijk omgeven door een 'plantsoenstrook'.⁹ Met deze centrale groepering werd beoogd de wijk overzichtelijk en doelmatig te maken.¹⁰ De core was enerzijds een belangrijk onderdeel van de sociale filosofie die aan de basis lag van de wijkgedachte. Anderzijds fungeerde het als ontwerpelement voor de naoorlogse stedenbouwkundige plannen. De wijkgedachte is in Groningen voor het eerst zichtbaar ten tijde van de planontwikkeling van de naoorlogse delen van de wijk Kostverloren, de Grunobuurt en de Rivierenbuurt. (1949-1953) Dit prille 'idee van wijkvorming' manifesteerde zich nog niet als een allesomvattend sociaal systeem dat vertaald kon worden naar een allesomvattende stedenbouwkundige ontwerpmethode, maar werd uiteraard wel gedragen door een diepgaande wens naar sociale verandering. Dat leidde eerder tot een geleidelijke, bijna terughoudende intrede van de diverse facetten en gedaanten van 'de wijkgedachte' dan tot een radicale omarming van een geheel nieuwe vormentaal. In Corpus den Hoorn (1955) is voor het eerst in de Groningse woningbouwgeschiedenis sprake van een integrale toepassing van de wijkgedachte. De ervaringen die Corpus den Hoorn opleverden werden in 1958 overtroffen door het ontwerp voor De Wijert Noord. De Wijert Noord is de meest pure vertaling van het sociaal-filosofische gedachtengoed van 'de wijkgedachte' in Groningen, in een voor de stad vernieuwend verkavelingsmodel, de wooneenheid, ook wel stempel genoemd. In datzelfde jaar werd de Provinciale Commissie Sociale wijkopbouw en wijksanering Groningen geïnstalleerd. Deze commissie zou door een

⁸ Bos, A., e.a., *De stad der toekomst; de toekomst der stad*. Een stedenbouwkundige en sociaal-culturele studie over de groeiende stadsgemeenschap. Rotterdam, 1946.

Geyl, W.F., *De betekenis van de wijkgedachte voor den stedenbouw*. In: *Bouw*, jrg. 1, 1946, 674. Dezelfde auteur schreef: *De opbloei van de wijkgedachte. Een sociale eenheid, die een levende gemeenschap kan zijn*. In: *Bouw*, jrg. 2, 1946, 365.

⁹ Geyl, W.F., 'De opbloei van de wijkgedachte', 371

¹⁰ Conclusie uit de studie *'De wijkgedachte in Nederland', gemeenschapsstreven in een stedenbouwkundige context*, uitgevoerd door K. Doevendans en R. Stolzenburg in opdracht van de faculteit Bouwkunde, TU-Eindhoven, Eindhoven 1988.

vergelijkend literatuuronderzoek en een sociaal-historische studie een sociaal kader opstellen voor de toekomstige stadsontwikkeling. Dat resulteerde in 1962 in de publicatie van het rapport *'Wat was en wat wordt Groningen, Sociale aspecten van Stadsontwikkeling'*. In het rapport wordt, op indirecte wijze, de wijkgedachte nog steeds gepromoot als het antwoord op actuele sociaal-ruimtelijke vraagstukken; in realiteit bleek reeds datzelfde jaar dat de sociale betekenis van de wooneenheid als huisvesting van een herkenbare woongemeenschap een illusie was. Het was onmogelijk en niet wenselijk een groep mensen in een klein gemeenschappelijk en volledig 'top-down' geregisseerd territorium saamhorigheid op te dringen. Het volgende citaat is afkomstig uit het uitbreidingsplan Selwerd en toont aan dat ten tijde van de ontwikkeling van het noordelijk stadsdeel, de wijkgedachte de sociale bewegingen in de samenleving niet meer kon faciliteren: *'De sociale structuur van de wijk, welke op de (plan) kaart niet meer is aangegeven, zal gezien het huidige woningbeleid ook niet als bindend worden voorgeschreven'*.

Afbeelding 13 (O11)

Schema van de gelede stad, de basis van de wijkgedachte. Een ontwerp van W.F. Geyl.

Monotonie

De stelselmatige herhaling van een ontwerpeenheid kon leiden tot een interessant ritme en een bijzonder volumespel maar ook tot monotonie; afhankelijk van de vaardigheid en inzet van de ontwerpers om op het vaak eenzijdige en gestandaardiseerde woningprogramma in te spelen. Een herhaalde ontwerpeenheid, enigszins denigrerend een 'stempel' genoemd, bleek in combinatie met een gevarieerde inrichting (beplanting, bestrating, straatmeubilair, speelwerktuigen) de woonwijk van een eigen karakteristiek te kunnen voorzien. Vanaf het begin van de jaren zestig werd overduidelijk dat deze combinatie geen garantie was voor een boeiend resultaat, zoals blijkt onder andere uit het volgende citaat afkomstig uit het uitbreidingsplan De Paddepoel: *'In de buurtverkaveling is door afwisseling getracht een maximale variatie in de overigens gelijke soort woningbouw te bewerkstelligen. Aangezien de concentratie van gelijksoortige woningen het gevaar van monotonie inhoudt, zal naast de variatie in de verkaveling tevens een zekere afwisseling in woningplattegrond en architectuur noodzakelijk zijn.'* De benodigde afwisseling bleek in het noordelijk stadsdeel (Selwerd, De Paddepoel en Vinkhuizen) onder druk van bouweconomische eisen niet haalbaar.

Afbeelding 14 (O12)

Monotonie: *'wij protesteren om te voorkomen dat dit vanzelfsprekend wordt'*, beeld en statement in tijdschrift Forum van 1960-1961.

Bouwkundige kwaliteit

Tijdens de grootschalige naoorlogse woningproductie kwam het begrip 'kwaliteit' onder druk te staan. Dat blijkt onder meer uit een rede van Minister Witte, waarin hij verklaarde: *'Hoe belangrijk de verhoging van de productie is, het gaat niet alleen om de hoeveelheid, maar het gaat ook om de kwaliteit van wat wij produceren'*.¹¹ Ten tijde van de ontwikkeling van de woonwijk Kostverloren bleek dat het vakmanschap en de materialisatie in grote mate in verdrinking kwamen. Ondanks de hang naar een gedegen aanpak van het kwaliteitsprobleem bleven de oplossingen vaak beperkt tot kleine technische verbeteringen, zoals tochtstrippen, excentrisch geplaatste hoofdverlichting en verwarming van woonkamer en keuken vanuit een centraal ketelhuis. De subsidies werden door de grote ontwikkelaars en investeerders beschouwd als een middel tot kosten verlaging; niet als een kwaliteitsstimulus.

Dit wordt in 1955 bevestigd door J.J. Vriend: *'Ge kunt heel best een woning bouwen die voldoet aan alle eisen van de bouwverordening, doch die niettemin slecht is. Regeringsambtenaren zullen nauwgezet uw slaapkamertje opmeten, om na te gaan of het oppervlak niet een paar centimeters groter is dan voorgeschreven. Zo ja, dan geen regeringspremie! Het deert hun echter geenszins dat uw kozijnen van inferieure kwaliteit en constructie zijn, zodat ge de kieren met kranten moeten dichtstoppen. Vrees niet, uw woning zal in de regel niet verzakken, noch omwaaien, daar zorgt pagina zoveel van de bouwverordening voor. Trouwens daar staat altijd ergens in dat de gehele woning 'deugdelijk' moet zijn. Maar er staat niet in, dat er geen kletsnat, inferieur hout gebruikt mag worden, dat binnen het half jaar, de verflagen niet van de kozijnen geveegd mogen kunnen worden'*.¹² Vanaf 1953 veranderde de kwaliteitsdiscussie onder invloed van de resultaten van onderzoeken naar woonwensen een woonwaardering van bewoners. De professionalisering van de volkshuisvestingssector leidde dus tot een nieuwe vorm van kwaliteitsdefiniëring. De woningeigenschappen werden op den duur vertaald in stelsels van projectgebonden kwaliteitsnormen. De rijksoverheid wierp zich op als normstellende en normhandhavende instantie in de volkshuisvesting en de stedenbouw. In de praktijk bleek de ondergrens van de door de overheid opgestelde kwaliteitsnormen niet te leiden tot een bevredigende woningkwaliteit. Vanaf 1960 ontstond binnen de Stichting Studiegroep Efficiënte Woningbouw het denkbeeld dat de kwaliteit van de woningbouw (detaillering en grootte) op een andere wijze op een hoger peil gebracht moest worden. De stichting dacht dit te kunnen bereiken door een selectie van goede en goedkope bouwplannen te publiceren en voor een integrale herhaling beschikbaar te stellen aan een initiatiefnemer op lokaal niveau. De beoordeling en selectie zou door een commissie van deskundigen (centrale Keuzecommissie) worden uitgevoerd. De commissie zou de honoraria van de ontwerpers uitbetalen; het ministerie stelde extra financiële middelen beschikbaar om deze zogenaamde 'keuzeplannen' te stimuleren. Ten tijde van de planontwikkeling van Selwerd, De Paddepoel en Vinkhuizen werden de eerste keuzeplanwoningen gerealiseerd in

¹¹ Citaat afkomstig uit het Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedenbouw, 37^e jrg. nr.12, december 1956, 211.

¹² J.J. Vriend, 'Reflexen', 1955, p.43.

Groningen. Deze door kwaliteitsintenties ontwikkelde woningen bleken in de praktijk te resulteren in een ondersteuning van de woningbouw in bouwstromen. Het keuzeplan en een grootschalige woningbouwproductie gingen hand in hand en domineerden de stadsuitbreiding van de jaren zestig. De Groningse architect J. Martini bleek op nationaal niveau een van de meest succesvolle ontwerpers van keuzeplanwoningen. In de loop van de jaren zeventig werd duidelijk dat de keuzeplanwoning eigenlijk de uitdrukking was van een minimale aanvaardbare woonkwaliteit voor huishoudens met minder dan een gemiddeld inkomen. Het kwaliteitsstreven beperkte zich tot het halen van de vastgestelde minimale kwaliteit. Een hoger ambitieniveau werd niet bereikt. Deze constatering hadden grote gevolgen voor de ontwikkeling van De Wijert Zuid. Halverwege de bouw van deze woonwijk vond een grote kentering plaats: de kwaliteitseisen van een woning werden gekoppeld aan individuele voorkeuren en woonstijlen. Het oude programma van eisen werd geheel omgegooid.

Afbeelding 15 (O13)

Keuzeplanwoning E8322, ontwerp van architect C.J. Gillis.

Woningdifferentiatie

Vanaf het begin van de 20e eeuw is een veelvoud aan studies verricht naar typologische differentiatie in de woningbouw. Deze studies werden soms aangewend om een beperking, soms om een uitbreiding te bepleiten. Net na WOII werd, net als na WOI overigens, gepoogd om door middel van een nationale normering de differentiatie terug te brengen tot enkele typen. De experimenten met zogenaamde 'normaalwoningen' zijn hiervan het resultaat. Deze beperking had ook zijn neerslag op de definiëring van de doelgroepen. In Groningen werd tussen 1946 en 1960 in principe volstaan met de aanwijzing van twee door inkomen bepaalde doelgroepen: arbeiders en middenstanders. In sommige gevallen werd deze selectie met enkele door de maatschappelijke positie gedefinieerde groepen verbreed, zoals bejaarden en werkende vrouwen. Voor deze specifieke groepen werden afzonderlijke financiële regelingen getroffen.¹³ De nationale overheid beïnvloedde de differentiatie door subsidievoorwaarden aan de woninggrootte te verbinden. Ze hoopte daarmee de subsidie- en investeringslasten te beperken. Voor de middenstandswoningbouw

13

De komst van Ir. H.J. Dix, als directeur S&V, naar Groningen bracht een in het noorden van het land onderbelichte zaak in de volkswoningbouw aan het licht:

de zogenaamde 'woningvoorziening voor bejaarden'. Voor de positie van de oudere stadsbewoner vroeg Dix reeds in een rede voor de Nationale Woningraad in 1949 speciale aandacht: "*Gelukkig is er voor de huisvesting van de ouden van dagen een hernieuwde belangstelling gekomen. Men wil ze niet meer van de bevolking scheiden en buiten de gemeenschap opbergen. Het denkbeeld werkt door, dat men hen zo lang mogelijk in de vertrouwde buurtgemeenschap moet laten.*" In het naoorlogse delen van De Hoogte en de Rivierenbuurt werden enkele door een galerij ontsloten, twee lagen hoge blokjes bejaardenwoningen geïntroduceerd. In de woonwijk Corpus den Hoorn werd een volledig voorzieningsprogramma voor bejaarden gerealiseerd: pensioentehuizen en aangepaste grondgebonden woningen op loopafstand van winkels en medische instanties.

werd de maximale inhoud van een voor subsidie in aanmerking komende woning vastgesteld op 375m³. De Laanhuizen vormt hierop een uitzondering: het is de eerste buiten de gewoonlijke kanalen van de gemeentelijke dienst Stadsuitbreiding en Volkshuisvesting, door particulieren ontwikkelde woonwijk. Hierdoor kon doelbewust een meer gevarieerd woningbestand worden opgebouwd (twee-onder-één kap woningen en bungalows). Anderzijds zou dit scala aan typen een veel minder gedifferentieerde groep bewoners dienen; enkel de middenstand. Dat werd vervolgens uitgedrukt in de streefpercentages voor de grootte van de woningen: 30% kleine woningen met twee en drie kamers, 50% middelgrote woningen met vier kamers en 20 % grote woningen met vijf en meer kamers. Na 1960 veranderde de inhoud van het begrip differentiatie radicaal. Differentiatie werd niet langer bepaald door de beoogde doelgroepen maar door de nagestreefde economische flexibiliteit van het woningenbestand. Termen als 'premiebouw', 'vrije sectorbouw' en 'woningwetbouw' weerspiegelen deze meer marktgerichte vorm van differentiatie. Anderzijds is er sprake van differentiatie naar typologie. In vergelijking met alle andere gemeenten in het noorden van Nederland, was het percentage eengezinshuizen in de stad bijzonder laag. Ook in vergelijking met de landelijke cijfers van middelgrote steden is het beeld afwijkend: Groningen 29%; Arnhem 49%; Utrecht 67%; Zwolle 78%. Een veranderende smaak van de woningconsument, de concurrentie van de omliggende gemeenten en de volgens het concept-uitbreidingsplan Selwerd van 1960: '*typische naoorlogse aspecten van de meergezinshuizen t.a.v. de privacy (vooral de gehorigheid)*' deden de gemeentelijke overheid ertoe besluiten het gebruikelijke percentage eengezinshuizen te verhogen.

Nieuwe typologieën

De duplexwoning

De woningnood drong door tot het niveau van de woningtypologie; in de Korrewegwijk werd de zogenaamde 'duplex'-woning geïntroduceerd in het programma van eisen (1948). De duplexwoning gaat uit van het idee dat één normale woning door eenvoudige tijdelijke aanpassingen, voor enkele jaren bewoond zou kunnen worden door twee afzonderlijke huishoudens. Na de opheffing van de woningnood zou door het uitbreken van enkele niet dragende wanden op eenvoudige wijze, een goede woning ontstaan. Dit type werd ontwikkeld en gepresenteerd als een alternatief voor de noodwoningen van lage kwaliteit waartegen in toenemende mate verzet ontstond. De idee van de tijdelijk gedeelde woning werd net na de Eerste Wereldoorlog ontwikkeld en vervolgens onder andere toegepast in het Amsterdamse betondorp Watergraafsmeer. Het duplex-type werd vanaf 1949 gedurende een korte periode intensief gepropageerd door het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting. In een brochure werden diverse toepassingen van de duplexwoning, bijvoorbeeld als eengezinshuis, als etagewoning en als vrijstaande plattelandswoning gepubliceerd. In 1949 werd de brochure door het ministerie aangevuld met een serie duplexwoningen voor brede en smalle eengezinshuizen, voor portiek-

etagewoningen, voor galerijwoningen en voor maisonnettes in de hoge woongebouwen. De toepassing van de duplexwoning had een grote invloed op de slaapkamerdifferentiatie. Dat blijkt onder meer uit een toename van 12% van de hoeveelheid woningen met één slaapkamer. Hierdoor werd er meer ruimte gecreëerd op de woningmarkt voor 'onvoltooide gezinnen, werkende vrouwen en ouden van dagen'.¹⁴

De triplex-woning

In de stad Groningen werd uitgaande van het duplex-idee een locale variant ontwikkeld die bijzonder geschikt was voor toepassing in de etagebouw, de zogenaamde triplexwoning. Bij dit type was het mogelijk tijdelijk drie huishoudens onder te brengen in twee woningen. Een bijkomend voordeel van dit type was dat alle huishoudens minimaal aan een zijde van de tijdelijke woning konden profiteren van de zon. Dit in tegenstelling tot het duplex-type waar meestal een van de twee tijdelijke woning en op het noorden was georiënteerd en volledig afgesloten was van de zuidgevel. In veel gemeenten in Nederland hebben veel duplex- en triplexwoningen veel langer in opgesplitste staat gefunctioneerd dan was voorzien. De woningen werden nog lange tijd geschikt geacht als onderkomen voor alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens. Recent zijn veel duplexwoningen vanwege de geringe geluidsisolatie van de woningscheidende wanden en –vloeren óf gesloopt (Soendablok in de Korrewegwijk), óf alsnog samengevoegd (Rembrandt van Rijnstraat in Kostverloren).

Afbeelding 16 (F9 +O14)

Soendablok aan de Bedumerweg rond 1960 en duplex- en triplexwoningstype.

De twee-onder-één-kap bungalow

De twee-onder-één-kap woning is een type dat een tweeledige oorsprong heeft. Eind 19e eeuw werden de eerste zogenaamde 'villaparken' ontwikkeld. Alleen door een minimum perceelgrootte in te stellen konden deze gebieden (juridisch gezien) door de gemeentelijke overheid worden gereserveerd voor een bepaalde woningsoort en bevolkingsklasse: de welgestelden. De grondbezitters, zowel exploitatiemaatschappijen als enkele particulieren maakten gebruik van zogenaamde 'servituten' (erfdienstbaarheid) om het karakter van de wijk bij verkoop te garanderen. Een voorbeeld van een dergelijke serviteit was de bepaling dat op elk perceel slechts één villa gebouwd mocht worden; dit om de bebouwingsdichtheid en de soort bebouwing te beschermen. Aan deze bescherming lagen economische motieven ten grondslag; kwaliteit en exclusiviteit leverde de grootste waardeverhoging van de percelen op. Uiteindelijk was de villaparkontwikkeling louter een onroerendgoed belegging. Extra inkomsten en een besparing van de grondkosten konden gegenereerd worden als één villa onderdak kon bieden aan twee gezinnen. Om binnen de bovengenoemde bepalingen te blijven, werd een nieuw type villa ontwikkeld, de twee-onder-één-kap villa. Een villa ontworpen door één architect als één

¹⁴ Ir. H.J. Dix, *De Wederopbouw van Groningen*, in *Publieke Werken*, 26e jrg., nr.5, mei 1958.

architectonisch samenhangende eenheid waarin twee aparte huishoudens konden leven. In de periode 1901-1920 kwam de institutionele woningproductie op grotere schaal op gang. In de grotere gemeenten werden vooral woonwijken gerealiseerd die geïnspireerd lijken te zijn door anti-stedelijke sentimenten; de dorpse samenleving zou een betere basis zijn voor een gezonde samenleving. Toen medio jaren twintig de financiële randvoorwaarden voor de woningbouwprojecten versmalden, werd vooral de 'goedkope' arbeiderswoning onderwerp van studie en discussie. Uit deze door economische motieven gestuurde discussie ontstond de twee-onder-één-kap arbeiderswoningen en na de oorlog ook de twee-onder-één-kap middenstandswoning.

Afbeelding 17 (O6)

Twee onder één kap bungalow aan de Verzetsstrijderslaan in de woonwijk Laanhuizen, rond 1960.

Het Groningse scholentype

In samenwerking met de door hemzelf opgerichte scholenstudiecommissie, ontwikkelde hoofdarchitect van de dienst S&V - J.H.M. Wilhelm - het 'Groningse scholentype'.¹⁵ Naar aanleiding van de door de nationale overheid aangekondigde onderwijsvernieuwing stelde de commissie een aantal uitgangspunten vast waaraan een schoolgebouw zou moeten voldoen. *'Een schoolgebouw dient zich aan te passen aan de schaal van het kind, waarbij wordt gestreefd naar een huiselijk karakter met een enigszins kinderlijke expressie in de architectuur; een zodanige dagverlichting moet worden verkregen dat een vrije opstelling van het meubilair mogelijk wordt gemaakt; een goede bezonning, waarbij de kinderen geen hinder ondervinden van invallend zonlicht; door het maken van werkhoeken de mogelijkheden openen buiten het klassikaal onderwijs, de zelfwerkzaamheid te bevorderen. Het maken van klasse-eenheden als eigen domein het verantwoordelijkheidsgevoel van het kind te stimuleren. Hierbij dient één klasse-eenheid, als gemeenschapsruimte, één duidelijk overzichtelijk geheel te zijn met goed toezicht op de toiletten en garderobe; een schoolzaal te bouwen die tijdens de lessen zodanig is gelegen dat geluidshinder niet in de leslokalen kan doordringen; een duidelijke plattegrond te ontwerpen waarbij een splitsing plaatsvindt tussen aanvangsklassen en vervolklassen. De aanvangsklassen (kleuterleeftijd) dienen in directe verbinding te staan met de schoolzaal; de eindklas (6e klas) waarin het verzorgingselement een rol speelt, dient contact te hebben met een keukentje, de kamer van het hoofd en de schoolzaal. Het schoolterrein dient zodanig*

¹⁵ Jacoo Hendrik Marinus Wilhelm werd in 1911 geboren te Rotterdam. Na het behalen van het diploma M.T.S. Bouwkunde aan de Academie voor Beeldende Kunst en Technische Wetenschappen trad hij in dienst bij Gemeentewerken Rotterdam. In 1946 vertrokt hij voor 10 maanden naar een Engelse universiteit om kennis te maken met nieuwe sociale en ruimtelijke inzichten die de Wederopbouw in eigen land zouden kunnen ondersteunen. In 1947 richtte Wilhelm in verband met de door de nationale overheid aangekondigde onderwijsvernieuwing, de studiecommissie voor scholenbouw op. Zijn aanstelling als architect bij de dienst S&V van Groningen in 1948 maakte de ontwikkeling van een nieuw scholentype mogelijk. Hij bleef tot vlak voor zijn dood in 1971 als hoofdarchitect in dienst van de gemeente Groningen.

ingedeeld te worden dat deze splitsing tot uiting komt in afzonderlijke speelplaatsen voor aanvangsklassen en vervolklassen. De speelplaats zo te projecteren dat deze tevens na schooltijd kan worden gebruikt. ' De eerste poging die Wilhelm ondernam om deze uitgangspunten te vertalen resulteerde in de bouw van de school voor lager- en peuteronderwijs aan de J. van Ruysdaelstraat in Kostverloren. Het uiteindelijke prototype waarmee Wilhelm ook in internationale kring faam verwierf, is de Jan Evert Scholtenschool aan de Huygensstraat in de Grunobuurt (1954-1956).¹⁶

Afbeelding 18 (O15)

Plattegrond van het Groningse scholentype, door hoofdarchitect J.H.M. Wilhelm 1958.

Emancipatie van het ontwerp

Direct na de oorlog werd de rol van de woning bij het herstel van de door de oorlog ontwrichte sociale verhoudingen in het voetlicht gezet. De oorlog had geleid tot jarenlange versterking van het gezinsleven, tot grotere seksuele vrijheden en een stijging van het aantal buitenechtelijke kinderen. De nationale overheid suggereerde dat het algehele gebrek aan discipline door een actieve gezinspolitiek kon worden opgelost. De vrouw kreeg daarin een centrale positie toegewezen. Het vooroorlogse arbeidsverbod voor bepaalde groepen gehuwde vrouwen bleef - ondanks het tekort aan arbeidskrachten - daarom tot 1957 gelden. De plek waar de vrouw aan die verandering gestalte moest gaan geven was de woning. Daarom werd een goede woning en woonomgeving van cruciaal belang geacht. Hoe die 'ideale' woning eruit zag werd pas na enkele onderzoeken naar de functionele grondslagen van het woningontwerp gedefinieerd. Op initiatief van het Bouwcentrum en de Nederlandse Huishoudraad werd een programma opgezet waarin alle woonfuncties ergonomisch werden beschreven. De resultaten werden opgenomen in de nationale 'Voorschriften en Wenken' voor woningen van 1953 tot 1962. In eerste instantie bevestigde het functionele woningontwerp de bestaande rol van de vrouw in de samenleving, na 1957 droeg het bij aan de emancipatie van de vrouw. Naast deze volkshuisvestelijke vernieuwing verlichtten technische innovaties zoals de centrale verwarming en de wasmachine, de taak van huisvrouw waardoor zij ook na een huwelijk in professioneel opzicht actief kon blijven. Over de veranderende rol van de vrouw in de samenleving en de veranderingen die deze ontwikkeling in het midden van de jaren vijftig teweeg bracht in het architectonisch ontwerp schreef mevrouw J. Meihuizen-ter Braake (onderzoeker voor het Departement Volkshuisvesting en Bouwnijverheid) in 1956: *'Anderzijds diende in deze veranderende tijden rekening te worden gehouden met het feit dat het verkrijgen van huishoudelijke hulp steeds moeilijker is geworden en dat de vrouw ook na haar huwelijk in verschillende beroepen werkzaam blijft, hetgeen in de toekomst (zoals het zich laat aanzien)*

¹⁶ Het Groningse scholentype is na de totstandkoming van de Jan Evert Scholtenschool in 1956 nog enkele malen in Groningen toegepast: aan de Van Oldenbarneveltlaan (verbouwd), aan de Molukkenstraat (verbouwd en opgenomen in nieuwbouw) en aan de Semmelweisstraat (gesloopt).

nog zal toenemen. Om deze redenen kan de vrouw haar taak als huisvrouw slechts op redelijke wijze vervullen, indien zij gebruik kan maken van de door de techniek ten dienste gestelde hulpmiddelen. Het accent zal daarom, meer dan voorheen, gericht zijn op nieuwe vormen van woninginrichting en woninguitrusting'.¹⁷ Meihuizen-ter Braake schreef dit als onderdeel van een reeks artikelen ter ere van de oplevering van de 500.000ste woning, die in de Groningse wijk Kostverloren was gerealiseerd. De woonwijk Kostverloren was volgens haar een prachtig voorbeeld van een modern naoorlogse ontwerp, waar veel in vervulling was gegaan wat aanvankelijk onmogelijk leek: een beschut woonbalkon, een wascel met douche, een eetkeuken, een aanrecht op werkhoogte, voldoende ruimte voor een gasfornuis en eventueel een koelkast. De keuze mogelijkheid tussen individuele wascellen, gezamenlijke waskelders of een wasservice, bepaalde in grote mate de inrichting van het bouwblok en de woning. Na 1968 besloot de nationale overheid zich op een minder gedetailleerd niveau te gaan bemoeien met de functionele grondslagen van het woningontwerp. De vrijheden die daardoor in volkshuisvestelijk opzicht ontstonden, zijn terug te vinden in de woningontwerpen van De Wijert Zuid.

Afbeelding 19 (O16)

Ergonomisch onderzoek naar de noodzakelijke maten van attributen in de keuken door de Studiegroep Functionele Grondslagen van de Woning.

Autoverkeer

Algemeen kan gesteld worden dat de groei van het autoverkeer door de Groningse planners en ontwerpers net na de oorlog enorm werd onderschat. Uit de gegevens die Smid bij het Centraal Bureau voor de Statistiek opvroeg bleek dat per 1 augustus 1949 in de stad Groningen 2189 personenauto's rondreden. In heel Nederland waren dat in datzelfde jaar 138.625 personenauto's. In de vijf daaropvolgende jaren is een verdubbeling te zien ten opzichte van de cijfers in 1949 en in 1958 zelfs een verdriedubbeling. Deze enorme groei had Smid ondanks zijn interesse voor de materie niet in zijn volledige omvang voorzien.¹⁸ Hij introduceerde de auto op bescheiden schaal in het stedenbouwkundig ontwerp van Corpus den Hoorn: '*daarvoor in aanmerking komende plaatsen op ruime schaal plaats gemaakt te worden voor het parkeren en stallen van de auto's*'. Dat is op een aantal plaatsen zoals in de scherpe bocht in de Paterswoldseweg bij de kruising met de ringweg zichtbaar. De Paterswoldseweg werd afgesneden, het bestaande profiel verbreed en op diverse plaatsen voorzien van brede parkeerstroken. De garageboxen werden als zelfstandige onderdelen opgenomen in de structuur van de wijk en op diverse plaatsen werden ruime parkeerstroken toegevoegd bij de 'rijwegen'.

Afbeelding 20 (O17)

¹⁷ J. Meihuizen-ter Braake, *Voorzieningen in de arbeiderswoning*, in: Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw, december 1956, p.210.

¹⁸ Cijfers afkomstig uit een rapport, uitgegeven door de BOVAG en RAI, in december 1961 onder de titel: '*Nieuwbouw in het automobielbedrijf 1961-1965*'.

Autoverkeer in de binnenstad van Groningen rond 1955.

Drie jaar later werd in het ontwerp voor de middenstandswoonwijk Coendersborg al rekening gehouden met een grote hoeveelheid autoboxen. Circa 40% van de woningen zou met een garage moeten worden afgeleverd. De overige groei zou op de openbare weg worden opgevangen. Toch werd de auto geen integraal onderdeel van de ontwerpmethodiek, de samenleving was te overdonderd door de onverwachte sociale implicaties die de auto vertegenwoordigde. Enkele jaren later - na de eerste shock - toonden de ontwerpers een meer open doch terughoudende attitude ten opzichte van het groeiend autobezit. Ten tijde van het ontwerp van de woonwijken Selwerd en De Paddepoel werd gepoogd om de stilstaande auto op grote schaal een plek te geven. Zo blijkt uit het volgende citaat uit het uitbreidingsplan: *'Voor de stalling van auto's is verspreid in de woonwijk een aantal complexen voor autoboxen opgenomen. In verband met de nog te verwachten toeneming van het aantal autobezitters is voor de huidige situatie een ruime maatstaf aangehouden. Al naar behoefte kunnen ca. 925 autoboxen in het plan worden gebouwd.'* Daarnaast werd aan de standaard doorsnede van de woonstraat, gemiddeld 6 meter, op vele plaatsen extra ruimte gereserveerd voor parkeerstroken. Waren parkeerstroken in Corpus den Hoorn en De Wijert Noord eerder extra en nieuw, in het Noordelijk stadsdeel is sprake van een structurele inpassing in het stedenbouwkundig ontwerp. De woonstraat wordt dan minder ontmoetingsruimte en meer het domein van rijdende en geparkeerde auto's. De grote hoeveelheid straat werd bekostigd uit de realisatie van een aanzienlijke hoeveelheid hoogbouw. Het ontwerp van Vinkhuizen (1965) is gedeeltelijk gebaseerd op een sociografisch rapport waarin de uitgangspunten voor het uitbreidingsplan werden vastgelegd; hierin was een aparte alinea gewijd aan de 'berging van personenauto's'. Het nog steeds groeiende autobezit werd als een vaststaand feit geaccepteerd, dit blijkt uit een citaat uit het eerder genoemde rapport: *'Algemeen wordt aangenomen, dat in de 'verre toekomst' op een autodichtheid van minstens 1 per woning moet worden gerekend. De ramingen voor een iets vroeger tijdstip - meestal 1980 genoemd - lopen erg uiteen;.....De bedoelde 'verre toekomst' zou, de snelle welvaartstijging in aanmerking genomen, binnen dertig jaren kunnen worden bereikt. Om aan de hieruit voortvloeiende ruimtebehoefte tegemoet te kunnen komen zullen reeds bij de opzet van het plan voorzieningen moeten worden getroffen.....Dit betekent, dat bij de opzet van Westend rekening moet worden gehouden met een gemiddelde autodichtheid van 1 per woning'*.¹⁹

Deze open doch terughoudende attitude veranderde na de acceptatie van de motorisatie van de samenleving, in een probleem oplossend standpunt. De auto werd onder invloed van de stijgende welvaart en de niet alleen relatief maar zelfs ook absoluut dalende kosten van de auto, in plaats van een luxe voor betrekkelijk weinigen een gebruiksgoed voor de massa. In het ontwerp van de naoorlogse wijken tot circa 1964 was het autoverkeer nog niet als een integraal onderdeel opgenomen. Het volgende citaat van mr. J. Vink (1965) onderstreept deze

¹⁹ Sociografische uitgangspunten voor opstelling van het uitbreidingsplan 'Westend', DIV-archief, dienst RO/EZ, 1963, p.5.

constatering: *'Daarnaast en dit is mijn voornaamste punt – hebben we dringend behoefte aan een integrale aanpak. Verkeer en vervoer zijn de bloedsomloop van de samenleving en vormen als zodanig een organisch geheel.....Tot nu toe is het meestal anders verlopen. De ruimtelijke structuur wordt nog steeds in veel gevallen bepaald zonder operationeel verband met de verkeers- en vervoersvoorzieningen. En op het gebied van verkeer en vervoer richten de studies zich veelal slechts op deelaspecten – veiligheid, technische oplossingen, bedrijfseconomische vraagstukken – en tot nog toe vrijwel steeds op slechts een verkeerssoort, zonder wisselwerking met andere en zonder integratie met de ruimtelijke plannen.'* Begin jaren '60 probeerde een aantal ontwerpers 'het verkeer' een plek te geven als volwaardig onderdeel van het totale ruimtelijke ontwerp. Ir. H.M. Goudappel ontwikkelde een schematisch ideaalplan voor 'Voetangersgebieden in steden', dat uitging van een ringweg van waaruit een snelverkeersvrij gebied werd ontsloten. Ook Lotte Stam-Beese als stedenbouwkundige in dienst van de gemeente Rotterdam, ging vanaf haar eerste schetsontwerpen in 1962, uit van een soortgelijke functionele scheiding van het verkeer als basisidee voor de wijk Ommoord te Rotterdam.²⁰ Goudappel werd voor het ontwerp van De Wijert Zuid door gemeentelijk stedenbouwer H. Eysbroek ingehuurd als adviseur. Hij introduceerde reeds in 1963 zijn innovatieve schematisch ideaalplan dat ondanks vele programmatische aanpassingen toch de drager is van De Wijert Zuid.

Tuinstadidee

Het groene karakter van de eerste naoorlogse woonwijken in Groningen werd niet gekoppeld aan een specifieke filosofie of gedachte. De inpassing van collectieve binnentuinen in de toekomstige woonwijken was een langzaam proces dat pas in het ontwerp van De Wijert Noord succesvol werd afgesloten. In de daaropvolgende wijken Selwerd, De Paddepoel en Vinkhuizen werd in de toelichting op het uitbreidingsplan het begrip 'tuinstad' gehanteerd. Het noordelijk deel van de stad Groningen zou het 'karakter' van een tuinstad moeten krijgen. Dit karakter werd uitgedrukt in het stedenbouwkundig wenselijke en financieel haalbare aantal woningen dat gezien de oppervlakte van het plan aanvaardbaar moest zijn om genoeg groen, licht en lucht in de wijk te brengen. Het ooit zeer idealistische en filosofische gedachtegoed van de tuinstadbeweging is in de Noordelijke stadswijken gereduceerd tot een ordinaire verkavelingsstrategie. De benaming 'tuinstad' werd misbruikt als een verkoopterm waaronder een enorme hoeveelheid eengezinswoningen schuilging. De Wijert Zuid zou een 'tuinstad moeten worden met een middenstandskarakter' (1965). Deze karakterisering

²⁰ Stam-Beese karakteriseerde de wijk als volgt: *'bij de opzet van de wijk 'Ommoord' is van het allereerste begin af aan veel aandacht besteed aan de woonomgeving. Het middengebied met de hoogbouw is zo opgezet, dat bebouwing geheel opgenomen is in een parkachtige aaneg: een vrij wandel- en verblijfsgebied zonder opstakels van doorkruisende straten of belemmerende erfscheidingen in de vorm van omheiningen etc. Het rijdende verkeer is beperkt tot aftakkingen vanaf het kwadrant rondom het middengebied, die geen doorgaande functie meer hebben en alleen leiden tot de parkeerterreinen bij de toegangen der flats. Alleen wandel- en fietspaden doorkruisen dit middengebied'*. Citaat uit: Lotte Stam-Beese 1903-1988, H.Damen en A. Devolder (red.), Rotterdam 1993, p.91.

sluit in bescheiden mate aan bij de door E. Howard (1898) ontwikkelde ideologie van de tuinstad.²¹ Howard wilde een stedelijke landhervorming te weeg brengen, niet door middel van revolutie, maar door het bouwen van op zichzelf staande, in hun eigen onderhoud voorzienende tuinsteden of nieuwe steden, in publiek bezit. Door migratie uit de grote steden naar deze nieuwe kernen zou het systeem van stedelijke huren en hoge grondprijzen (voor sociaal onacceptabele woningen) instorten. Howard zag een compromis met grotere marktpartijen als een tijdelijke, maar noodzakelijke fase om de idee van de tuinstad van de grond te krijgen. Hierdoor was het tevens mogelijk om bemoeienis van de overheid buiten de deur te houden. Reeds vanaf WOI leed de tuinstadidee aan definitievervaging. De grote investeerders zagen hun kapitalistische markt groeien ten opzichte van de publieke sector. Professionals in de ruimtelijke ordening ontwikkelden een serie prototypes die de tuinstadidee terugbrachten tot een ruimtelijke strategie. Al snel daarna ontstonden zogenaamde 'garden-suburbs', ook wel tuinwijken genoemd. De westelijke tuindorpen van Amsterdam zijn daar een goed voorbeeld van. Deze wijken werden voorgesteld als autonome zelfvoorzienende eenheden met een groot aantal eigen voorzieningen; desondanks bleken zij toch aangewezen te zijn op de aangrenzende stad. In Groningen werd het tuinstadidee geïntroduceerd in het uitbreidingsplan Berlage en Schut van 1928-1932. Berlage kleepte de tuinstadidee uit tot een puur fysieke planningsmethode; de noordelijke tuinstad werd ontworpen als onderdeel van de concentrische stadsuitleg. De ontwikkeling van De Wijert Zuid is een poging om weer terug te keren naar de initiële intenties die Howard voor ogen had, namelijk het openbreken van de heersende uitbreidingspolitiek. Daarbij was de tuinstadidee tegelijkertijd doel en middel.

Afbeelding 21 (O18)

'The three Magnets' diagram, ontwerp van Ebenezer Howard , 1898.

Gezamenlijke tuinen

De gemeenschappelijke tuinen zijn de ruimten tussen de meergezinswoningen. Zij werden gezien als generatoren voor een rustige, aantrekkelijke woonomgeving en een veilig speelveld voor de kinderen waarin geen bouwsels als fietsenschuren, garages e.d. werden toegelaten. Gestreefd werd naar de ontwikkeling van 'fraaie open hoven', ontsloten door een of meerdere woonpaden en voor het grootste deel bestaande uit grasveld, enkele borders met lage heesters en/of rozen, een tiental hoge bomen en soms een zandbak. Daar waar de woonpaden de omliggende woningen ontsloten leverde dat een aanzienlijke besparing in de kosten van straataanleg op. Het ontwerpen van inrichtingsplannen voor deze ruimten bleek een moeilijke opgave omdat er in tegenstelling tot Scandinavië – de bakermat van de gemeenschappelijke tuin - geen aantrekkelijke natuurlijke ondergrond en omgeving aanwezig was. De driedimensionale component ontbrak volledig in de naoorlogse met zand opgehoogde 'polder' wijken in Groningen. Het grootste probleem diende zich

²¹ Isaac K.A. Isaacson, *The Garden City and New Towns Ideology and the British New Towns Policy, 1800-1970*, Lund 1988.

echter pas aan na de aanleg van de tuinen. De gemeentelijk stedenbouwer G.B. Smid verwoorde de ervaringen die hij had opgedaan tijdens de realisatie van de naoorlogse delen van de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk als volgt: *‘ Met de gemeenschappelijke tuinen blijft het een gesukkel. Hoewel de woningbouwverenigingen aanvankelijk medewerkten om tot een aantrekkelijke indeling van de binnenterreinen tussen de open bouwblokken te geraken, kunnen deze, door de hoge kosten van onderhoud gedwongen, hieraan niet meer voldoen en wordt thans weer tot opdeling in tuintjes voor de benedenbewoners overgegaan. Bij toepassing van souterrains moeten deze tuintjes dan via trapjes bereikt worden. Overigens blijft bij de open bouwblokken de inkijk op de achtergevels met de bijbehorende was nog weinig aantrekkelijk.’* De inrichting- en beheerproblemen waren hardnekkig. Tijdens de realisatie van de woonwijk Corpus den Hoorn ontbraken zelfs de financiële middelen om de collectieve binnentuinen in te richten. Daar kwam in 1958 verandering in: de tuinen van de De Wijert Noord werden hoewel niet spectaculair, degelijk ingericht. Het onderhoud geschiedde zonder een duidelijk plan waardoor het oorspronkelijke tuinopzet langzaam maar verwaterde. Tijdens de productiejaren (1963-1967) van de Groningse woningbouw werden in het Noordelijk stadsdeel grote concessies gedaan aan de oorspronkelijke intenties van de gemeenschappelijke binnentuin. Bouwsels als fietsenschuren, garages e.d. werden toegelaten in de ruimten tussen de meergezinswoningen die nog maar ten dele fungeerden als een veilig speelveld voor de kinderen. Het is daarom beter om te spreken van gemeenschappelijke binnenplaatsen.

Afbeelding 22 (O19)

Gezamenlijke binnentuin, ontsloten door woonpad. Groningen 1999.

2.2 Samenvatting - conclusies

De partners

De wederopbouw van de in de oorlog verwoeste of beschadigde woningen werd vanaf 1948 – onder druk van de toenemende woningnood - gevolgd door een groots opgezette stadsuitbreiding. Die verliep volgens een vast samenwerkingverband tussen de gemeente en enkele (verzuilde) woningbouwverenigingen en institutionele beleggers. Publieke woningontwikkeling was gezien de dwingende rol van de nationale en lokale overheden zeer uitzonderlijk. Vanuit die optiek is de woonwijk De Laanhuizen uitzondering in Groningen. De wijk is door het Algemeen Mijnerwerkersfonds in

coalitie met aannemer Broek & Van de Dijk ontwikkeld voor de middenstandsmarkt.

De **500.000ste naoorlogse woning** van Nederland bleek bij toeval in Kostverloren te zijn gerealiseerd. Dat werd op 22 november 1956 gevierd met een officiële presentatie en een lezingenreeks. Hierdoor werd de wijk het onderwerp van een uitvoerige beschouwing in een aantal nationale publicaties en discussies. Dit waren discussies over de invloed die de woning heeft op de ontwikkeling en de ontplooiing van het gezin als geheel en de gezinsleden afzonderlijk, over de woonconsument bouwen, over het kwaliteitsvraagstuk, over emancipatie van het woningontwerp en over moderne woningvoorzieningen (waskeuken, centrale verwarming, douchecellen, duplex- en triplexwoningen, onderzoeken naar woonactiviteiten). Voor het eerst in de Groningse naoorlogse woningbouwgeschiedenis voedde een lokale situatie het nationale debat, en omgekeerd.

De naoorlogse Groningse uitbreidingspolitiek volgde een zeer logische - de nationale gebeurtenissen nauwlettend in het oog houdende - **ontwikkelingslijn**. Ondanks deze enigszins aftastende houding werden toch enkele belangrijke innovatieve ideeën ontwikkeld. De grootste bouwtechnische innovatie is zonder meer het bouwsysteem Rottinghuis. Dit systeem heeft een grote stempel gedrukt op de lokale en ook nationale woningbouw. In woningtypologisch (volkshuisvestelijk) opzicht is enkel de ontwikkeling van de triplex-etagewoning werkelijk vernieuwend. (Kostverloren) Op stedenbouwkundig niveau ontstonden enige zeer geslaagde varianten op elders beproefde ideeën. (De Wijert Noord en De Wijert Zuid) In die ontwikkelingslijn zijn vier belangrijke momenten aan te wijzen:

Scandinavie-G.B. Smid-Strokenbouw-Slimme verkavelingsstrategie-Wijkgedachte
De **experimentele fase** waarin de eerste totale woonwijken – Corpus den Hoorn en De Laanhuizen werden ontworpen, in een zeer terughoudende moderne stedenbouwkundige taal, door lokale architecten zoals Bekink, Klein en Olsmeijer ingevuld. Op typologisch/ volkshuisvestelijk niveau werd de galerij op grote schaal geïntroduceerd. Tijdens de aanpassing van het zuidwest kwadrant van Corpus den Hoorn werd de stempel, als een rendabele verkavelingstrategie, door stedenbouwer H. Eysbroek geïntroduceerd in Groningen.
Structuurplan 1950-Galerij ontsluiting-Amerikaans idee van winkelconcentratie

Prototype Wijkgedachte-distributie planologie-Wooneenheid-Programmatischeflexibiliteit
De Wijert Noord is een uitzonderlijk pure ruimtelijke vertaling van de wijkgedachte (gebaseerd op het **prototype**: de Rotterdamse woonwijk Pendrecht). De combinatie van stedenbouw volgens de distributie filosofie (wijk, buurt, wooneenheid, woning) en het principe van de herhaalde module -de stempel - en collectieve tuin heeft geresulteerd in de totstandkoming van een uitermate flexibele opzet. In architectonische opzicht werd dit niveau niet gehaald. De gemiddelde architectuur is een slechte vertaling van het vernieuwende systeembouwskelet.
Structuurplan 1950-H. Eysbroek-Lotte Stam-Beese-Core-Commissie Bos-H.J. Dix

Stadsdeelplanning-Structuurplan 1960 en 1969- Stichting Ratiobouw-Routine-Monotonie
Het noordelijk stadsdeel (Selwerd, De Paddepoel en Vinkhuizen) is de neerslag van de productiejaren van de Groningse woningbouw. Onder druk van de grote kwantitatieve opgave bezweek de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Dat betekende dat stedenbouw zich binnen de regels van de **gestandaardiseerde en gerationaliseerde productie** afspeelde. Het woningontwerp werd gekoppeld aan de regels van de keuzeplanwoning die uitging van een leefminimum, niet van het individuele wensen van een huishouden.
Tuinwijk met stedelijk karakter-Superblok-Splitlevelwoning-Keuzeplanwoning-Kwantiteit

Liberalisering-Eurowoningen-Tuinstad-Wet op de Ruimtelijke Ordening 1963-
De woonwijk De Wijert Zuid markeert een kentering in de Groningse woningbouwgeschiedenis o.i.v. het idee van **hiërarchische verkeersscheiding** - stedenbouw waarin het verkeer als integraal onderdeel werd opgenomen – en de **Wet op de Ruimtelijke Ordening (1963)** die nieuwe verkavelingsmodellen mogelijk maakte. Bijvoorbeeld getrapte straatwanden. Door de ontspanning van de woningmarkt groeide de aandacht voor individuele woonwensen; middelhoogbouw en hoogbouw verdwenen uit het uitbreidingsplan De Wijert Zuid.
Flexibele verkaveling-Functionele verkeersscheiding-H.M. Goudappel-Structuurplan1969

2.3 Lijst van afbeeldingen

Afbeelding 1

Zondag 15-4-1945, na het bombardement, afkomstig uit: *Vier dagen in april*, M.H. Huizinga en B. v.Leusen, Groningen 1997.

Afbeelding 2

Algemeen uitbreidingsplan van Groningen 1938-1940, afkomstig uit: *beeldarchief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 3

Systeem Rottinghuis, afkomstig uit: *dia-archief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 4

Winkelcentrum Kostverloren, afkomstig uit: *dia-archief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 5

Luchtfoto Corpus den Hoorn, afkomstig uit: *dia-archief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 6

Schetsplan De Laanhuizen, afkomstig uit: *beeldarchief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 7

Luchtfoto De Wijert Noord, afkomstig uit: *dia-archief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 8

Luchtfoto noordelijk stadsdeel, afkomstig uit: *dia-archief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 9

Ideaal schema: voetgangersgebieden in steden, afkomstig uit: serie *Verkeerskunde en verkeerstechniek*, nr.7, een uitgave van de ANWB 1967, 24.

Afbeelding 10

Normaalwoningen, afkomstig uit: *Bouwkundig Weekblad*, nr.46, 417.

Afbeelding 11

Eindmontage in het uitbreidingsplan Noorderhoogebrug rond 1950, afkomstig uit: *fotoarchief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 12

Heredwingerflat en Linnaeusflat, afkomstig uit: *fotoarchief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 13

Schema van de gelede stad, W.F. Geyl, afkomstig uit: *Stempel in het schootsveld*, G.Smit, H. Holstein en J. van de Pelt, Groningen 1995, 10.

Afbeelding 14

Monotonie, afkomstig uit: *Forum* nr.4 1969-1961, 137.

Afbeelding 15

Keuzeplanwoning, afkomstig uit: tijdschrift *Volkshuisvesting* 1964, 224-225.

Afbeelding 16

Soendablok en duplex- en triplex typen, afkomstig uit: tijdschrift voor *Volkshuisvesting en Stedenbouw*, jrg. 37, nr.12, december 1956.

Afbeelding 17

Twee onder één kap bungalow, Verzetsstrijderslaan, De Laanhuizen, Groningen, afkomstig uit: *dia-archief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 18

Groningse scholentype, afkomstig uit: *Publieke Werken*, 26e jrg. nr.5, mei 1958.

Afbeelding 19

Ergonomisch onderzoek, afkomstig uit: *Bouwcentrum*, Rotterdam 1957, 7.

Afbeelding 20

Autoverkeer in de binnenstad, afkomstig uit: *fotoarchief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

Afbeelding 21

The three magnets diagram, afkomstig uit: *Ebenezer Howard*, J. Moss-Eccardt in de serie *Lifelines* 18, Aylesbury 1973.

Afbeelding 22

Gezamenlijke binnentuin, afkomstig uit: *dia-archief NOM* van de afdeling BW&M, dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.