

WIJKBESCHRIJVING NOORDERPLANTSOENBUURT

Louwrens Hacquebord
Rita Overbeek

TEN GELEIDE

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

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

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

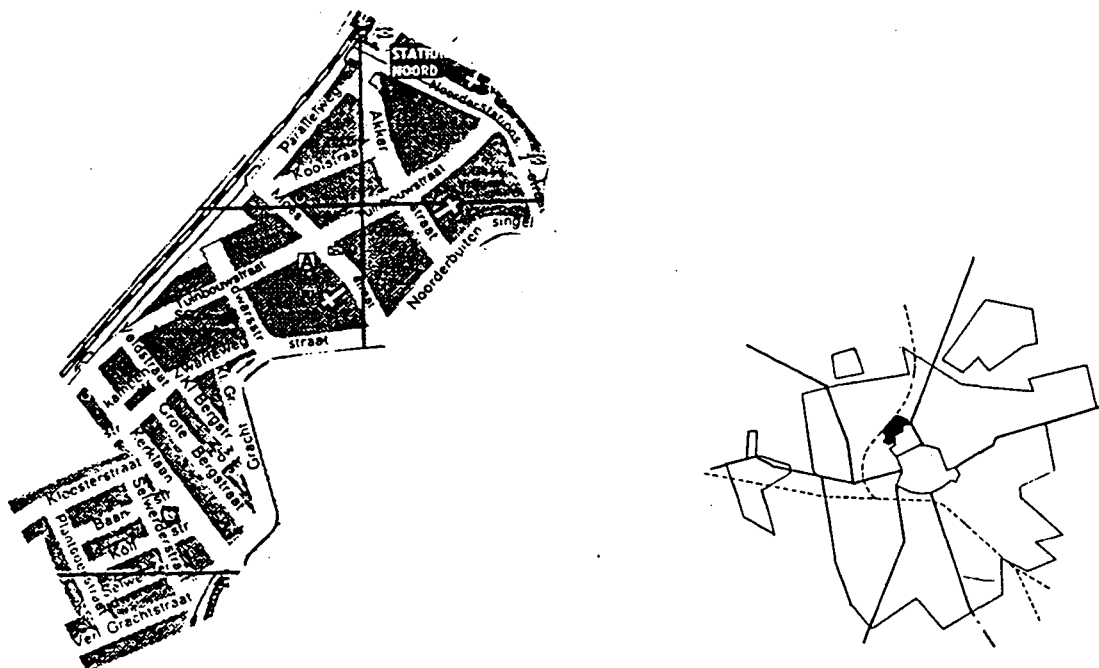
Het voor u liggende deel a van de wijkbeschrijving is het resultaat van archief- en literatuuronderzoek, gecombineerd met een verkenning ter plaatse. Deel b omvat de resultaten van de objectinventarisatie voor deze wijk.

INHOUD

1. <u>INLEIDING</u>	p. 1
2. <u>TOT DE ONTMANTELING VAN DE VESTING</u>	2
3. <u>DE ONTWIKKELING VAN DE WIJK NA HET SLECHTEN VAN DE WALLEN</u>	5
3.1. Algemeen	5
3.2. Infrastructuur	5
3.3. Woningbouw	6
Voor 1900	6
Na de eeuwwisseling	8
3.4. Bedrijven, kerken en scholen	9
Bedrijven	9
Kerken	10
Scholen	10
3.5. Overige bebouwing	10
4. <u>ONTWIKKELINGEN NA 1945</u>	11
5. <u>GEBIEDEN MET BIJZONDERE STEDEBOUWKUNDIGE WAARDEN</u>	11
BIJLAGEN	14
LITERATUUR	16

1. INLEIDING

De Noorderplantsoenbuurt is een (woon)wijk in het noordwesten van de stad Groningen. De wijk wordt aan de zuidoostkant begrensd door het Noorderplantsoen, in het zuiden en westen door Verlengde Grachtstraat, Plantsoenstraat, Kloosterstraat en Kerklaan, aan de noordwestkant door de spoorlijn naar Delfzijl en in het noordoosten door de Noorderstationsstraat (zie figuur 1).



Figuur 1 De Noorderplantsoenbuurt, schaal 1:10.000.

Sinds de tweede helft van de achttiende eeuw bevonden zich in het gebied woningen van koemelkers en moeskers.

Langs de weg van Groningen naar Adorp (de huidige Moesstraat) bevonden zich huizen met daarachter diepe, langgerekte moestuinen. De ligging op het uiteinde van de Hondsrug zorgde voor een natuurlijke afwatering.

De wat lager gelegen gebieden aan weerskanten van de (huidige) Kerklaan werden door 'koemelkers' gebruikt als weiland.

In de tweede helft van de vorige eeuw vestigden zich in het gebied enkele lakstokerijen die vanwege het brandgevaar en de stankoverlast uit de binnenstad weg moesten.

Vanaf ongeveer 1860 werden in het gebied steeds meer nieuwe woningen gebouwd, nu ook voor arbeiders van binnen de wallen. Voor de ontmanteling van de vesting werd aan de Zwarteweg en de Noorderbuitensingel gebouwd, vlak erna aan de Grachtstraat en de Bergstraten.

Na de voltooiing van de spoorlijn naar Delfzijl in 1884 en de bouw van het Noorderstation vlak daarna, vond bebouwing langs de Noorderstationsstraat plaats. Rond 1890 werd begonnen met de aanleg van straten ten zuidwesten van de Kerklaan. Tenslotte werden in 1909-1910 de Tuinbouwstraat, de Akkerstraat en de Koolstraat aangelegd. Het initiatief tot de aanleg van straten en de bouw van woningen kwam in het algemeen van particuliere zijde. Alleen aan de Grote Bergstraat werd (op kleine schaal) door een woningbouwvereniging gebouwd. De bemoeienis van de gemeente met de ontwikkeling van het gebied was in het algemeen gering.

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde er (uiterlijk) relatief weinig in de buurt. Aan het begin van de jaren '70 werd de spoorlijn opgehoogd en hier en daar vond sloop en nieuwbouw plaats. De Kerklaan ontwikkelde zich (verder) tot een belangrijke winkelstraat. Tegenwoordig wonen in de buurt veel studenten en jongeren.

De Noorderplantsoenbuurt grenst in het noordwesten aan de Concordiabuurt die in feite een meer planmatige voortzetting vormt van de eerdere ontwikkeling aan weerszijden van de Moesstraat (zie "Wijkbeschrijving Concordiabuurt"). De opgehoogde spoorlijn vormt vooral een visuele barrière tussen beide buurten.

De grens tussen de Noorderplantsoenbuurt en de wijk ten zuidwesten daarvan (de Oranjebuurt; zie "Wijkbeschrijving Oranjebuurt") is veel minder duidelijk.

De Noorderstationsstraat, de Moesstraat en in mindere mate de Kerklaan vormen de verbindingen van de Noorderplantsoenbuurt met de binnenstad. De relatie van de wijk met die binnenstad is echter niet erg sterk door de aanwezigheid van het Noorderplantsoen (zie "Wijkbeschrijving Centrum").

2. TOT DE ONTMANTELING VAN DE VESTING

De Noorderplantsoenbuurt is ontstaan op het uiteinde van de Hondsrug, een zandrug die gevormd werd als gevolg van een landijsstuwung. Het hoogteverschil met het omliggende gebied is hier veel minder duidelijk dan bijvoorbeeld in de Oosterpoortwijk (zie "Wijkbeschrijving Oosterpoort") doordat als gevolg van de zeespiegelstijging in de loop van de eeuwen aan weerszijden van de rug zeelei is afgezet.

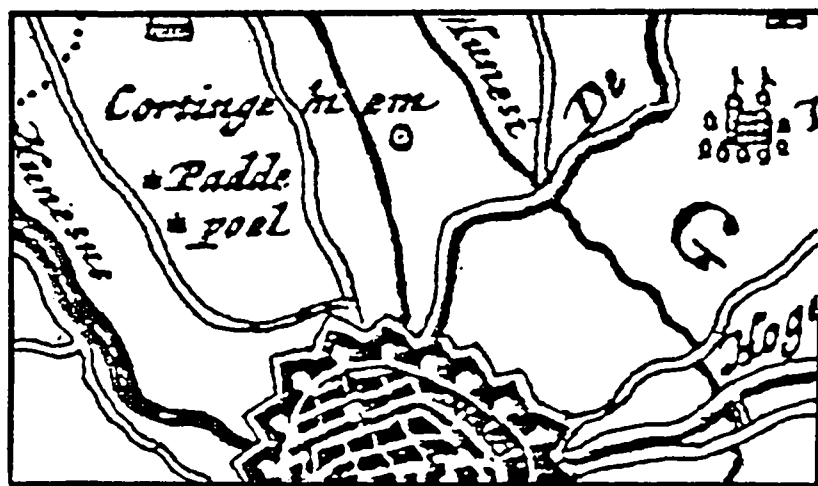
De oude loop van de A volgde ongeveer het tracé van de huidige Kerklaan. Langs dit riviertje en op de zandrug vestigden zich al bij het begin van de jaartelling landbouwers. De lager gelegen gebieden werden echter pas

definitief geschikt voor bewoning na de aanleg van zeeverende dijken vanaf ongeveer het jaar 1000.

De Moesstraat maakte onderdeel uit van de weg van Groningen, via Selwerd, naar Adorp. Deze weg bestond in ieder geval sinds het midden van de zestiende eeuw.

Bij de grote stadsuitbreiding aan het begin van de zeventiende eeuw (zie "Wijkbeschrijving Centrum" en de algemene Stadsbeschrijving) kwamen de moestuinen, die direkt ten noorden van de oude vestinggracht lagen, binnen de nieuwe vesting te liggen. In de daarop volgende jaren werden de moeskers gedwongen hun activiteiten te verplaatsen. Buiten de nieuwe Boteringepoort, aan weerszijden van de huidige Moesstraat, werden nieuwe moestuinen aangelegd. Al snel verschenen hier ook huisjes, ondanks het algehele bebouwingsverbod voor het gebied buiten de poorten.

Sinds ongeveer 1750 werden ook enkele huizen gebouwd langs de inmiddels ontstane 'weg naar de rijskampen'. Deze liep vanaf de Moesstraat eerst in zuidwestelijke richting en boog vervolgens naar het noordwesten af (zie figuur 2). Later ontstonden hieruit de Zwarteweg en de Kerklaan.



Figuur 2 Detail van een provinciekaart uit 1657-1677

In 1834 werd het Studentenpad aangelegd op een strook grond die door een aantal oud-studenten aan de gemeente was geschonken. Dit pad liep evenwijdig aan de huidige Noorderstationsstraat.

Op de eerste kadasterkaart (ca. 1827; zie figuur 3) is ook langs de (huidige) Noorderbuitensingel en in de buurt van het later gebouwde Noorderstation enige bebouwing te zien. Deze kaart toont ook duidelijk de diepe, langgerekte moestuinen achter de woningen aan de Moesstraat. De kavels ten

westen van deze weg werden aan de achterkant ontsloten door een steegje, de Bessemoersteeg. Hieruit ontstond later de Veldstraat (en aan de andere kant van het spoor de Bessemoerstraat; zie "Wijkbeschrijving Concordiabuurt").

De lager gelegen gronden aan weerskanten van de Kerklaan werden door koemelkers als weidegrond gebruikt. Tussen de Bessemoersteeg en de Kerklaan bevonden zich kleine, blok-vormige kavels. Ten westen van de Kerklaan waren de kavels een stuk groter.



Figuur 3 Fragment van de kadastrerkaart van ca. 1827

Aanvankelijk woonden in het gebied hoofdzakelijk moeskers. De koemelkers bleven in het algemeen binnen de wallen wonen. Vanaf ongeveer 1850 nam het aantal koemelkers buiten de vesting echter toe. Deze vestigden zich vooral aan de Kerklaan, de Zwarteweg, de Grachtstraat en de Kleine Grachtstraat.

In de jaren '60 van de vorige eeuw werden buiten de Boteringepoort steeds meer nieuwe huizen gebouwd, nu niet alleen meer voor moeskers en koemelkers. Ging het in het begin nog om één of twee woningen per keer, later werden ook grotere aantallen tegelijk gebouwd. Zo bouwde J. Postma in 1868-1869 negen zogenaamde 'kamers' aan de Noorderbuitensingel.

In 1869 vestigde zich ook de eerste niet-agrarische bedrijvigheid in het gebied: de lakstokerij van de gebroeders Penaat aan de Zwarteweg. Dit vormde het begin van de ontwikkeling van het latere Sikkens-concern.

Hoewel de Vestingwet in 1874 werd aangenomen, duurde het nog tot 1878 voor daadwerkelijk werd begonnen met de afbraak van de wallen. De bouwaanvragen in die vier tussenliggende jaren werden door het gemeentebestuur kritischer beoordeeld dan voorheen het geval was.

Dit bleek onder andere in 1877 toen twee particulieren, A. Groenhuis en K. Reitsema, toestemming vroegen om aan de zuidzijde van de 'weg naar de Rijskampen' drie woningen neer te zetten. Ze kregen die toestemming niet omdat "de onregelmatigen rigting van den bestaande weg niet door het bouwen daarlangs behoort te worden bestendigd" en "de onregelmatigen hoogteligging van dien weg behoort veranderd te worden alvorens daar bebouwing wordt ondernomen". Toen Groenhuis en Reitsema daarop voorstelden de woningen dan maar aan de gracht te bouwen, waar nog helemaal geen weg aanwezig was, kregen ze overigens wel toestemming.

3. DE ONTWIKKELING VAN DE WIJK NA HET SLECHTEN VAN WALLEN

3.1. Algemeen

Nadat in 1878 de Boteringepoort was afgebroken en twee jaar later op de voormalige wallen het Noorderplantsoen was aangelegd (zie "Wijkbeschrijving Centrum"), werden de moestuinen en de weilandjes één voor één bebouwd. In ongeveer 35 jaar ontstond hier de Noorderplantsoenbuurt. De wijk kwam grotendeels op basis van particulier initiatief tot stand.

De oudste bouwblokken bestaan overwegend uit kleine, aaneengesloten eengezinswoningen zonder voortuin en met een ingesloten achtertuin. De jongere bouwblokken bestaan voor een groot deel uit gestapelde woningen (onder- en bovenwoningen).

3.2. Infrastructuur

Uit paragraaf 2 blijkt dat een deel van de infrastructuur al voor de grootschalige bebouwing van het gebied aanwezig was. De meeste straten die later tot stand kwamen, werden slechts aangelegd met de bedoeling er woningen aan te

bouwen. Deze straataanleg komt dan ook in de volgende paragraaf aan de orde.

De spoorlijn naar Delfzijl, die de noordwestelijke grens van de wijk vormt, werd in 1884 voltooid. Volgens de eerste plannen zou er aan de Moesstraat een station worden gebouwd. Op verzoek van de gemeenteraad werden de plannen gewijzigd en in 1883 werd aan het Studentenpad begonnen met de bouw van 'de Halte' (thans bevindt zich hier het station Groningen-Noord).

Omdat het Studentenpad te smal was voor het te verwachten reizigersverkeer diende de gemeente te zorgen voor een goede toegangsweg. De Verlengde Nieuwe Ebbingestraat werd daartoe doorgetrokken tot aan het nieuwe station en voorzien van een nieuwe verharding. Hierbij werd een strook van vier meter gereserveerd voor de paardentram. In 1885 werd deze ook inderdaad tot aan het Noorderstation doorgetrokken. De Verlengde Nieuwe Ebbingestraat was toen inmiddels omgedoopt in Noorderstationsstraat.

Het rijk droeg zorg voor een verbinding tussen het station en de Moesstraat, aan de zuidzijde van de spoorlijn: de Parallelweg.

3.3. Woningbouw

Voor 1900

Het plan van Brouwer was voor de terreinen direct buiten de vestinggronden onduidelijk en eigenlijk onbruikbaar. Wat het maken van nieuwe plannen betrof, nam de gemeente een afwachtende houding aan.

Het waren dan ook twee particulieren, weer Groenhuis en Reitsema, die in 1880 een plan indienden voor de aanleg van straten tussen de 'weg naar de Rijskampen' en de voormalige vestinggracht. Bij de goedkeuring van dit stratenplan werd afgesproken dat zij alle kosten van de aanleg van de straten en de afwatering zouden dragen. De gemeente zou daarna het onderhoud en de verlichting van de straten verzorgen met behulp van een door de particulieren jaarlijks in te brengen onderhoudsbedrag. De straten werden daarmee eigendom van de gemeente, hetgeen een vereiste was om ze ook te mogen bebouwen.

In 1880-1881 werden de Bergstraat, de Kleine Bergstraat, de Grachtstraat, de Kleine Grachtstraat en de Noorderdwarsstraat aangelegd. Het eerste stuk van de 'weg naar de Rijskampen' werd voortaan ook Grachtstraat genoemd. Het andere gedeelte kreeg de naam Zwarteweg, zo genoemd naar de sintels van de gasfabriek die hier zo nu en dan gestort werden om de weg enigszins berijdbaar te maken. De naam Bergstraat werd ontleend aan de tegenoverliggende 'grote berg' in het Noorderplantsoen.

Groenhuis en Reitsma hebben zelf maar weinig huizen gebouwd. Zij verdeelden hun percelen in kavels en verkochten die door aan anderen. Meestal waren dit particulieren of kleine bouwbedrijfjes die één of meerhuizen bouwden. Alleen aan de Bergstraat werden meer woningen tegelijkertijd gebouwd. Woningbouwvereniging "Werkmanslust", in 1874 opgericht, bouwde hier in 1883-1884 in totaal 25 woningen voor de wat beter gesitueerde arbeiders.

Timmerman/aannemer/architect P. Belgraver bouwde in 1885 15 woningen op de hoek van de Zwarteweg en de Bessemoersteeg (nu Veldstraat). Een jaar later kreeg hij ook toestemming voor het (ver)bouwen van enkele woningen aan de Kerklaan. Vervolgens wilde hij een nieuwe straat aanleggen, beginnende bij de Kerklaan. Volgens de tekening liep deze dood op een tuinderij aan de Bessemoersteeg. Belgraver verzekerde de Raad echter dat hij deze grond ook aan zou kopen zodat er geen slop zou ontstaan. Het eerste deel van de Rijskampenstraat werd in 1887 bebouwd; in 1892 werd het straatje inderdaad doorgetrokken.

I.J. Brugmans, eigenaar van enige percelen ten westen van de Kerklaan stelde in 1887 voor de Kerklaan te verbreden door het dempen van een sloot. Twee jaar later werden hier volgens een plan van de architecten Bos en Dopheide vier straten aangelegd en vervolgens overgenomen door de gemeente: Selwerderstraat, Baanstraat, Kolfstraat en Verlengde Grachtstraat.

De naam 'Selwerderstraat' herinnert aan het feit dat deze straat is aangelegd op oude grond van het voormalige klooster Selwert dat verder naar het noorden had gelegen. 'Baanstraat' en 'Kolfstraat' herinneren aan de 'Mennisten Kolfbaan' die voorheen gelegen was tussen de Rijskampenstraat en de Zwarteweg. Het kolfspel was een populair balspel dat aan het eind van de vorige eeuw vrijwel geheel verdween.

Bos en Dopheide bouwden zelf geen huizen. Dat lieten zij over aan verschillende particulieren, waaronder P. Belgraver. De straten waren al voor de eeuwwisseling geheel bebouwd, evenals de Plantsoenstraat en de Selwerderdwarsstraat die wat later waren aangelegd.

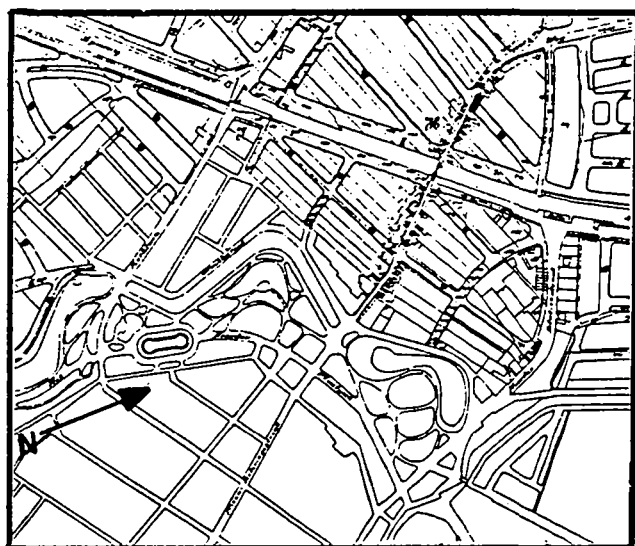
Het gebied ten zuidwesten van de Kerklaan vertoont een helder rasterpatroon en heeft, ondanks het feit dat het gaat om een door particulieren ontworpen en gebouwde buurt, een sterk planmatig karakter.

Het gebied aan weerskanten van de Moesstraat bleef voorlopig hoofdzakelijk in gebruik als tuinbouwgrond. Alleen langs de Noorderbuitensingel, de Noorderstations-

straat en de Parallelweg vond bebouwing plaats. Voor een meer uitgebreide beschrijving van de ontwikkeling langs de Noorderstationsstraat wordt verwezen naar paragraaf 5.

Na de eeuwwisseling

Toen in 1901 de Woningwet van kracht werd, moest de gemeente wel met een totaalplan voor de uitbreiding van de stad komen. Het Plan van Uitbreiding van J.A. Mulock Houer (1906; zie de algemene stadsbeschrijving) voorzag hierin. De Noorderplantsoenbuurt werd grotendeels volgens dit plan afgebouwd (zie figuur 4).



Figuur 4 Deelplan van het Algemene Uitbreidingsplan van Mulock Houwer (1906)

Het rechthoekige stratenpatroon ten zuidwesten van de Kerklaan werd 'afgesloten' met een bredere straat die een overgang vormt naar de later tot stand gekomen Oranjobuurt (zie "Wijkbeschrijving Oranjobuurt"). Deze straat, de Kloosterstraat, werd in 1907 door D. Smit aangelegd en tussen 1911 en 1913 door particulieren bebouwd.

De geplande straten aan weerskanten van de Moesstraat volgden de verkavelingsrichting (Tuinbouwstraat, Koolstraat) of stonden daar haaks op (Tuinbouwdwarsstraat, Akkerstraat). De Akkerstraat kreeg een licht gebogen verloop en liep recht op het Noorderstation af. Mulock Houwer maakte voor het deel ten noordoosten van de Moesstraat gebruik van een reeds bestaand plan van architect Y. van der Veen.

Al snel werd van het plan van Mulock Houwer afgeweken toen K. Bouman toestemming kreeg om een extra straat aan te

leggen tussen de Moesstraat en de Akkerstraat, de Bessenstraat. Deze straat werd ook inderdaad aangelegd maar nooit bebouwd. Jaren later verrees hier een nieuw complex van uitgeverij-drukkerij J.B. Wolters (zie paragraaf 3.3.).

Tussen 1910 en 1920 werden de Tuinbouwstraat, de Koolstraat en de Akkerstraat door verschillende particulieren bebouwd. De Tuinbouwdwarsstraat volgde iets later.

3.4. Bedrijven, kerken en scholen

Bedrijven

De in 1869 opgerichte lakstokerij van de gebroeders Penaat stond op de plek waar nu de Zwarteweg en de Tuinbouwdwarsstraat bij elkaar komen. In 1901 verhuisde het bedrijf naar het zuiden van de stad en werd het gebouw verkocht. Eén van de redenen hiervoor was dat het gebied rond het fabriekje inmiddels volgebouwd was met woningen waardoor het brandgevaar en de stankoverlast sterk waren toegenomen.

Het kwam ook voor dat woningen moesten wijken voor vestiging of uitbreiding van bedrijven. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de bouw van een nieuwe drukkerij van J.B. Wolters aan de Akkerstraat.

Het bouwplan hiervoor bestond uit een gedeelte laagbouw en een gedeelte hoogbouw. In 1919 werd het plan goedgekeurd en werd de laagbouw uitgevoerd. Tien jaar en de sloop van acht woningen aan de Moesstraat later werd de hoogbouw voltooid.

In 1915-1916 had de N.V. Noorderlicht, een bedrijf dat zich bezig hield met 'electrische licht- en krachtinstallatiën' aan de Noorderstationsstraat een 'monsterzaal' gebouwd. Op het terrein daarachter kwam een werkplaats met kantoor dat via een (nog steeds bestaande) doorgang in de wand van de Noorderstationsstraat te bereiken was. Aan de Tuinbouwstraat werd een tweede monsterzaal met daarbij een magazijn gebouwd.

In 1922 werden de gebouwen overgenomen door de 'grafische kunstinstelling en electrische steendrukkerij' N. Hindriks & Zn. Hierbij werd het gehele binnenterrein volgebouwd.

In 1931 vestigde zich naast Wolters een tweede grote drukkerij in de buurt, de Koninklijke Verenigde Drukkerijen Hoitsema. Deze nam Hindriks & Zn. over en betrok het bestaande complex van dat bedrijf. Na de Tweede Wereldoorlog vertrok Hoitsema en werden de panden in gebruik genomen door diverse andere bedrijven.

Kerken

In 1913 werd begonnen met de bouw van de rooms katholieke Heilige Hartkerk met pastorie aan de Moesstraat. De kerk werd iets teruggelegd ten opzichte van de rooilijn zodat een voorpleintje ontstond. Het ontwerp van de Amsterdamse architect J. Stuijt is geïnspireerd op de Italiaanse kerkelijke architectuur.

Aan de Akkerstraat werden in 1921-1922 een gereformeerde kerk met pastorie en verzorgingstehuis "Bethesda" gebouwd.

Scholen

In 1917 werd achter de Heilige Hartkerk een rooms katholieke lagere school gebouwd. Vier jaar later verrees ten noorden hiervan ook een "R.K. Bewaarschool" (kleuterschool). Om hiervoor een toegangsweg te verkrijgen moest de voormalige lakfabriek van de gebroeders Penaat verdwijnen. Dit werd de Tuinbouwdwarsstraat.

Al eerder, in 1914, was achter de bestaande bebouwing aan de Noorderbuitensingel een gereformeerde lagere school gebouwd naar een ontwerp van architect Y. van der Veen. In 1923 liet hetzelfde schoolbestuur aan de Bessemoersteeg (nu Veldstraat) een tweede lagere school bouwen, ontworpen door architect J. van der Veen in samenwerking met Kuiler & Drewes. Vier jaar later werd daarnaast, aan de Zwarteweg, nog een gereformeerde kleuterschool gebouwd. Dit gebouw in Amsterdamse School-stijl werd ontworpen door architect H. Rots.

3.5. Overige bebouwing

Op de hoek van de Moesstraat en de Grachtstraat stond sinds 1866 een gebouw met een sousterrain. Vanaf 1897 (tot 1972) was hierin een politiepost gevestigd.

De rooms katholieke parochie bouwde behalve de kerk en de scholen ook nog een 'Gezellenhuis' met conciërgewoning (1922), een verenigingsgebouw waarin onder meer een bibliotheekje gevestigd werd (1919; architect A. Th. van Elmpt) en een 'Zusterhuis' (1921; architect A.Th. van Elmpt), alle aan de Moesstraat.

De gereformeerde gemeente liet bij de Noorderkerk tevens een verzorgingsgesticht bouwen, "Bethesda".

Aan de Bergstraat bouwde de Nederlands-hervormde wijkvereniging "het Noorden" in 1938 een evangelisatiegebouw, "Bethel".

In 1907 werd de paardentram vervangen door de elektrische tram. Mede hierdoor ontstond de behoefte aan een nieuwe remise met werkplaats. Deze werd gebouwd op de hoek van de Noorderstationsstraat en de Parallelweg en in 1910 in gebruik genomen. In het begin van de jaren '20 werden aan de Akkerstraat garages en een directeurswoning bijgebouwd.

In de jaren '30 kocht de gemeente het café Frascati-Noord op de hoek van de Akkerstraat en de Noorderstationsstraat (het voormalige stationskoffiehuis) om op de grond erachter, waar een speeltuin lag, een stalling voor autobussen te bouwen. De ruimte viel echter tegen en uiteindelijk werd het café verbouwd en uitgebreid en werd er een internaat voor de Zeevaartschool in gevestigd. De geplande garage verrees in 1936 aan de Parallelweg.

4. ONTWIKKELINGEN NA 1945

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde er (uiterlijk) relatief weinig in de buurt.

Aan het begin van de jaren '70 werd het oude Noorderstation afgebroken en de spoorlijn opgehoogd. Hierdoor onstond een (visuele) barrière tussen de buurt en de bebouwing ten noordwesten daarvan. Boven de Noorderstationsstraat, die doorgetrokken werd en onder het spoor door liep (de Kastanjelaan), werd een nieuw station gebouwd.

Verder veranderde hier en daar de aanblik van de buurt als gevolg van verbouw (bijvoorbeeld het Wolters-Noordhoff complex aan de Akkerstraat) en sloop, gevolgd door nieuwbouw (bijvoorbeeld een groot deel van de noordzijde van de Tuinbouwstraat waar nieuwbouw ten behoeve van drukkerij Hoitsma plaatsvond).

Functioneel veranderde er wel het een en ander in de wijk. De bedrijvigheid verdween voor een belangrijk deel. Alleen langs de Noorderstationsstraat bevinden zich nog enige kleine bedrijfjes. Aan het eind van de Moesstraat bevindt zich nog een laatste boerderij.

De kerken zijn nog steeds als zodanig in gebruik. In de scholen zijn weliswaar nog onderwijsinstellingen gevestigd, maar niet meer voor kleuters en kinderen en niet meer van een bepaalde kerkelijke gezindte.

De Kerklaan ontwikkelde zich (verder) tot een belangrijke winkelstraat.

Het merendeel van de woningen is in particuliere handen. Een deel wordt tegenwoordig verhuurd aan studenten en jongeren, met name de woningen die na 1910 gebouwd werden.

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN

De Noorderplantsoenbuurt kent een aantal 'interessante' delen.

Ten eerste kan de grens met het Noorderplantsoen genoemd worden. De Noorderbuitensingel en de Grachtstraat, die de loop van de voormalige vestinggracht volgen, zijn gericht

op het plantsoen en er daardoor onlosmakelijk mee verbonden. Dit grensgebied wordt daarom betrokken bij het 'bijzondere gebied Noorderplantsoen' en opgenomen in de beschrijving daarvan (zie "Wijkbeschrijving Centrum").

Het rechthoekige stratenpatroon ten zuidwesten van de Kerklaan vormt een tweede gebied dat op z'n minst interessant te noemen is (zie paragraaf 3.2). De kwalificatie 'gebied met bijzondere (stedebouwkundige) waarden' lijkt hiervoor echter te 'zwaar'.

Hetzelfde geldt voor de Noorderstationsstraat en omgeving. Dit gebied was oorspronkelijk weliswaar van belang als stations-as, maar door het verhogen van de spoorlijn en het Noorderstation en het doortrekken van de Noorderstationsstraat is de stedebouwkundige samenhang goeddeels verdwenen. Desondanks wordt de ontwikkeling van het gebied in het navolgende iets toegelicht.

De Noorderstationsstraat werd aangelegd als toegangsweg tot het in 1885 gebouwde Noorderstation. De ontwikkeling van de bebouwing langs deze straat en de hoek ervan met de Akkerstraat en Parallelweg was voor een groot deel gericht op de aanwezigheid van het station.

Dit geldt met name voor de villa's die aan het begin van deze eeuw werden gebouwd aan de noordoost-zijde van de straat, vlakbij het station. Hierdoor onstond een fraaie entree van de stad.

Deze entree wordt gekenmerkt door losse villa-bebouwing met royale tuinen; van zuidoost naar noordwest een monumentale, geheel vrijstaande villa uit 1900, gevolgd door dubbele villa's (twee onder één kap) uit 1905-1910 die in min of meerdere mate een aan de Art Nouveau-stijl ontleende vormgeving kregen.

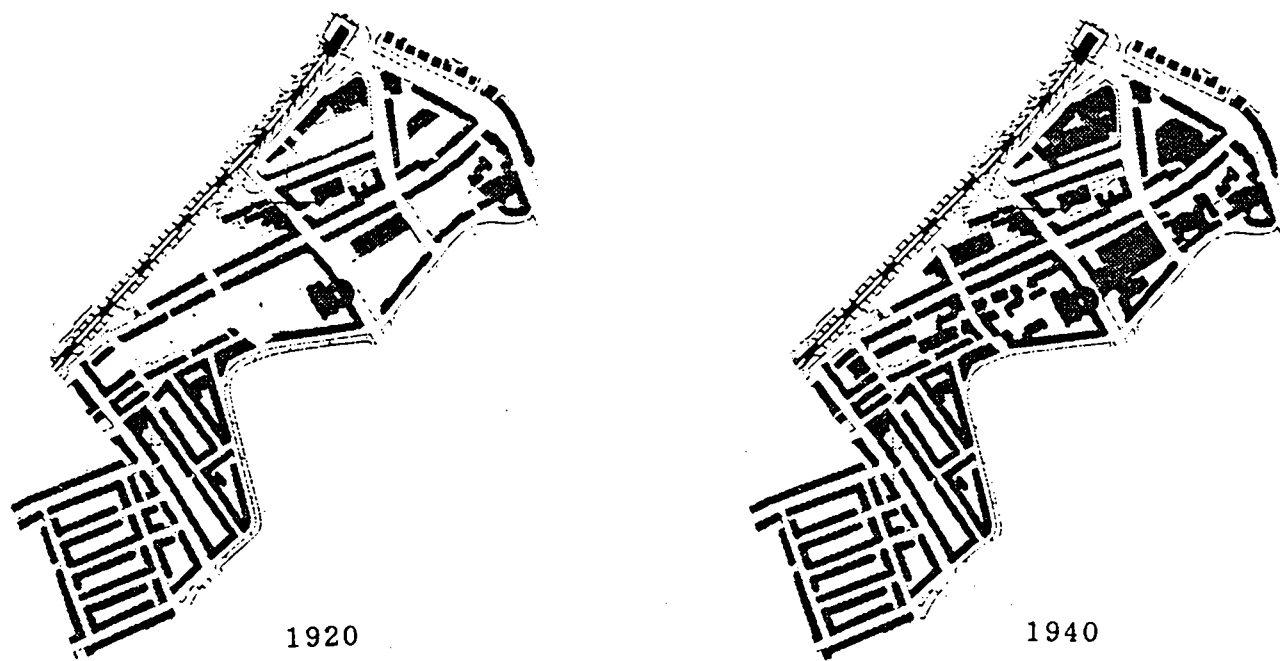
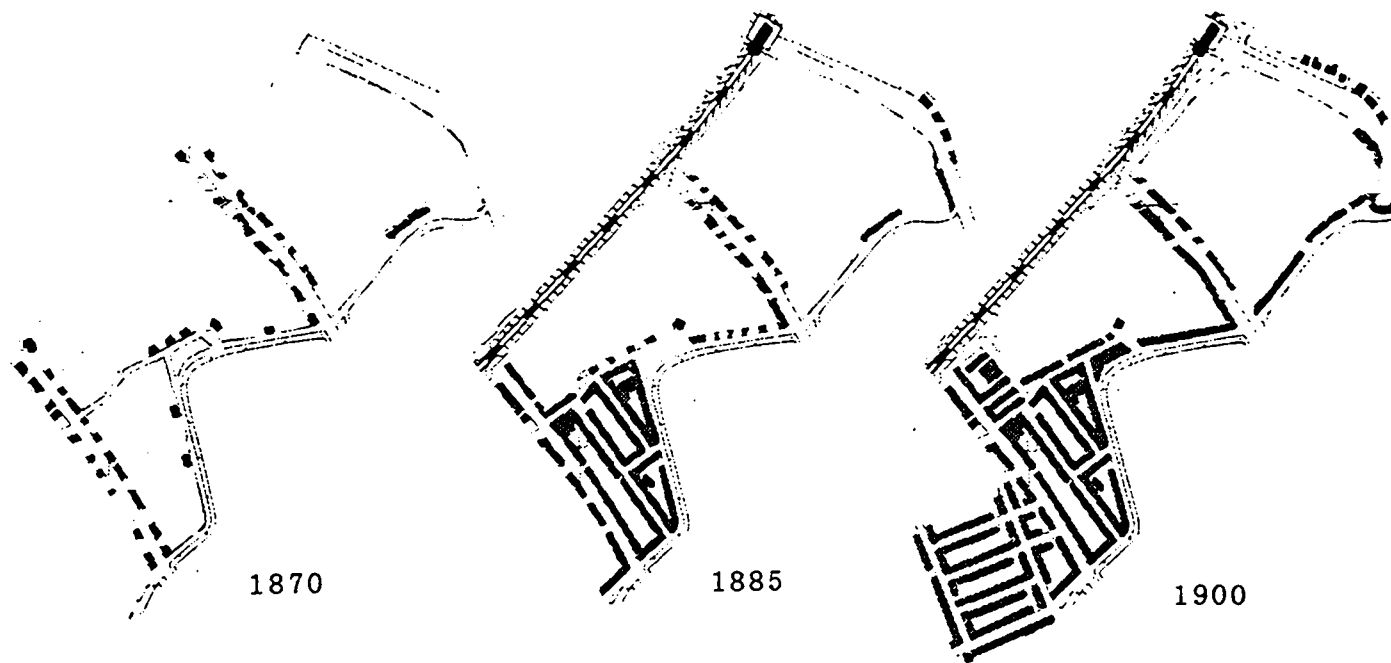
De bebouwing langs de zuidwestkant van de Noorderstationsstraat kwam voor het grootste deel pas later tot stand. Slechts enkele van de arbeiderswoningen die hier al eerder waren gebouwd, bleven staan. Op de hoek met de Noorderbuitensingel werd in 1908 een café met woningen gebouwd. Vervolgens verschenen enkele winkels met daarboven woningen.

De vestiging van de "N.V. Noorderlicht" aan de Noorderstationsstraat en de grote belangstelling van andere bedrijven voor deze lokatie (zie paragraaf 3.3.) is voor een groot deel terug te voeren op de nabijheid tot het station.

Vanaf ongeveer 1920 werden tot aan het station herenhuizen gebouwd, in Amsterdamse School- en Um 1800-stijl. Door de rooilijn iets terug te leggen, kregen deze woningen kleine voortuintjes.

Inmiddels waren ook ten zuidwesten van de Noorderstationsstraat straten aangelegd. De Akkerstraat volgde weliswaar het oude verkavelingspatroon, maar lijkt tevens doelbewust aangelegd te zijn als een tweede 'as' richting station. Ook hier werden herenhuizen gebouwd met kleine voortuinen. De bouw van de tramremise in 1910 en uitbreidingen hiervan in latere jaren hadden direkt te maken met de aanwezigheid van het station. Hetzelfde gold voor het reeds langer bestaande café Hunsingo op de hoek van de Noorderstationsstraat.

BIJLAGE 1a: De ontwikkeling van de bebouwing



LITERATUUR

Hofman, B.J., De geschiedenis van de noordelijke stadswijken (Tuinwijk, Oranjewijk, Selwerd, Paddepoel), Martini, Groningen, 1986

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