

## Welstand te water 2020 gemeente Groningen

### DEEL 1. UITLEG: WELSTAND TE WATER GRONINGEN

Wie in Nederland wil bouwen of verbouwen, moet voldoen aan landelijke bouwregelgeving. Ook woonschepen moeten tegenwoordig voldoen aan deze regels, om de kwaliteit en veiligheid van 'bouwwerken' op het water te garanderen. Net als voor bebouwing op de wal, moeten woonschepen passen in de omgeving en moeten ze voldoen aan veiligheidseisen voor gebruikers. De ambitie voor het water van Groningen is verwoord in de visie *Koersen op water* (april 2017), die als basis dient voor de actualisatie van de waterregels (Bestemmingsplan Openbaar Vaarwater, Verordening Openbaar Vaarwater). Op basis van deze watervisie is ook een bij de stad passende *Welstand te water* geformuleerd.

### REDELIJKE EISEN VAN WELSTAND

Hoewel de landelijke regelgeving onderscheid maakt tussen 'drijvende bouwwerken' en varende schepen, geldt *Welstand te water* in Groningen voor *alle* permanent in de kanaalvakken gesitueerde woon- en scheepsvormen. Als het om de kwaliteit en uitstraling van schepen gaat, is het immers gek om een onderscheid te maken. Zowel drijvende bouwwerken als varende schepen hebben nadrukkelijk invloed op de kwaliteit van het stadsbeeld. Gezien de relatief hoge dichtheid aan woonschepen in Groningen heeft de stad er belang bij dat hetgeen in de openbare waterwegen ligt, van voldoende niveau is als we de uitstraling en aantrekkingskracht ervan in ogenschouw nemen.

Feitelijk betekent dit dat alle woon- en scheepsvormen die blijvend in het water liggen, moeten voldoen aan redelijke eisen van welstand, conform de *Welstandsnota 2018*. Hierin is bij de toelichting van deel 1 al een kleine paragraaf opgenomen over 'drijvende bouwwerken', die sinds januari 2018 moeten voldoen aan redelijke eisen van welstand. De inhoudelijke hoofdlijnen en structuur van de welstandsnota vormen het vertrekpunt voor deze nota *Welstand te water*, die als een aanvulling op de *Welstandsnota 2018* kan worden gezien: een verdere duiding van het welstandsbeleid ten behoeve van woonschepen.

De reden dat er een 'aparte' nota is opgesteld, is tweeledig. In de eerste plaats zijn de negen kanaalvakken die we voor woonschepen onderscheiden, te verschillend van aard om ze als één 'gebied' aan de 'Welstandkaart' van Groningen toe te voegen. De kanaalvakken zijn weliswaar globaal in drie geografische 'ringen' onder te verdelen, maar verdienen elk een eigen, nauwkeurige omschrijving en typering, die als basis is gebruikt voor het opstellen van gebiedsgerichte criteria die passend zijn voor woonschepen. Er is dus een extra 'wateratlas' gemaakt, als aanvulling op de 'Legenda van de stad' (deel 3 van de welstandsnota), maar los gepresenteerd om de overzichtelijkheid van de Welstandkaart te bewaren.

Een tweede reden om een aparte nota *Welstand te water* op te stellen, is het specifieke karakter van woonschepen. Vooral authentieke schepen zijn van een dusdanig karakter, dat ze niet gemakkelijk op basis van criteria voor 'bebouwing op de wal' beoordeeld kunnen worden. De Algemene Groninger Criteria zijn in principe van toepassing, maar we hebben ze als het ware 'vertaald' naar de specifieke context van woonschepen. Ook hebben we de Legenda van de stad voor woonschepen op de Welstandkaart opgesplitst in twee delen: 3.1 *Typengerichte criteria* (vooral voor authentieke schepen) en 3.2 *Gebiedsgerichte criteria* (vooral voor arken en 'scharken'). Daarnaast zijn er nieuwe criteria opgesteld voor kleine ingrepen en aanpassingen, in deel 4. *Versnelling: De Sneltoetscriteria*. We hanteren de *Welstandsnota 2018* dus als uitgangspunt en vullen deze aan, daar waar de specifieke vorm of plek van woonschepen dat nodig hebben. Ook voor de toelichting in dit eerste deel geldt dat we enkel noodzakelijk uitleg geven – we duiden aanvullende ambities en principes.

### AMBITIE

De keuze om het welstandsbeleid voor op het water uiteen te splitsen in een 'typengericht' deel en een 'gebiedsgericht' deel, komt voort uit de ambitie van de watervisie *Koersen op water* (2017), zoals die vorm krijgt in het bestemmingsplan en de verordening. In het algemeen streeft de gemeente in de bestaande kanaalvakken naar een toename van schepen met een 'authentiek' karakter: schepen die voorheen zijn gebruikt ten behoeve van de scheepvaart en visserij, of als sleepboot; die door het behoud van casco en opbouw de oorspronkelijke contouren en kenmerken niet verloren hebben. De wens om vooral authentieke schepen een plek te geven was tot dusver gekoppeld aan kanaalvakken die onderdeel zijn van, of grenzen aan 'beschermd stadsgezichten'.

Liefst breiden we deze ambitie echter uit naar andere kanaalvakken, ook langs bijvoorbeeld de primaire vaarroutes ligt de aanwezigheid van authentieke schepen immers voor de hand. Voor *Welstand te water* zijn daarom twee uitgangspunten van belang: de definitie van het 'type woonschip' en de plek waar ze liggen. We volgen daarbij de vier niveaus van criteria uit de *Welstandsnota 2018*. De Algemene Groninger Criteria vormen de basis, terwijl de criteria van deel 3, 4 en 5 dienen ter *ondersteuning* ervan. Ze vormen *hulpmiddelen* die aangeven wanneer aanvragen in *elk geval* voldoen aan redelijke eisen

van welstand en derhalve geen bezwaar opleveren. Voor een verdere toelichting op de verschillende criteria, of een soepele afhandeling van aanvragen wordt verwezen naar de *Welstandsnota 2018*.

#### TYPE

Voor alle op het water gesitueerde woonvormen gebruiken we de verzamelterm 'woonschepen'. Andere schepen, of drijvende bouwwerken voor ander gebruik, beoordelen we op basis van de Algemene Groninger Criteria. Omdat we de algemene criteria voor zowel woonschepen als schepen voor ander gebruik hanteren, spreken we hier van '(woon)schepen'.

Maar de delen 3-5 van deze nota zijn enkel bestemd voor *woonschepen* in de huidige kanaalvakken. Ze zijn onderverdeeld in drie groepen: authentieke schepen, arken en scharken. Voor de welstandstoets speelt de kwestie van authenticiteit van schepen in principe een ondergeschikte rol. Als een schip eenmaal wordt getransformeerd tot woning, is (alleen al door de functieverandering) van authenticiteit nauwelijks meer sprake. Maar dat een authentiek schip eruit ziet zoals dat specifieke schip er oorspronkelijk uitzag, dat is natuurlijk evident. Aan de basis voor het beoordelen liggen daarom criteria die voor het uiterlijk van authentieke schepen zijn geformuleerd: het gaat om voorheen beroepsmatig ingezette schepen waarvan het casco en de opbouw nog steeds de oorspronkelijke contouren en kenmerken vertoont.

Voor arken en scharken geldt dat ze meer als 'drijvende bouwwerken' zijn gedefinieerd, zij het dat scharken nog een 'restant van de scheepscultuur' bezitten. Onder scharken verstaan we woonschepen met een casco van een origineel varend schip, waarop een opbouw is geplaatst die geen relatie meer heeft met de oorspronkelijke vorm van het schip. Arken zijn daarentegen lichte, vaak min of meer rechthoekige, drijvende bouwwerken, gesitueerd op een speciaal voor het bouwwerk gemaakt plat casco. Arken bezitten kortom geen enkele referentie naar *varende* schepen; ze zijn gemaakt om te *drijven*, niet om te *varen*. De definities en bijbehorende criteria worden verder toegelicht in deel 3.1.

#### PLEK

Wanneer we een aanvraag toetsen aan redelijke eisen van welstand, kunnen we niet anders dan de kenmerken en kwaliteit van de context in ogenschouw nemen. De verschillende kanaalvakken en hun relatie met de omringende stedelijke context hebben we daarom kort beschreven in deel 3.2 en uitvoerig in de wateratlas (Bijlage: De Wateratlas). De kenmerken van de context, de positie van de kanaalvakken ten opzichte van de hoofdvaarroutes, als ook de samenstelling van de kanaalvakken met verschillende typen woonschepen bepaalden samen de koers voor de welstandstoets.

Deze koers en de bijpassende criteria zijn per kanaalvak beschreven. In het algemeen geldt daarbij de ambitie dat voor de meeste kanaalvakken wordt gestreefd naar een toename van authentieke schepen en dat ten opzichte van de huidige situatie schepen per definitie niet mogen worden vervangen door arken of scharken, evenmin dat schepen kunnen transformeren tot scharken. Globaal zijn er drie ambitieniveaus die de waterkoers voor de gebiedsgerichte criteria bepalen: een voor de binnenstad & primaire vaarwegen, een voor de schilwijken en een voor het buitengebied. Nieuwe ontwikkelingen, zoals in Meerstad of de toekomstige ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein, vallen buiten de wateratlas. Hiervoor worden doorgaans aparte beeldkwaliteitsplannen opgesteld, als onderdeel van deel 3.3 van de *Welstandsnota 2018*.

## DEEL 2. BASIS: DE ALGEMENE GRONINGER CRITERIA

**De drie Algemene Groninger Criteria zijn vakkundige richtlijnen die gezamenlijk het algemene denkkader van de welstandstoets vormen. Ze liggen aldus ten grondslag aan elke planbeoordeling en worden dan ook, bij verschil van mening, gehanteerd als ultieme bron van argumentatie. De Algemene Groninger Criteria zorgen voor een toets op drie schaalniveaus: *context, gebouw en uitwerking*. Kort samengevat bestaat een kwaliteitsvolle omgeving volgens deze criteria uit *samenhangende* ruimtes en nooit uit losse elementen zonder onderling verband.**

**Aan (woon)schepen moet een overtuigend ontwerpidee ten grondslag liggen, passend bij het ontwerp-vraagstuk en de omgeving. Aanvragen worden getoetst op coherentie en samenhang: het ontwerp moet bestaan uit een logische en doeltreffende compositie, zodanig dat deze aansluit op de kenmerken van de context en op de te verwachten ontwikkeling daarvan. Een aanvraag dient helder en logisch volgens het ontwerpidee te worden uitgewerkt: materiaalgebruik, kleur en detaillering moeten het ontwerp ondersteunen.**

#### CRITERIUM 1

**AAN (WOON)SCHEPEN LIGT EEN HELDER EN ZORGVULDIG ONTWERPIDEE TEN GRONDSLAG. ZE DRAGEN BIJ AAN DE RUIMTELIJKE KWALITEIT VAN DE OMGEVING EN VOEGEN ZICH NAAR DE KENMERKEN VAN DE CONTEXT, NAAR HET PUBLIEKE KARAKTER VAN DE WATERSTRUCTUUR ALS ONDERDEEL VAN HET STADSBEEELD ALS GEHEEL.**

(Woon)schepen dragen met hun volumeopbouw en uitstraling bij aan de kwaliteit van de omgeving. Ze hebben door de zichtbaarheid van het dak niet vier, maar in principe vijf gevels, die allemaal vaak

goed te zien zijn. De betekenis van (woon) schepen is dan ook hoog, ze liggen doorgaans midden in de openbare ruimte, vol in het zicht. De kwaliteit ervan moet de compositie van de context als geheel ondersteunen. De context wordt zowel door boten als door bebouwing bepaald, dus samenhang en helderheid in het profiel van de stedelijke ruimte verdient aandacht (de overgang van bebouwing, straat en oever naar schip en water).

Een kwaliteitsvolle omgeving bestaat uit ruimtes die een overtuigende relatie met elkaar aangaan en die nooit zijn opgebouwd uit een opeenvolging van losse elementen zonder onderling verband. Van (woon)schepen mag worden verwacht dat ze zorgvuldig zijn ontworpen, dat ze een helder, geloofwaardig ontwerpidee hebben en dat ze de omgeving niet ontkennen.

### **CRITERIUM 2**

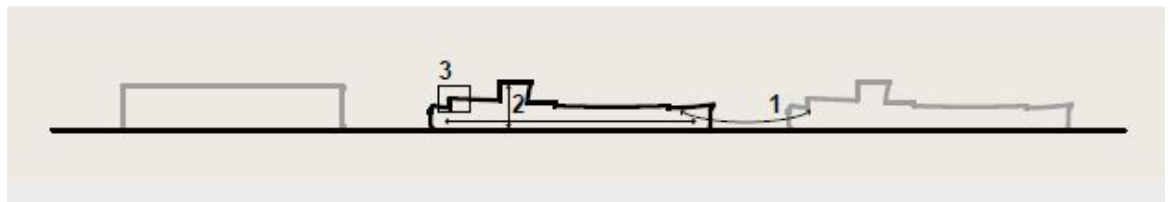
**HET ONTWERP VAN (WOON)SCHEPEN IS CONSISTENT EN DE SCHAAL(BELEIVING) PAST ZOWEL BIJ HET ONTWERPVRAAGSTUK ALS BIJ DE OMGEVING. DE VORMGEVING IS SAMENHANGEND EN HEEFT EEN RELATIE MET HET GEBRUIK ALS OOK DE UITVOERING ERVAN. BINNEN EEN BESTAANDE (MONUMENTALE) CONTEXT BESTAAT ER EEN STERK VERBAND TUSSEN DE KWALITEIT VAN HET ONTWERP EN DIE VAN DE OMGEVING.**

(Woon)schepen beschikken over een beheerst, weloverwogen en samenhangend stelsel van maatverhoudingen. Er is een sterke relatie tussen vorm, functie en constructie, die tot een logische en doeltreffende compositie leidt, zodanig dat het ontwerp aansluit op de schaal en verhoudingen van de omgeving. Voor authentieke schepen geldt dat het karakter van het schip en het ontwerp voor vernieuwing elkaar moeten ondersteunen en respecteren. Schepen hebben immers een specifiek maat- en schaalsysteem, dat in principe het ontwerpvertrekpunt voor de (functie)verandering vormt: het komt voort uit het oorspronkelijke gebruik en uit de eigenschappen van het materiaal waarvan ze gemaakt zijn. Voor arken en scharken geldt dat de compositie van het ontwerp wordt getoetst op de eenduidigheid, de structuur en de logica van het concept binnen de context van de bestaande en de te verwachten situatie. Het ontwerp van de gevel past bij het ontwerp-vraagstuk en legt een relatie met het gebruik van het bouwwerk. De gevelcompositie representeert kortom de functie van het bouwwerk.

### **CRITERIUM 3**

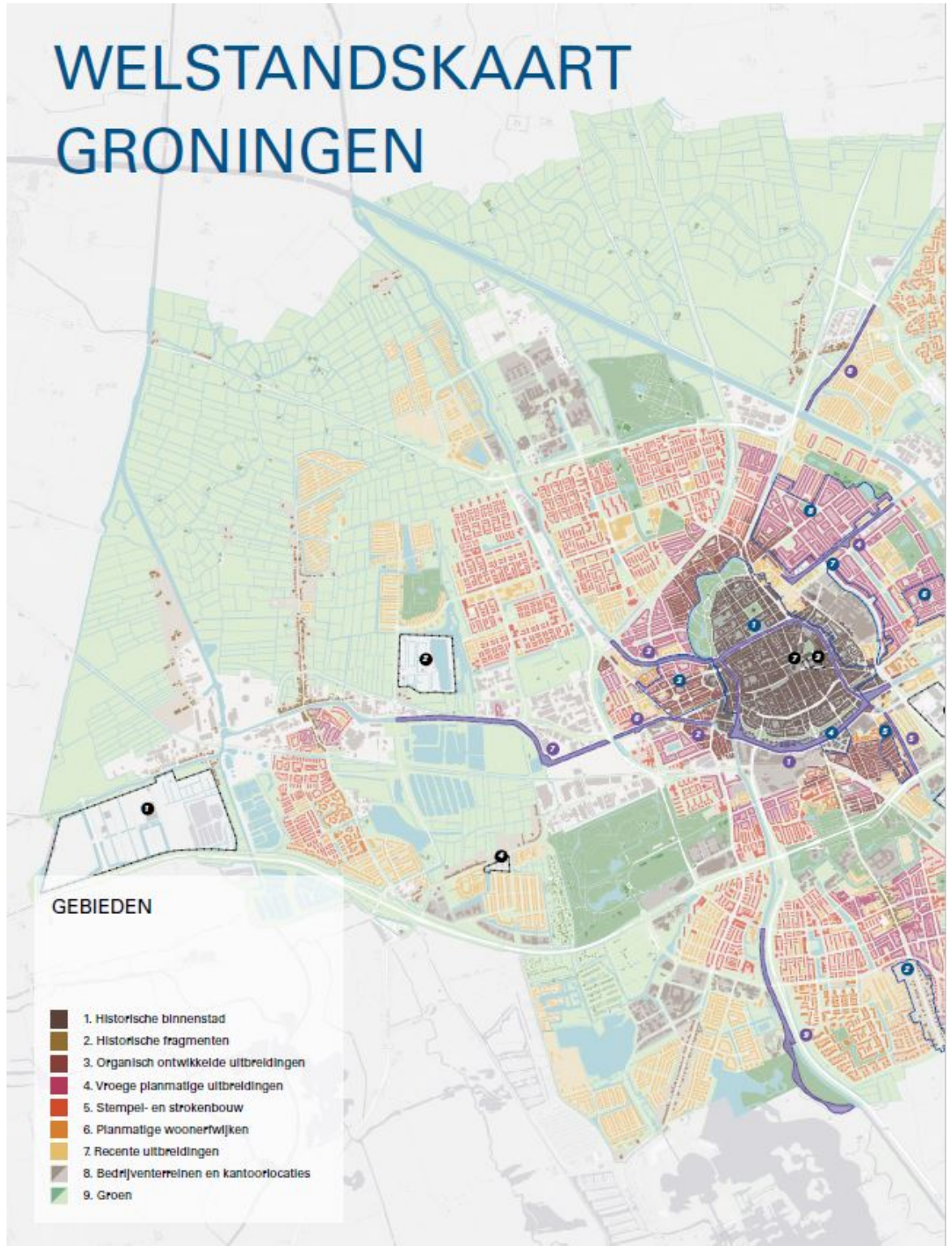
**(WOON)SCHEPEN ZIJN IN TYPE, STIJL, VORM, VERHOUDINGEN, MATERIALISATIE EN DETAILLERING CONSEQUENT EN ZORGVULDIG UITGEVOERD. MATERIAALGEBRUIK EN KLEUR ZIJN OPRECHT, ZE ONDERSTEUNEN HET KARAKTER VAN HET BOUWWERK EN ZIJN IN OVEREENSTEMMING MET HET ONTWERPIDEE. ZOWEL CONSTRUCTIE ALS MATERIAALGEBRUIK DRAAGT BIJ AAN DE VORM EN HET KARAKTER VAN (WOON)SCHEPEN.**

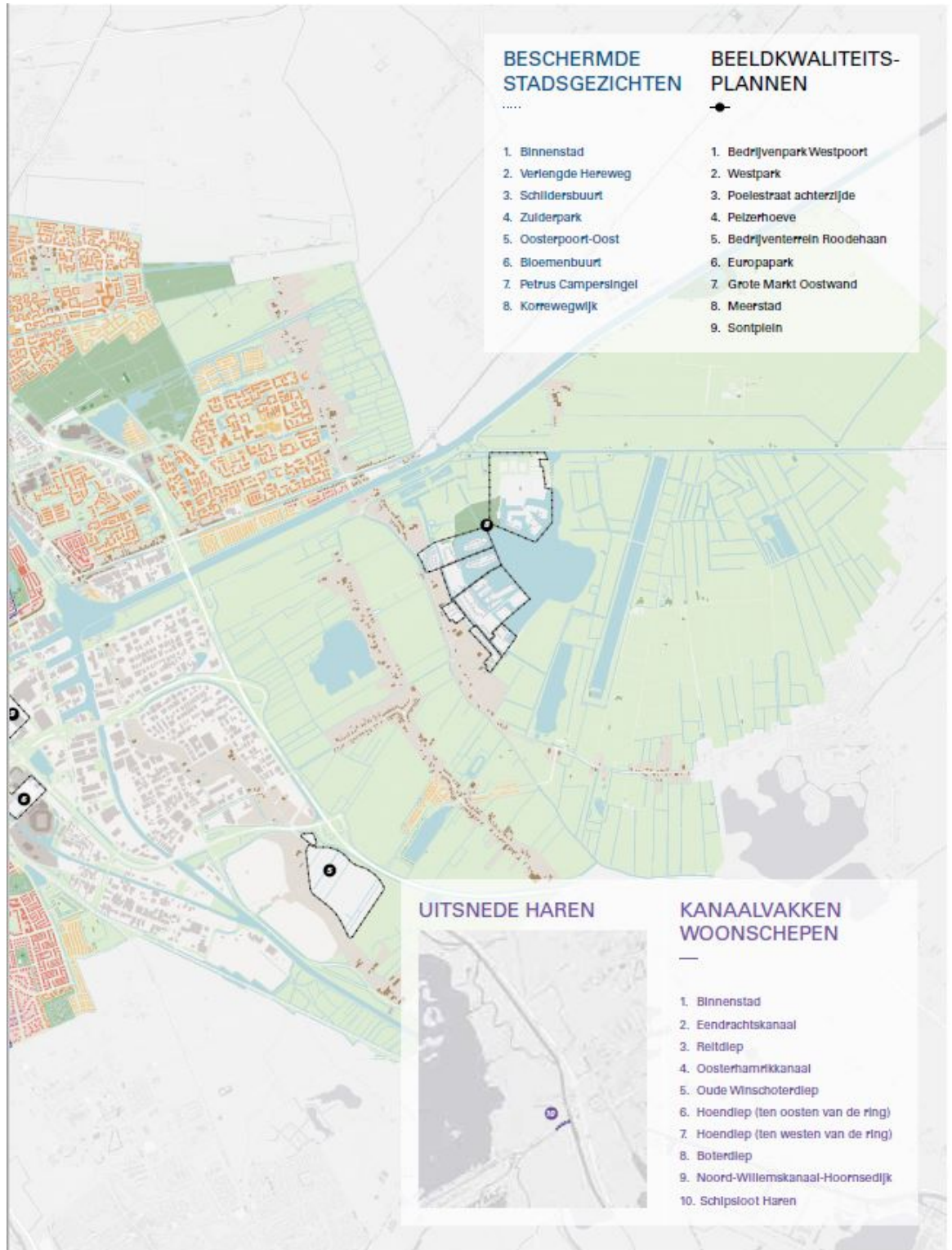
Bij welstandstoetsing wordt gekeken naar de kwaliteit als uitgangspunt van vormgeving. Ontwerpen is een proces, waarin verschillende overwegingen samen leiden tot een definitief plan. Elke ontwerpkeuze wordt mede op grond van vormgeving bestudeerd. Voor (woon)schepen zijn (relatief) lichte materialen vanzelfsprekend: hout, aluminium, polyester, (roestvrij) staal en zink. Zware materialen kunnen voor een vervreemdend esthetisch effect zorgen. De uitwerking en detaillering van het ontwerp moeten helder en logisch zijn: ze ondersteunen de typische kenmerken van (woon)schepen. Door de zichtbaarheid verdient het dakvlak bijzondere aandacht. Bij authentieke schepen verdienen de oorspronkelijke materialen en detaillering speciale aandacht.



## **DEEL 3. VERDIEPING: DE LEGENDA VAN HET WATER**

# WELSTANDSKAART GRONINGEN





De legenda van het water bestaat uit twee groepen criteria, die als aanvulling op de 'Legenda van de stad' uit de welstandsnota gelden: typengerichte criteria en gebiedsgerichte criteria. Omdat authentieke schepen zo'n specifiek karakter hebben, zijn daarvoor enkel typengerichte criteria opgesteld. Of een authentiek schip nu in de binnenstad of in het buitengebied ligt, in beide gevallen moeten ze tenslotte de kenmerken en kwaliteiten van het type bevatten. Voor arken en scharken zijn zowel typen- als gebiedsgerichte criteria opgesteld. De typengerichte criteria vormen een extra duiding van de algemene criteria, expliciet voor woonschepen, terwijl de gebiedsgerichte criteria de relatie van arken en scharken met hun omgeving toelicht.

### 3.1 TYPENGERICHTE CRITERIA

1. ALGEMEEN: WOONSCHEPEN
2. AUTHENTIEKE SCHEPEN
3. ARKEN & SCHARKEN



## TYPENGERICHTE CRITERIA AUTHENTIEKE SCHEPEN, ARKEN EN SCHARKEN

### ALGEMEEN: WOONSCHEPEN

Hoewel authentieke schepen, -arken en scharken allemaal unieke ruimtelijke en uiterlijke kenmerken hebben, vertonen ze door hun specifieke positie in de openbare ruimte ook een aantal overeenkomsten, bijvoorbeeld in hun relatie met de wal en het feit dat doorgaans alle zijden, inclusief de bovenkant, goed zichtbaar zijn. In tegenstelling tot bebouwing op het land zorgt de zichtbaarheid van de gevels en het dak ervoor dat deze allemaal even belangrijk zijn. Zien we het dak als een extra gevel, dan zijn er kortom *vijf* gevels bepalend voor de uitstraling van woonschepen. Het begrip voor- en achterkant, of voor- en achtergevel, verliest daarmee aan betekenis, al maken woonschepen door hun bijzondere ruimtelijke positie onderdeel uit van een asymmetrisch stedelijk profiel: de overgang van land naar water. We streven naar een helder profiel van bebouwing-straat-oever-water-schip; rondom woonschepen is er voldoende zicht *over* en *op* het water gewenst. De algemene typencriteria zijn er daarom op gericht een heldere relatie tussen woonschepen en hun omgeving te waarborgen.

### AUTHENTIEKE SCHEPEN

Het prototype 'authentiek woonschip' bestaat niet, het prototype was namelijk geen *woon*-schip. Authentieke schepen zijn boten die voorheen ten behoeve van de scheepvaart of visserij zijn gebruikt, of die hebben dienst gedaan als sleepboot; die door het behoud van casco en opbouw de oorspronkelijke contouren en kenmerken niet verloren hebben. Tot die kenmerken behoren een metalen of houten scheepsromp, gemaakt om te varen, waarvan de vorm een zekere stroomlijn heeft door het water. Scheepsrompen zijn vaak symmetrisch, met een verhoogde voor- en achterkant, een duidelijke boeg en spiegel (voor- en achterstevan), een tussendeel met zeeg. Schepen hebben opbouwen met verschillende hoogtes: een roef, al dan niet met stuurhut, een theehut en een den. Roef, theehut en stuurhut zijn hoger dan de den, maar den, roef en theehut zijn zelden hoger dan het hoogste punt van de boeg. Rondom de opbouwen liggen een voordek, achterdek en gangboorden. De uiterlijke kenmerken van authentieke schepen zijn het resultaat van de oorspronkelijke functie: ze zijn bedoeld om het schip te kunnen aanmeren, te laden en lossen, over het schip heen en weer te kunnen lopen, om te voorkomen dat overslaand water het schip binnen stroomt. De hoofdopbouw is vaak niet hoger dan 1,20 meter, de gangboorden zijn vaak minstens twintig centimeter, het voordek minstens twee, het achterdek minstens een halve meter.

### ARKEN EN SCHARKEN

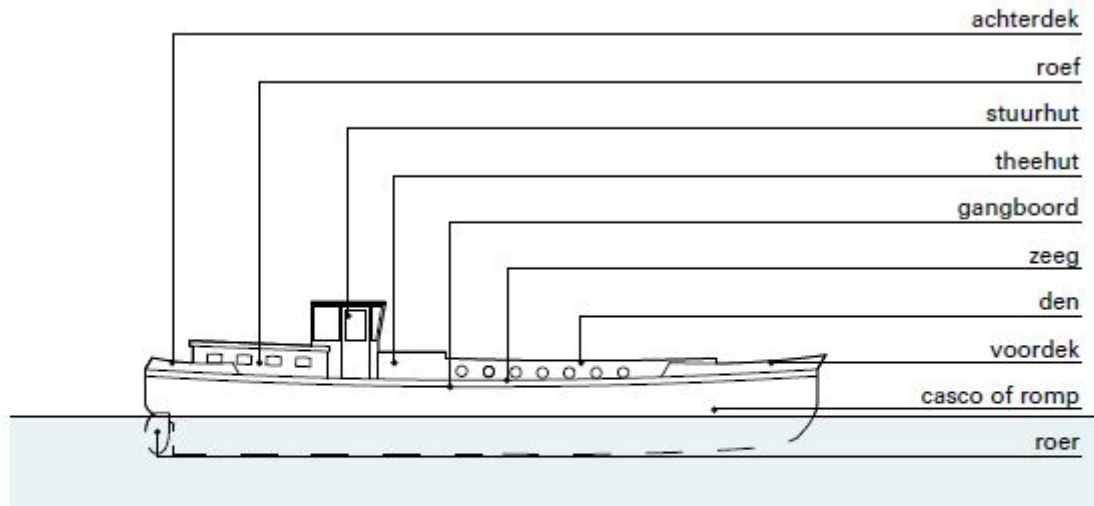
Arken en scharken onderscheiden zich van authentieke schepen, omdat ze in ontwerp, opbouw en uitstraling nauwelijks relatie vertonen met de scheepvaart. Ze zijn vooral getransformeerd en gemaakt om in te wonen, niet (meer) om mee te varen.

#### ARKEN

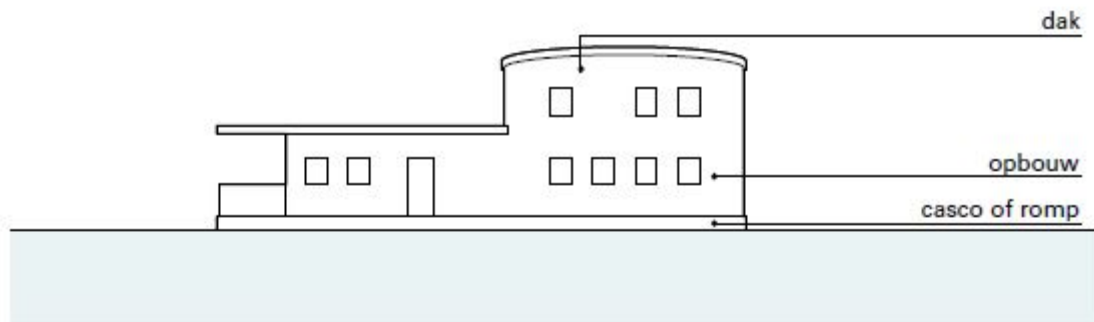
Arken zijn drijvende bouwwerken met een lichte, vaak min of meer rechthoekige (houtskelet) opbouw. Ze zijn gebouwd als huisvesting, op een speciaal voor het bouwwerk gemaakt plat (vaak betonnen) casco. Arken bezitten geen enkele referentie naar varende schepen; ze zijn daarentegen gemaakt om te drijven, niet om te varen.

#### SCHARKEN

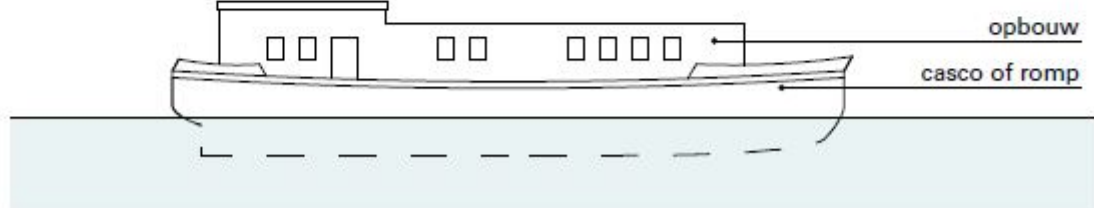
Scharken hebben nog enige relatie met de scheepvaart, omdat ze bestaan uit een scheepsromp met daarop een niet aan het schip gerelateerd bouwwerk als opbouw. Het is natuurlijk lastig om precies te benoemen wanneer een schip een schark wordt. In de scheepsbouw vinden voortdurend aanpassingen plaats, bij veel schepen is de den allang verhoogd, de roef vergroot en is er een stuurhut geplaatst of vergroot. In feite wordt een schip een schark, wanneer romp en opbouw niet meer goed bij elkaar passen, niet hetzelfde karakter hebben en elkaar niet meer ondersteunen. Scharken kennen een hybride karakter, de romp is bedoeld om te varen, het bouwwerk daarbovenop niet.



AUTHENTIEK SCHIP



ARK



SCHARK

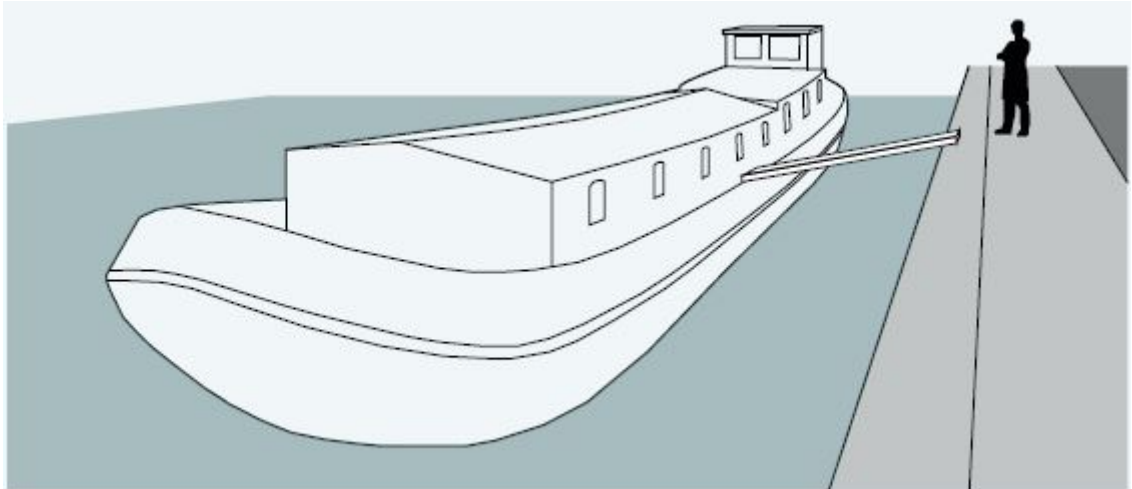
## CRITERIA 1. ALGEMEEN: WOONSCHEPEN

### CONTEXT

- Woonschepen houden er rekening mee dat ze aan alle zijden, inclusief de bovenkant, goed zichtbaar zijn; onaantrekkelijke, gesloten gevels worden vermeden;
- de relatie tussen woonschepen en oever is helder en eenduidig; de overgang tussen wal en water is zichtbaar; duidelijk moet zijn waar het land ophoudt en het water begint;
- het gebruik van kaden en oevers staat los van de woonschepen en ondersteunt de ruimtelijke principes van de ligplaatsen: de overgang van wal naar water is duidelijk en wordt niet dichtgezet, doorzichten worden niet geblokkeerd; oever, water en woonschip zijn goed van elkaar te onderscheiden;



- steigers en op- en afstapvoorzieningen hebben een bescheiden en onafhankelijke uitstraling, vormen letterlijk een brug tussen wal en woonschip, waarmee wordt voorkomen dat deze aan elkaar 'groeien' en de heldere overgang verdwijnt.



## CRITERIA 2. AUTHENTIEKE SCHEPEN

### AUTHENTIEKE SCHEPEN

- Authentieke schepen hebben een als schip herkenbare hoofdvorm;
- authentieke schepen zijn in beginsel geschikt om te varen;
- indien van oorsprong aanwezig hebben schepen een herkenbare romp en spiegel (voor- en achtersteven), alsmede goed herkenbare gangboorden;
- authentieke schepen zijn in de lengte symmetrisch;
- de vormgeving past in de traditie van de scheepsbouw en is zorgvuldig, met oog voor detail;
- de romp heeft een vorm overeenkomstig het originele type schip, met daarbij passende verhoudingen tussen lengte, breedte en hoogte;
- de romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen;
- eventuele openingen in de romp ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten, met bescheiden afmetingen en in plaatsing afgestemd op het type, de maten en de lijnen van het scheepstype;
- de opbouw en romp verhouden zich tot elkaar zoals in de oorspronkelijke vorm; de opbouw mag de romp niet domineren;
- de opbouw past bij het type en de verhoudingen van het schip, met de daarbij behorende hoogteverschillen;
- de vorm van de opbouw volgt de vorm van de zeeg en de romp;
- het dak van de den is licht hellend of licht gebogen en volgt de zeeg van de romp, conform typische scheepsopbouw;
- de vormgeving van de opbouw is afgestemd op het gehele schip;
- de gevelindeling en -geleding past bij het oorspronkelijke karakter van het gehele schip;
- ramen en deuren in de wanden van de opbouw volgen de zeeg met één doorgaande lijn, zijn afgestemd op de vormgeving van het scheepsdeel waarin zij zich bevinden en sluiten niet direct aan op gangboord of dak.
- de vorm en plaatsing van de ramen past bij de structuur en het karakter van de opbouw; dit betekent dat de ramen per definitie aan de hoofdvorm en het totaalbeeld ondergeschikte toevoegingen zijn, die het gesloten karakter van romp, den, roef, theehut en, tot op zekere hoogte, stuurhut ondersteunen; de ramen in stuurhut en roef kunnen uiteraard groter zijn dan die van theehut, den en romp; vooral bij romp en den staat het gesloten karakter voorop;
- een stuurhut heeft een gesloten onderkant en is daarboven voorzien van transparante ramen;
- ramen in het dak dienen plat in het dakvlak te worden geplaatst; een uitzondering hierop vormen koekoeken, die op de maat, schaal en vormgeving van het schip moeten zijn afgestemd.

### UITWERKING

- Het materiaalgebruik is zorgvuldig en evenwichtig, past bij het scheepstype: voornamelijk hout, metaal, staal, zink, (helder, doorzichtig) glas en zeildoek;
- de romp is van hout of metaal;

- ook voor ramen, deuren en luiken geldt dat deze zijn afgestemd op het scheepstype: voornamelijk hout, metaal, staal, zink en (helder, doorzichtig) glas;
- het kleurgebruik past bij het oorspronkelijke karakter van het schip (wat zich bijvoorbeeld kan uiten in verschillend kleurgebruik voor romp en opbouw of door het gebruik van kleuraccenten; de romp heeft doorgaans een gedekte, terughoudende, kleur);
- de detaillering ondersteunt het materiaalgebruik en voegt zich naar de oorspronkelijke toepassing van materialen;
- de romp en de opbouw zijn verschillend van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent.

### **CRITERIA 3. ARKEN & SCHARKEN**

#### **ARKEN & SCHARKEN**

- Arken en scharken hebben een eenduidige hoofdvorm (terrassen zijn geïntegreerd met de hoofdvorm) en zijn naar alle zijden representatief;
- arken en scharken hebben een plat, licht hellend of licht gebogen dak;
- variatie in en articulatie van het bouwvolume is mogelijk, zolang gevelindeling en -geleding zijn afgestemd op de compositie van het gehele volume;
- de opbouw is voldoende transparant en past bij het woonprogramma (zodat wordt voorkomen dat er gesloten 'dozen' in het water liggen);
- de vorm en plaatsing van de gevelopeningen past bij de structuur van de opbouw;
- ramen in het dak dienen plat in het dakvlak te worden geplaatst.

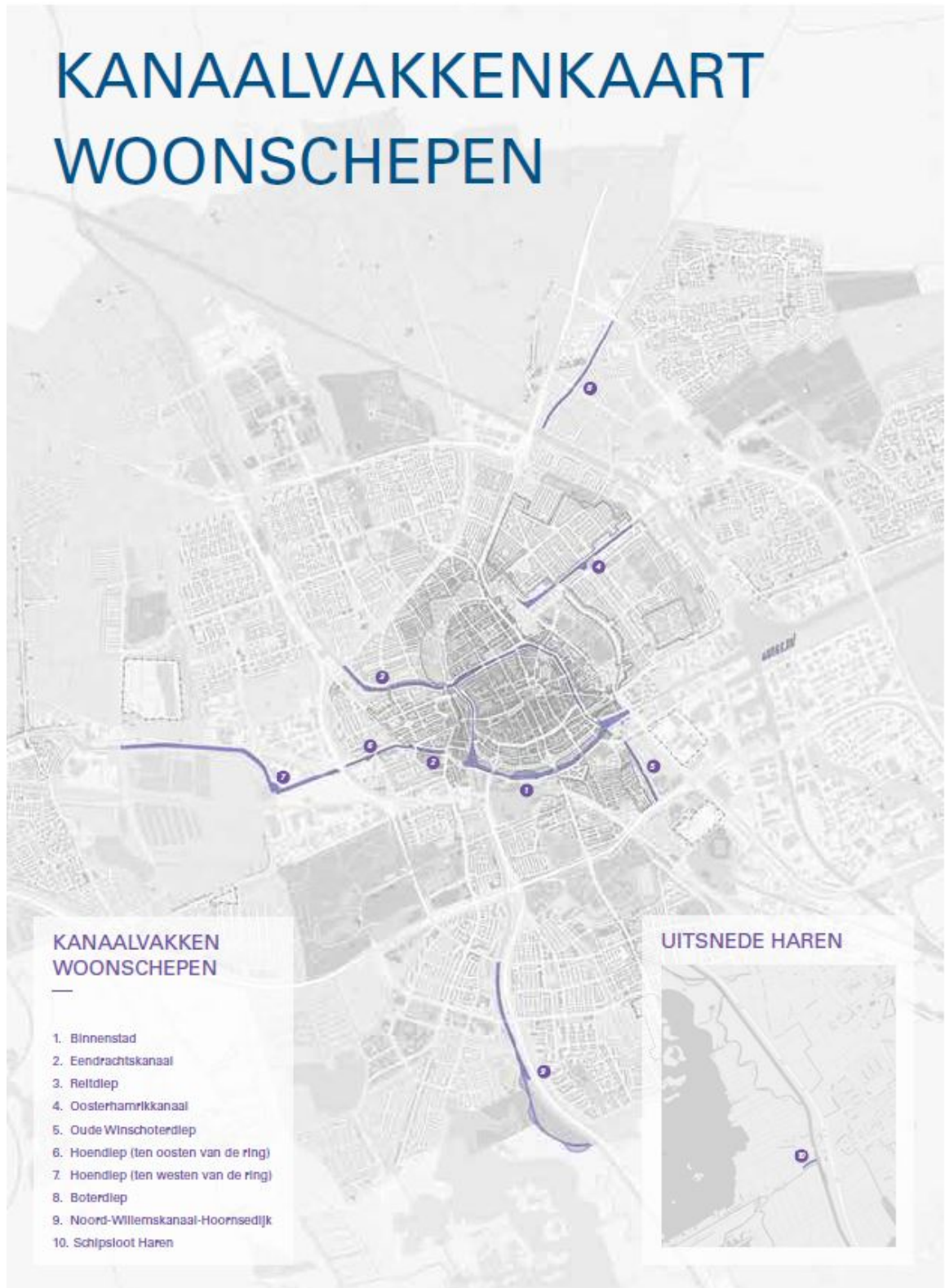
#### **SCHARKEN**

- De romp is in beginsel geschikt om te varen;
- de romp heeft verhoudingen passend bij het (oorspronkelijke) type schip met herkenbare stevens;
- de romp is gesloten van karakter en wordt niet aangetast door er delen uit te zagen;
- eventuele openingen in de romp ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten, met bescheiden afmetingen en in plaatsing afgestemd op het type, de maten en de lijnen van het scheepstype;
- scharken zijn alzijdig en symmetrisch over de lengte-as;
- romp en opbouw moeten in vorm, materiaal en kleur op elkaar worden afgestemd, ze moeten met elkaar in evenwicht zijn, wat betekent dat de vorm van de romp in tact moet blijven (en zichtbaar moet zijn) en dat de opbouw de buitenmaten van de romp niet mag overschrijden.

#### **UITWERKING**

- Het materiaal- en kleurgebruik ondersteunt het woonkarakter van arken en scharken; (geen schuurtjes- of woonwagenuitstraling);
- het materiaalgebruik is oorspronkelijk en past bij het lichte karakter van arken en scharken: hout, metaal, staal, zink, (helder, doorzichtig) glas, zeildoek (het gebruik van baksteen, steenstrips of keramische pannen is in principe ongepast, tenzij deze materialen een bepaald ontwerp-principe of esthetische keuze ondersteunen);
- het materiaalgebruik wordt voor de gehele ark of schark toegepast, met uitzondering van het casco (dat in het geval van een ark van beton kan zijn, in het geval van een schark van staal of hout kan zijn);
- er mogen extensieve groene of mossedum-daken en -gevels worden toegepast;
- indien hout wordt toegepast heeft dit de natuurlijke kleur, is het onbehandeld, of zodanig behandeld en gekleurd dat het in de omgeving past en wat uitstraling betreft ondergeschikt is;
- het kleurgebruik is terughoudend en past bij de omgeving;
- de romp en de opbouw zijn verschillend van kleur of zijn gescheiden door een kleuraccent;
- de detaillering is eenvoudig maar verfijnd en stijlvol, passend bij het toegepaste materiaal.

# KANAALVAKKENKAART WOONSCHEPEN



### 3.2 GEBIEDSGERICHTE CRITERIA

1. BINNENSTAD
2. EENDRACHTSKANAAL
3. REITDIEP
4. OOSTERHAMRIKKANAAL
5. OUDE WINSCHOTERDIEP
6. HOENDIEP (TEN OOSTEN VAN DE RINGWEG)

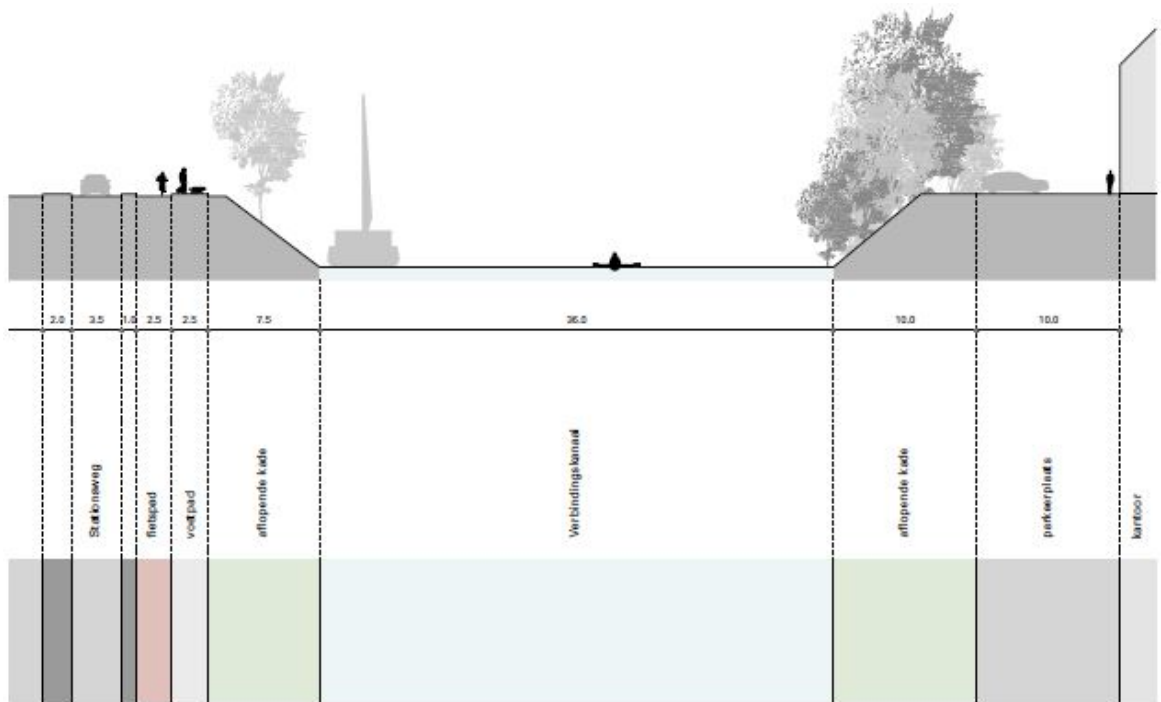
7. HOENDIEP (TEN WESTEN VAN DE RINGWEG)
8. BOTERDIEP
9. NOORD-WILLEMSKANAAL-HOORNSEDIJK
10. SCHIPSLOOT HAREN

## GEBIEDSGERICHTE CRITERIA 1. BINNENSTAD

### AMBITIE

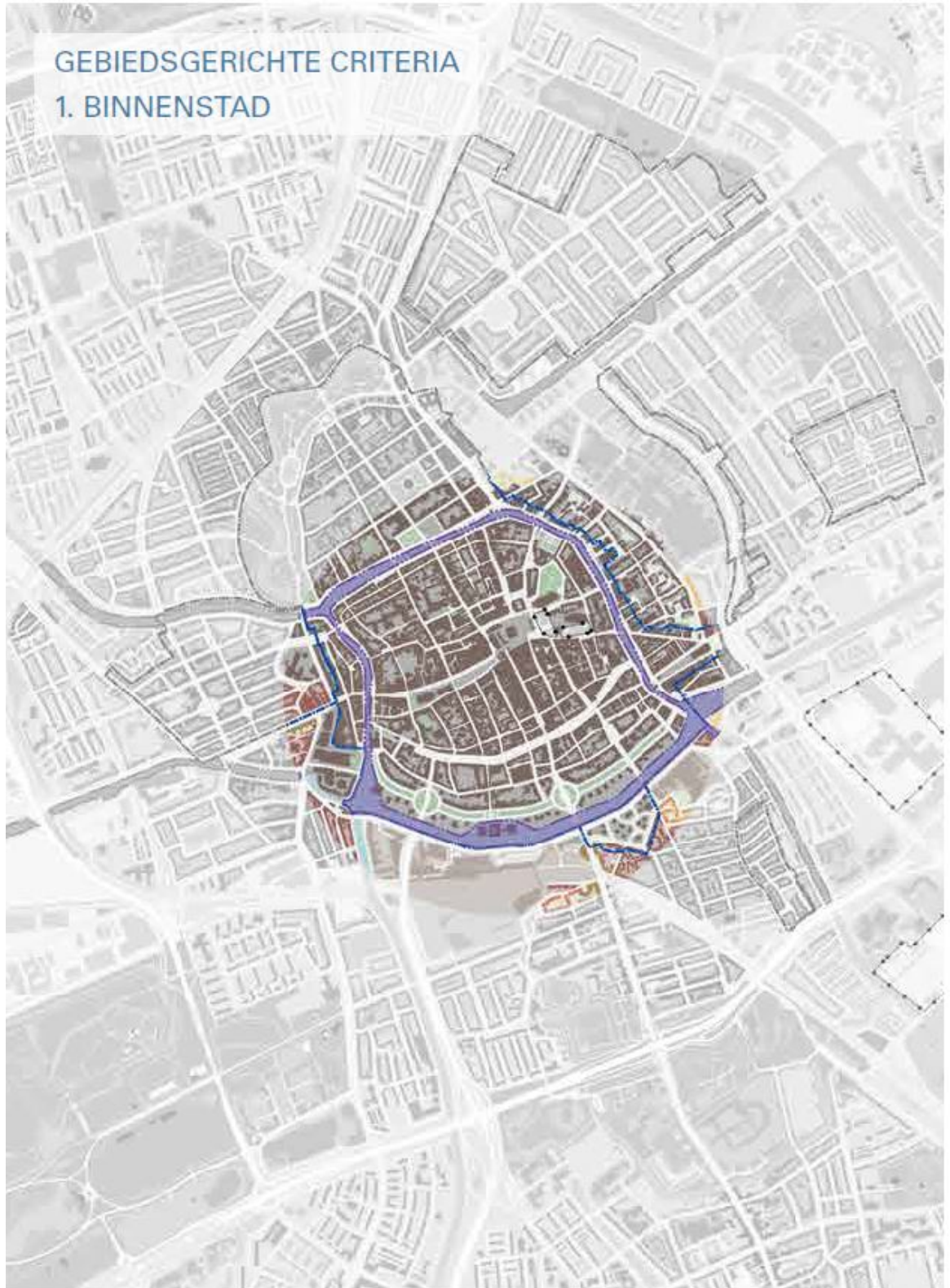
Net als de bebouwingsstructuur van de binnenstad is de geschiedenis van de diepenring rondom het centrum zo rijk en divers, dat er nauwelijks een algemene omschrijving is te geven, waaruit eenduidige en collectief toepasbare criteria zijn te formuleren. Wel is duidelijk dat de kwaliteit van de binnenstad van een dusdanig niveau is, dat we de ambitie voor woonschepen hoog moeten inzetten. De ruimtelijke en functionele structuur van de binnenstad is bovendien nauw verweven met die van het water; bebouwing, straten, oevers en water vormen samen een krachtige, doorlopende stedelijke ruimte, onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Ook zijn de kaden aan beide zijde van de diepenring beschermd als rijksmonument. De diepenring vertegenwoordigt kortom een historisch waardevolle, ruimtelijke structuur.

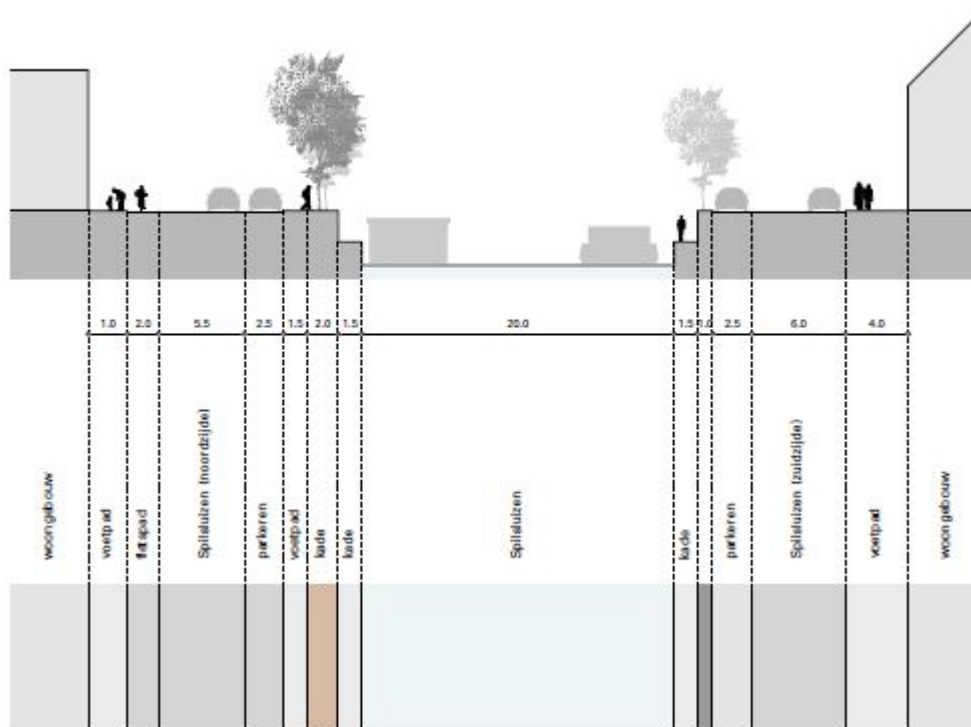
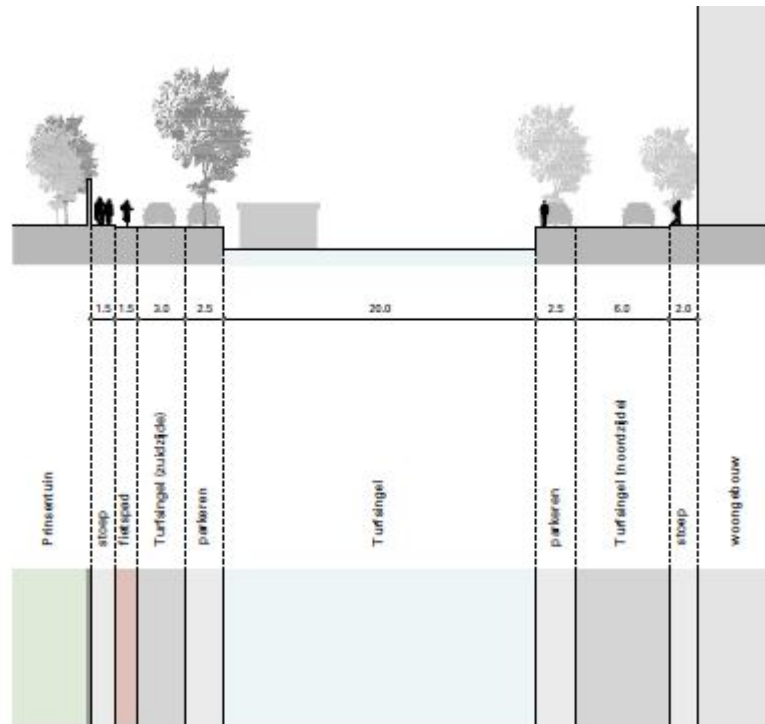
Dankzij machtige pakhuizen en statige herenhuizen is de meest historische zijde ook de meest tot de verbeelding sprekende: de (noord)westkant van de binnenstad, de A en de verbinding met de Noorderhaven en het Reitdiep. Dankzij de ligging aan de 'staande-mast-route' door Groningen en de bestemming van de Noorderhaven als 'varende haven', heeft deze zijde het meest oorspronkelijke, nautische karakter. In de Noorderhaven zijn geen vaste ligplaatsen en worden authentieke schepen geëist. De specifieke maatsystemen en geleiding van authentieke schepen passen goed bij de verfijnde schaal van de historische binnenstad.



Voor de gehele diepenring is het de ambitie om het aandeel authentieke schepen ten opzichte van arken en scharken te laten toenemen. Maar de noord- en oostzijde van de binnenstad worden op dit moment op het water gekenmerkt door een mengeling van schepen, arken en scharken. Tussen de Kijk in 't Jatbrug en de Steentilbrug wordt de context van de diepenring achtereenvolgens bepaald door hoogteverschillen dankzij de Hondsrug, onderkaden, brede profielen, klassieke pleinen, een water-wegkruispunt en kloeke bouwvolumes uit de late negentiende en twintigste eeuw. Het laatste deel, langs het Schuitendiep, wordt bepaald door een kleinschalig en fijnmazig stedelijk patroon van gangen en straten die haaks op het diep staan. In de samenstelling van schepen, arken en scharken streven we naar een representatief beeld, een hoogwaardige uitstraling, passend bij de kwaliteit van het beschermd stadsgezicht. De schepen zien er over het algemeen beter uit dan de arken en scharken, waarvan de kwaliteit omhoog moet. De expressie is individueel, maar moet goed worden afgestemd op de kenmerken van de context en overtuigend worden uitgevoerd. De zuidzijde van de binnenstad kent een heel andere schaal, omdat het Verbindingskanaal aan het einde van de negentiende eeuw een brede vaarroute tussen de

Ooster- en Westerhaven realiseerde. Hier heerst een grootschaliger nautisch karakter, ook onderdeel van de hoofdvaarroute, waar plek is voor grote klassieke schepen die dienst doen als woonschip. Op de noordoever van het Verbindingskanaal na zijn alle oevers en kaden van de diepenring openbaar. Deze oevers en kaden blijven toegankelijk en vrij van bebouwing. Voor een uitgebreide beschrijving van alle kanaalvakken, zie de bijlage: Wateratlas (pp. 143-206).





## CRITERIA 1. BINNENSTAD

### CONTEXT

- Authentieke schepen, arken en scharken passen in de maat en schaal van de omgeving;
- woonschepen gaan zorgvuldig om met de maten en verhoudingen van de historische, ruimtelijke structuur en fijnmazige verkaveling, zowel die van het water als ook die van de aangrenzende oevers, straten en bebouwing;
- woonschepen respecteren de ruimtelijke en structurele continuïteit van de diepenring;

- binnen het beschermd stadsgezicht is de samenhang van straten, waterwegen, bebouwing, oevers en woonschepen van belang;
- woonschepen liggen duidelijk los van de openbare kaden en oevers, die niet worden doorbroken met voorzieningen.

#### **ARKEN EN SCHARKEN**

- Arken en scharken zijn nadrukkelijk individueel vormgegeven; voorkomen moet worden dat in vormgeving, kleur of materiaalgebruik een aaneengesloten reeks authentieke schepen, arken en scharken ontstaat;
- arken en scharken zijn consequent ontworpen, gaan zorgvuldig om met schaal, gevelcompositie en materiaal, overeenkomstig met en afgestemd op de gevels en verhoudingen in de omgeving;
- de bouwvolumes van arken en scharken zijn zodanig geordend, de gevels dermate geleed, dat zij in maat en schaal aansluiten op de verkavelingsstructuur en volumeopbouw van bebouwing in de omgeving;
- grootschalige arken en scharken houden rekening met de schaal van de omgeving en met de structuur van rooilijn, kavelbreedte en bouwhoogte;
- arken en scharken maken een motiveerbare keuze tussen contrast en overeenkomst en zijn binnen het gekozen ontwerp-concept overtuigend vormgegeven;
- net als bebouwing in de omgeving kunnen arken en scharken uitbundig worden vormgegeven, op basis van een grote architectonische diversiteit en rijkdom.

#### **UITWERKING**

- Materiaal- en kleurgebruik is hoogwaardig, passend bij de kwaliteit en het afwerkingsniveau van het beschermd stadsgezicht;
- materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn afgestemd op de context, als ook verfijnd en ondergeschikt aan de hoofdvorm;
- divers materiaalgebruik is mogelijk, zolang dit zorgvuldig op elkaar en de omgeving wordt afgestemd;
- de toepassing van het materiaal is afgestemd op de kenmerken en het karakter ervan;
- net als bij bebouwing in het beschermd stadsgezicht is afwijkend kleurgebruik mogelijk, mits passend binnen het kleurenschaal van ontwerp en context;
- het kleurgebruik is terughoudend en past bij de diversiteit van de bebouwing in de binnenstad.

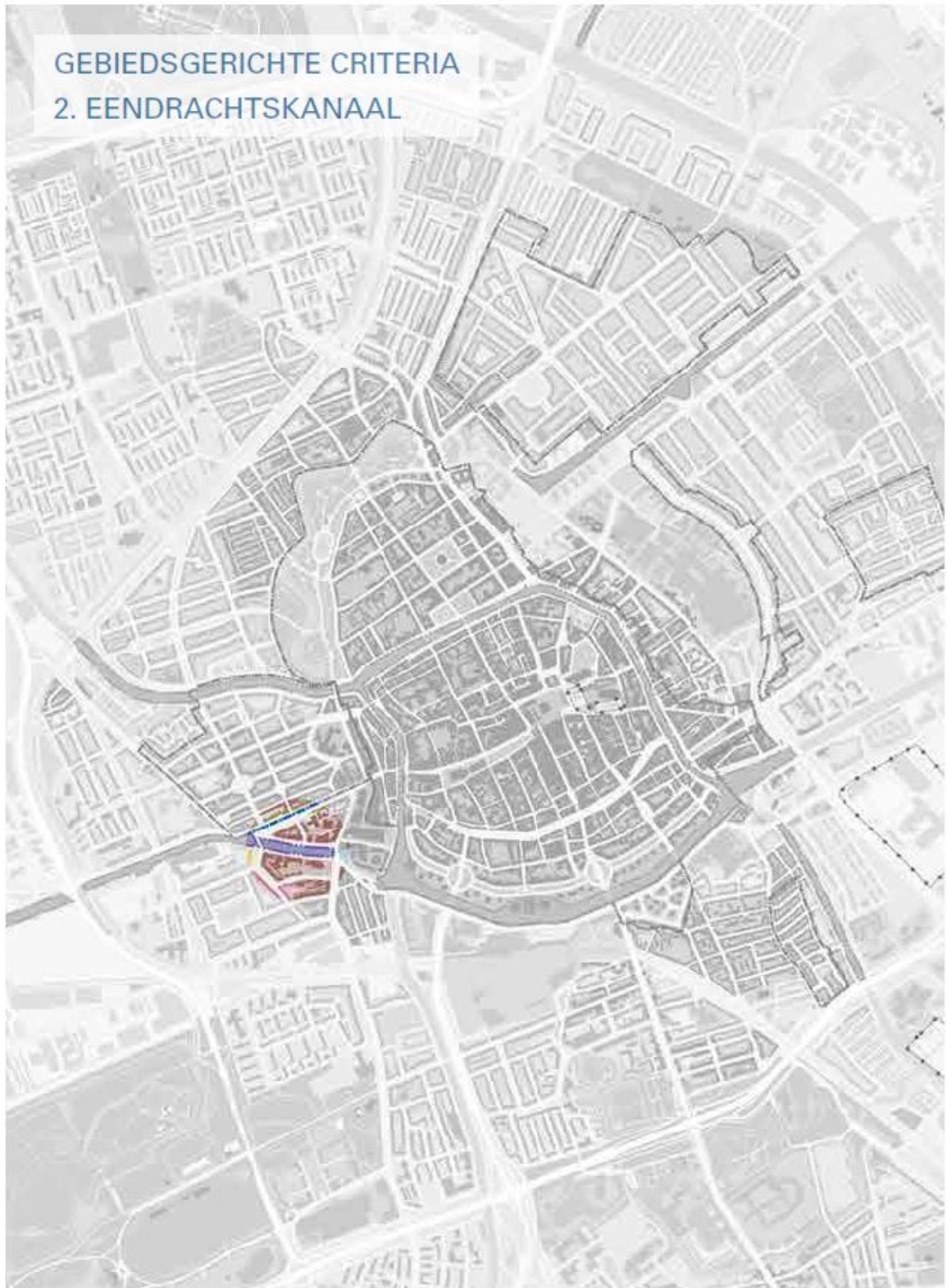
#### **GEBIEDSGERICHTE CRITERIA 2. EENDRACHTSKANAAL**

##### **AMBITIE**

Het Eendrachtskanaal wordt omgeven door een late negentiende-eeuwse en vroege twintigste-eeuwse stedelijke context. Ten opzichte van andere kanalen uit dezelfde periode, zoals bijvoorbeeld het Oosterhamrikkanaal en het Oude Winschoterdiep, is het bebouwingsbeeld van het Eendrachtskanaal minder planmatig van opzet. Het vertoont het een grote architectonische diversiteit, is individueel van karakter en grotendeels organisch gegroeid. Aan de zuidzijde is de bebouwing zelfs voornamelijk naoorlogs, met een grote schaal en kavelbreedte. Slechts hier en daar brengt een verloren pakhuis het handelsverleden van Groningen nog in herinnering. De noordzijde bestaat uit een mengeling van negentiende-eeuwse bouwstijlen, waarvan de kwaliteit hoog is en de samenhang vooral door materiaalgebruik en bouwhoogte wordt bepaald.

Het profiel van het Eendrachtskanaal kent een grootstedelijk karakter. Het waterpeil ligt hoog, waardoor veel woonschepen boven de kade uitsteken en er direct zicht op het water is, voor zo ver de woonschepen dat toelaten. De kaden zijn aan beide zijden openbaar toegankelijk, maar slecht bereikbaar door het toch vooral verkeerskundige karakter van de aangrenzende straten. De kaden zijn aan beide zijden voorzien van een rij bomen, die overtuigend bijdragen aan de ervaring van de lichte kromming van het kanaal.

Hoewel het kanaalvak vooral wordt bepaald door arken en scharken, streven we hier naar authentieke schepen, passend bij de historische en ruimtelijke karakteristiek. Arken en scharken zijn toegestaan op de plek waar ze liggen, individueel vormgegeven, mits ze de collectieve kwaliteit van het stadsbeeld niet doorbreken.



#### CRITERIA 2. EENDRACHTSKANAAL

##### CONTEXT

- Authentieke schepen, arken en scharken zijn zich bewust van het straatbeeld en reageren in schaal en vormgeving nadrukkelijk op de kenmerken van de omgeving;
- woonschepen gaan zorgvuldig om met de historische, ruimtelijke structuur, zowel die van het water als ook die van de aangrenzende oevers, straten en bebouwing;



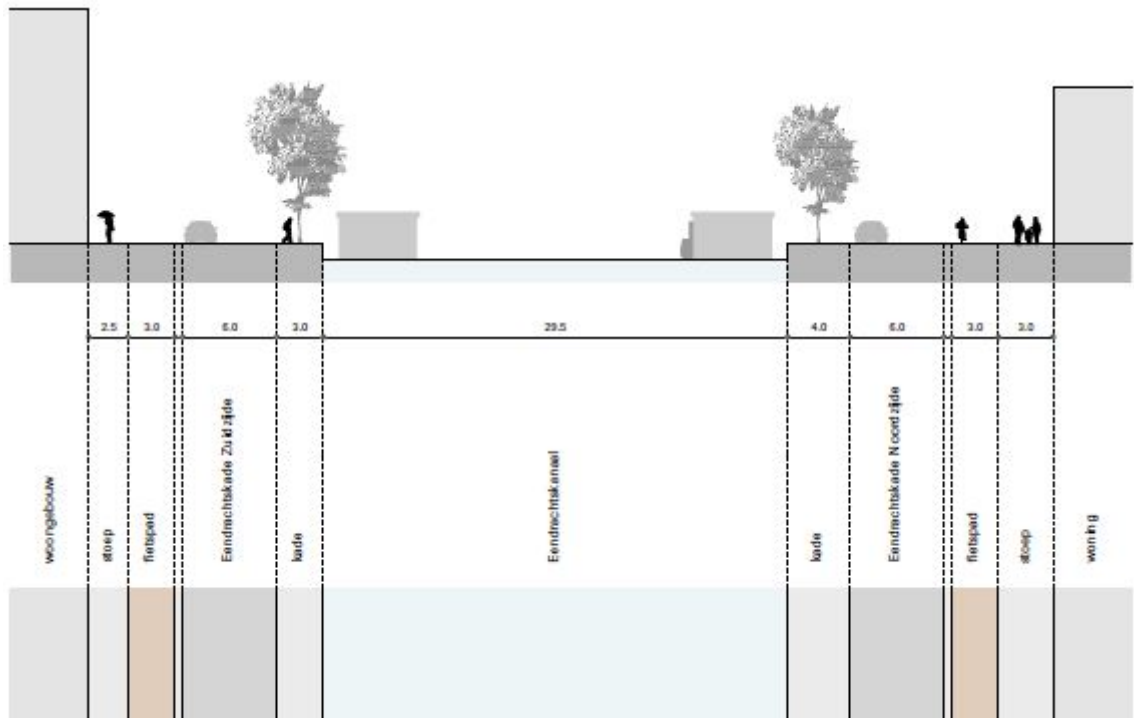
- woonschepen houden rekening met de architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke eenheid in het gebied;
- de collectieve visuele kwaliteit is belangrijk, maar een individuele uiting van woonschepen is mogelijk, mits afgestemd op het stedelijk profiel en op het samenhangende beeld van water, oever, straat, bebouwing.

### ARKEN EN SCHARKEN

- Arken en scharken zijn consequent ontworpen, gaan zorgvuldig om met schaal, gevelcompositie en materiaal, overeenkomstig met en afgestemd op de gevels en verhoudingen in de omgeving;
- de gevelcompositie van arken en scharken is consequent en ritmisch van aard, conform de bebouwing in de omgeving: de verweving van een verticale en horizontale gevelindeling en -geleding bepalen de kwaliteit van de gevel;
- de gevels van arken en scharken zijn representatief van aard en gaan een duidelijke, ruimtelijke relatie aan met de straat;
- net als bebouwing in de omgeving kunnen arken en scharken uitbundig worden vormgegeven, op basis van een grote architectonische diversiteit en rijkdom.

### UITWERKING

- Variatie in materiaal- en kleurgebruik vindt plaats binnen een duidelijke compositie en richt zich op de gevelgeleding en eenheid in de omgeving;
- materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn verfijnd (ze ondersteunen het ontwerp) en afgestemd op de omgeving, passend binnen het kleurenspeel van ontwerp en context.



### GEBIEDSGERICHTE CRITERIA 3. REITDIEP

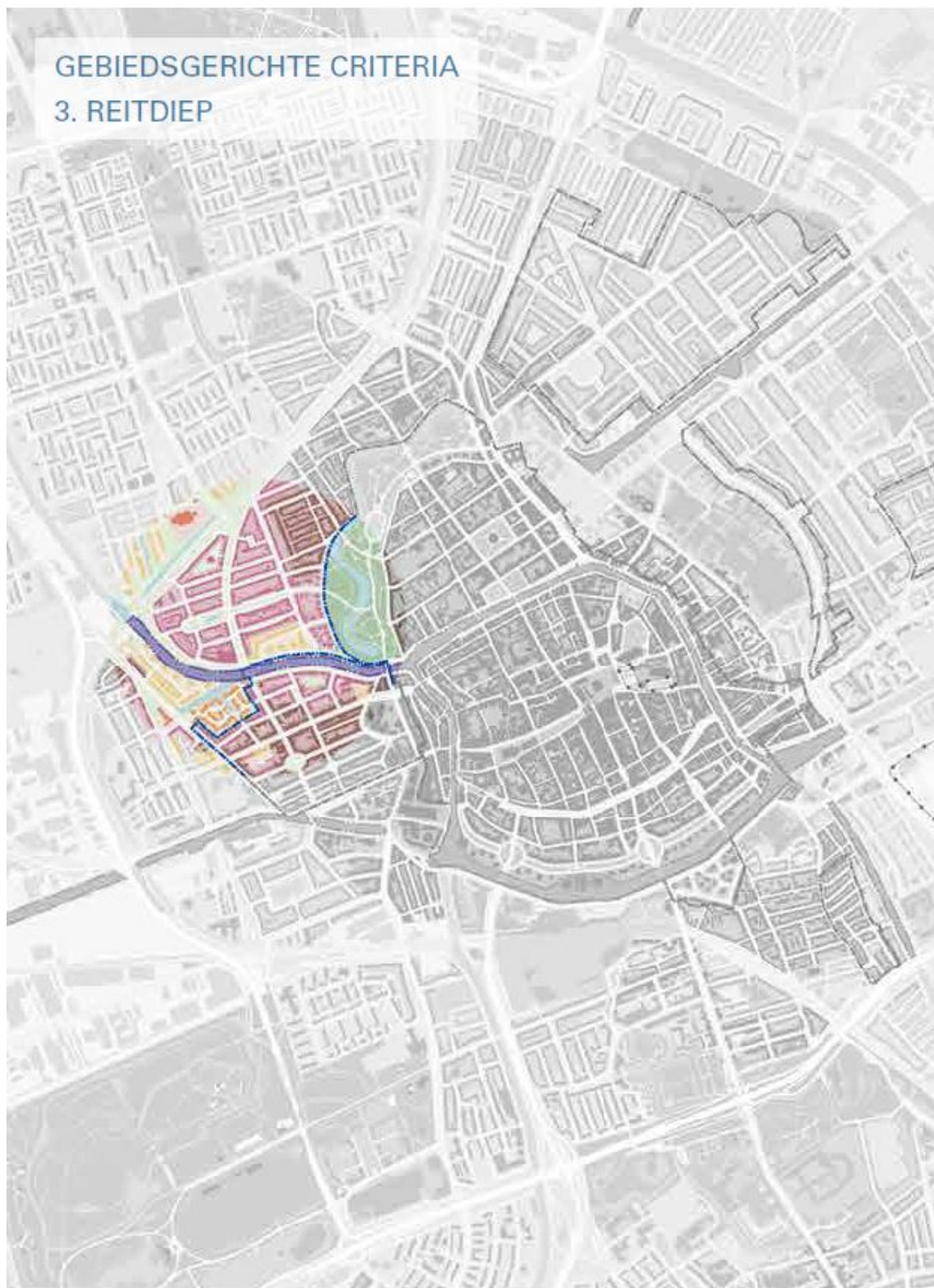
#### AMBITIE

De Groningers zien het Reitdiep altijd als 'hun' rivier, de stroom waarin de A en de Hunze samenkwamen en die de verbinding van de stad met zee waarborgde - en dus met de rest van de wereld. Dankzij het Reitdiep werden Groningen en het ommeland één economisch systeem, groeide de stad uit tot een goed ontsloten handelsnederzetting en was het onderdeel van de Hanzeroutes rondom de Wadden-, Noord- en Oostzee. Het Reitdiep is oud, het eerste deel tussen Groningen en Dorkwerd kwam al in de dertiende eeuw tot stand, ter bevordering van de scheepvaart. Hoe beter de verbinding van Groningen met zee door het Reitdiep werd, hoe meer een flinke eb- en vloedbeweging de stad binnendrong. Er werden eb- en vloedkaden aangelegd, zoals het Hoge en Lage der A, maar ook de bestrate kaden langs het Reitdiep liepen hellend op. De Noorderhaven was in feite een zeehaven, dus het moet een imposant gezicht zijn geweest, dat grote houten schepen via het Reitdiep werden aan- en afgevoerd. De bebouwing langs het Reitdiep kwam pas tot stand toen de rivier als vaarweg nauwelijks meer betekenis had, vooral omdat het niet voldeed aan de eisen van de moderne scheepvaart.

Het Reitdiep loopt als een radiaal vanuit het centrum de stad uit en biedt een mooie dwarsdoorsnede van twintigste-eeuwse architectuurstijlen en -stromingen: van organisch gegroeide individuele bebouwing op kop van de Noorderhaven en A, het als rijksmonument beschermde Noorderplantsoen, het samenhangende stadsbeeld van de Oranjebuurt en de sterke stedenbouwkundige compositie van het beschermd stadsgezicht van de Schildersbuurt, tot grote iconische gebouwen als de voormalige zeevaartschool en de watertoren. Voorbij de Herman Colleniusbrug verandert dit stadsbeeld licht, op een knooppunt van bouwperiodes: vroeg naoorlogse bebouwing, een plukje 'woonerfwijk' en recente stedelijke transformaties met een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschap. Een collectieve stedelijke uitstraling begeleidt kortom het Reitdiep. De rivier vormt samen met de stedenbouwkundige context een duidelijk gedefinieerd en goed herkenbare ruimtelijke structuur.

Dat water en bebouwing hier samen een sterke stedelijke structuur vormen, wordt ondersteund door de groenstructuur. Niet alleen de bebouwing, ook de bomenrij aan weerszijden van het water heeft een sterk ruimtevormende werking. Samen met de lage begroeiing op de oevers levert dit een heel specifiek profiel op. Het groen zorgt voor een prachtig ruimtelijk raamwerk, dat samen met de bebouwing nauwkeurig het bochtige verloop van het Reitdiep volgt. Tussen de Plantsoenbrug en de Herman Colleniusbrug is de waterstructuur bovendien opgenomen in het beschermd stadsgezicht. Op een aantal plekken speelt het water een grote rol in het stadsgezicht: bij de Plantsoenbrug, waar het ene beschermd stadsgezicht in het andere over gaat. De brug zelf is rijksmonument, de kademuren tot voorbij de Plantsoenbrug zijn rijksmonument, het Noorderplantsoen is rijksmonument, de hoek Noorderhaven-Werfstraat is rijksmonument, bijna het gehele blok langs de Reitdiepskade is monumentaal of beeldbepalend, net als de voormalige zeevaartschool en de watertoren op de hoek van de Doctor C. Hofstede de Grootkade en de Herman Colleniusstraat, respectievelijk gemeente- en rijksmonument. Dit is kortom een historisch gelaagde en rijke context, die we in de beoordeling van woonschepen moeilijk kunnen veronachtzamen. Ook de zicht-assen vanuit de Schildersbuurt op het Reitdiep en de stedenbouwkundig-historische waarde van het Reitdiep als onderdeel van de ruimtelijke en functionele hoofdstructuur wordt benoemd als kenmerkend voor het stadsgezicht. De samenhang tussen bebouwing, straten, pleinen, groen en water heeft geleid tot het Reitdiep als een sprekende, historisch gelaagde en voorname stedelijke ruimte.

Omdat deze historisch waardevolle waterroute nog steeds tot de hoofdvaarroute behoort, streven we hier naar authentieke schepen, die ook in de huidige situatie de meerderheid vormen, in het eerste deel althans. Authentieke schepen zijn hier, net als in de binnenstad, vanzelfsprekend. Maar ook zorgvuldig, consistent en hoogwaardig vormgegeven arken en scharken passen in het stadsbeeld (op plekken waar die nu al liggen), mits goed afgestemd op de ruimtelijke kenmerken en uitstraling van de context. Ook het oevergebruik moet deze context ondersteunen: de bijzondere relatie tussen (monumentale) bebouwing, straat, bomenrijen, oevers, groen en water.



### CRITERIA 3. RIETDIEP

#### CONTEXT

- Authentieke schepen, arken en scharken zijn zich bewust van het straatbeeld en reageren in schaal en vormgeving nadrukkelijk op de kenmerken van de omgeving;
- woonschepen houden rekening met de architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke eenheid in het gebied;

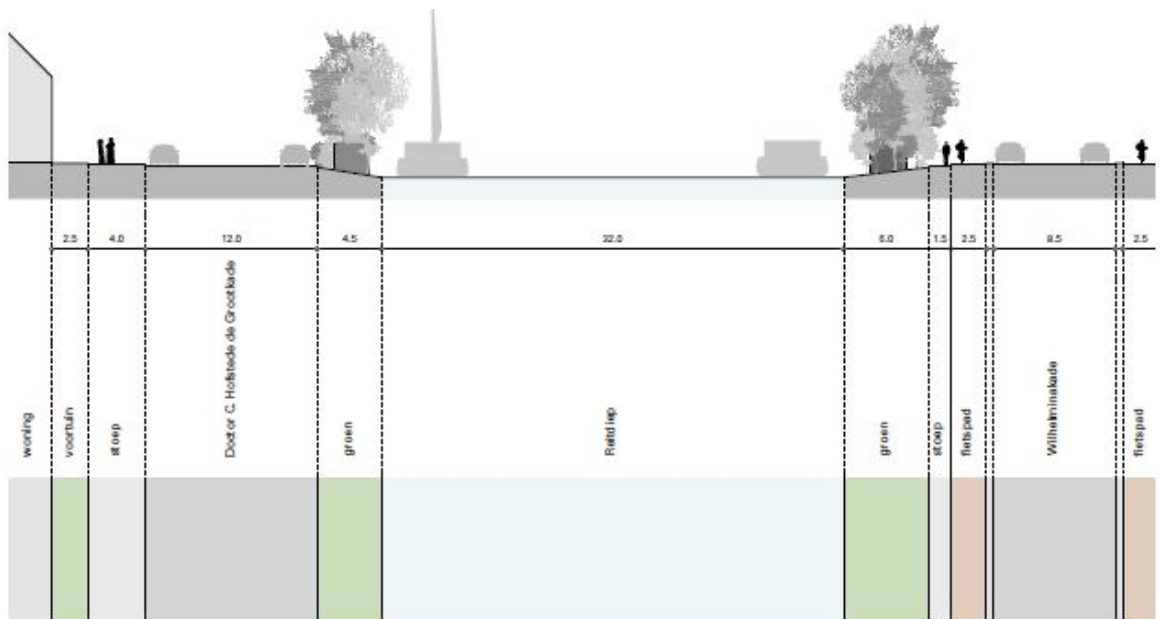
- binnen het beschermd stadsgezicht is de samenhang van straten, waterwegen, bebouwing en woonschepen van belang;
- de collectieve visuele kwaliteit is essentiëler dan de individuele uiting van authentieke schepen, arken en scharken;
- erfafscheidingen en schuren op de oevers zijn onderdeel van een totaalontwerp, afgestemd op de kenmerken van het stadsbeeld.

#### ARKEN EN SCHARKEN

- Arken en scharken zijn goed op elkaar afgestemd, voegen zich naar de ontwerp-kenmerken van het stadsbeeld en dragen bij aan het collectieve beeld van het stadsgezicht;
- de gevelcompositie van arken en scharken is consequent en samenhangend van aard, of is expressief vormgegeven, conform de bebouwing in de omgeving.

#### UITWERKING

- Materiaal- en kleurgebruik is hoogwaardig, passend bij de kwaliteit en het afwerkingsniveau van het beschermd stadsgezicht;
- materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn afgestemd op de context, als ook verfijnd en ondergeschikt aan de hoofdvorm;
- divers materiaalgebruik is mogelijk, zolang dit zorgvuldig op elkaar en de omgeving wordt afgestemd;
- de toepassing van het materiaal is afgestemd op de kenmerken en het karakter ervan;
- net als bij bebouwing in het beschermd stadsgezicht is afwijkend kleurgebruik mogelijk, mits passend binnen het kleurenschaal van ontwerp en context;
- het kleurgebruik is terughoudend en past bij de collectieve uitstraling van de omgeving.



#### GEBIEDSGERICHTE CRITERIA 4. OOSTERHAM-RIKKANAAL

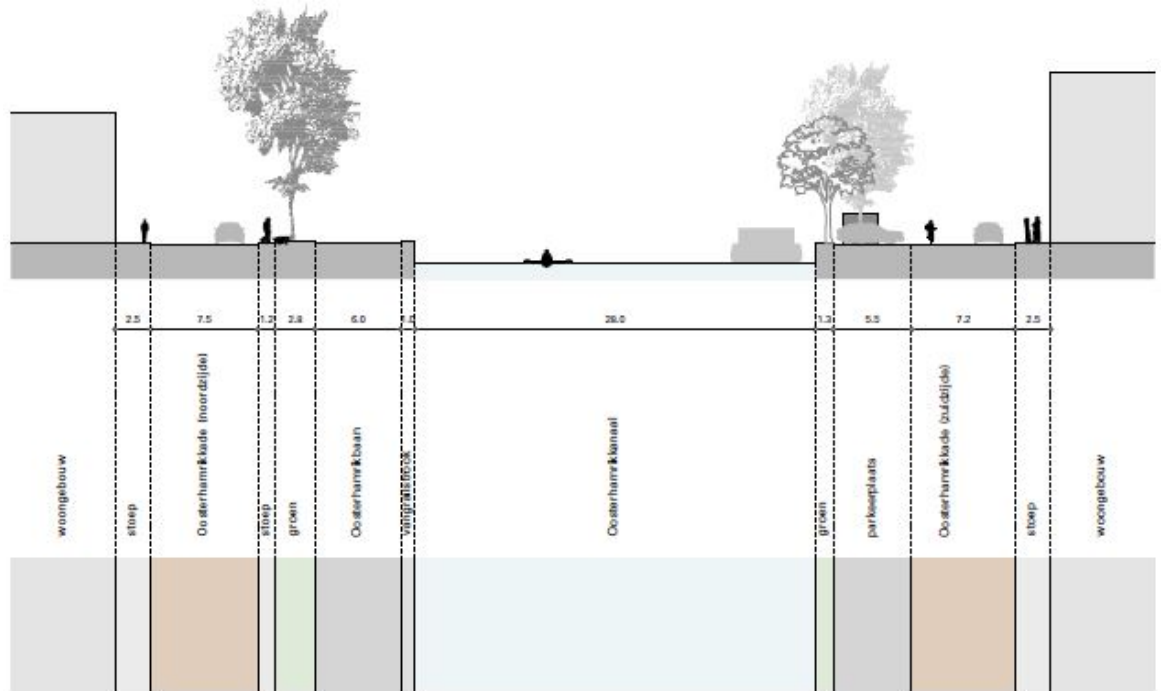
##### AMBITIE

Het Oosterhamrikkanaal wordt omgeven door vroege twintigste-eeuwse uitbreidingswijken: een combinatie van collectief vormgegeven bouwblokken en bedrijvigheid in de richting van het water. De bedrijvigheid die het kanaal ooit flankeerde, trekt langzaam weg en wordt vervangen door een stedelijke mengeling van wonen, werken en voorzieningen.

De woonschepen zijn dus onderdeel van een samenhangend stadsbeeld, dat een steeds hoogwaardiger karakter krijgt. Er is sprake van architectonische diversiteit, maar tevens van een sterke samenhang van architectuur, stedenbouw, landschap. De bebouwing heeft een samenhangend, esthetisch karakter en is nauw afgestemd op straten, pleinen, groeninrichting en water. Ook het kanaal is kortom onderdeel van de sterke stedenbouwkundige compositie. Een groot deel van de noordoever is beschermd als stadsgezicht. De bebouwing is nadrukkelijk familie van elkaar en vertoont een grote mate van eenheid in uitstraling. Het profiel is breed maar de ruimtelijke hoofdstructuur is helder; het water is duidelijk onderdeel van een stedenbouwkundig ensemble.

De kenmerken van de omliggende wijken zijn langs het kanaal goed te ervaren en dragen bij aan de kwaliteit van de waterstructuur.

Het kanaalvak zelf wordt vooral bepaald door authentieke schepen, waarvan de uitstraling en kenmerken over het algemeen goed passen bij het karakter en de schaal van het kanaal. We streven naar authentieke schepen; arken en scharken mogen enkel worden vervangen als ze hoogwaardig van karakter zijn, passen bij de collectieve uitstraling van het stadsbeeld en de kenmerken van het beschermd stadsgezicht. De individuele uiting van arken en scharken is ondergeschikt aan het totaalbeeld, terwijl materiaalgebruik en detaillering van een hoog niveau moet zijn, afgestemd op elkaar en de context. Dat geldt ook voor de oevers, die langzaamaan lijken dicht te slibben met bebouwing en begroeiing.



Oevergebruik is toegestaan conform het bestemmingsplan en de sneltoetscriteria, maar in het algemeen geldt dat de kwaliteiten van het waterprofiel, doorzichten op het water en de relatie tussen bebouwing-straat-oever-water-woonschepen moet worden gewaarborgd.

GEBIEDSGERICHTE CRITERIA  
4. OOSTERHAMRIKKANAAL



**CRITERIA 4. OOSTERHAMRIKKADE**

**CONTEXT**

- Authentieke schepen, arken en scharken zijn zich bewust van het straatbeeld en reageren in schaal en vormgeving nadrukkelijk op de kenmerken van de omgeving;
- woonschepen houden rekening met de architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke eenheid in het gebied;

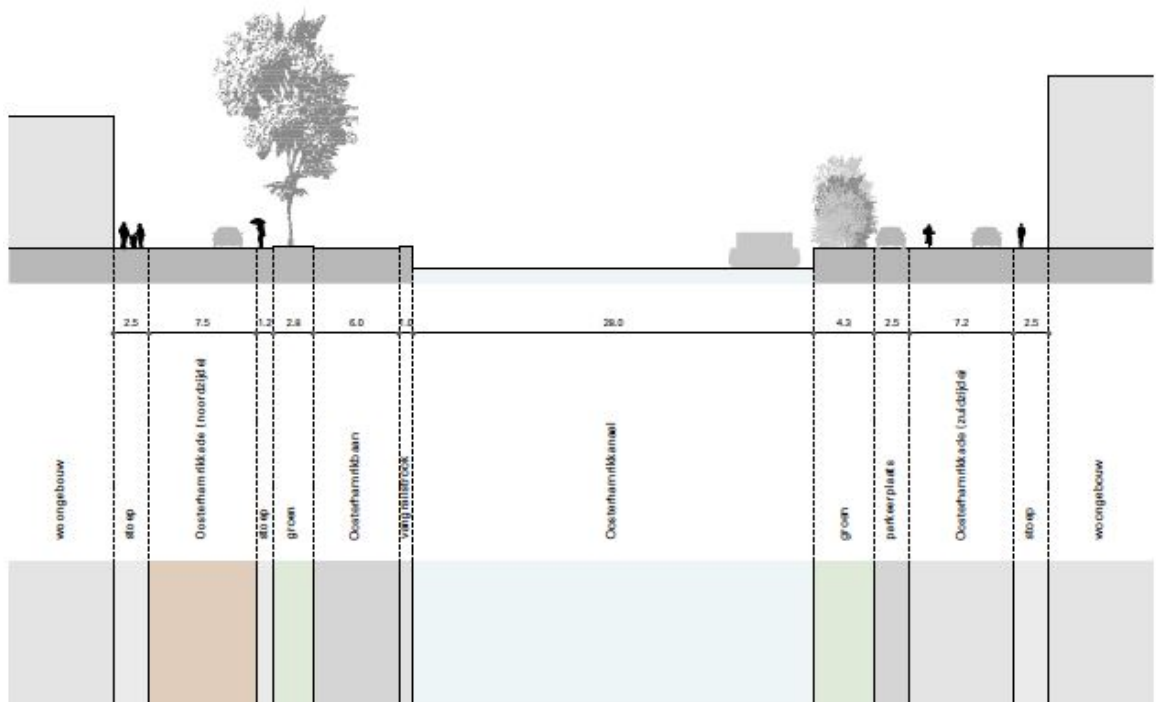
- binnen het beschermd stadsgezicht is de samenhang van straten, waterwegen, bebouwing en woonschepen van belang;
- de collectieve visuele kwaliteit is belangrijker dan de individuele uiting van arken en scharken;
- erfafscheidingen en schuren op de oevers zijn onderdeel van een totaalontwerp, afgestemd op de kenmerken van het stadsbeeld.

#### ARKEN EN SCHARKEN

- Arken en scharken zijn goed op elkaar afgestemd, voegen zich naar de ontwerp-kenmerken van het stadsbeeld en dragen bij aan het collectieve beeld van het stadsgezicht;
- de gevelcompositie van arken en scharken is consequent en samenhangend van aard, of is expressief vormgegeven, conform de bebouwing in de omgeving.

#### UITWERKING

- Materiaal- en kleurgebruik is hoogwaardig, passend bij de kwaliteit en het afwerkingsniveau van het beschermd stadsgezicht;
- materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn afgestemd op de context, als ook verfijnd en ondergeschikt aan de hoofdvorm;
- divers materiaalgebruik is mogelijk, zolang dit zorgvuldig op elkaar en de omgeving wordt afgestemd;
- de toepassing van het materiaal is afgestemd op de kenmerken en het karakter ervan;
- net als bij bebouwing in het beschermd stadsgezicht is afwijkend kleurgebruik mogelijk, mits passend binnen het kleurenschaal van ontwerp en context;
- het kleurgebruik is terughoudend en past bij de collectieve uitstraling van de omgeving.



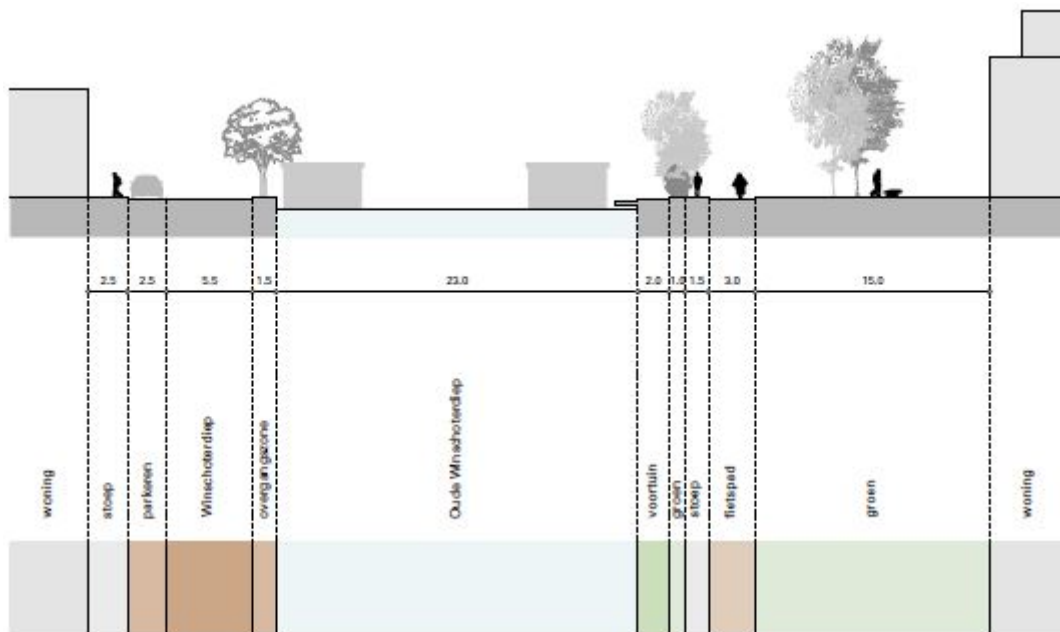
#### GEBIEDSGERICHTE CRITERIA 5. OUDE WINSCHOTERDIEP

##### AMBITIE

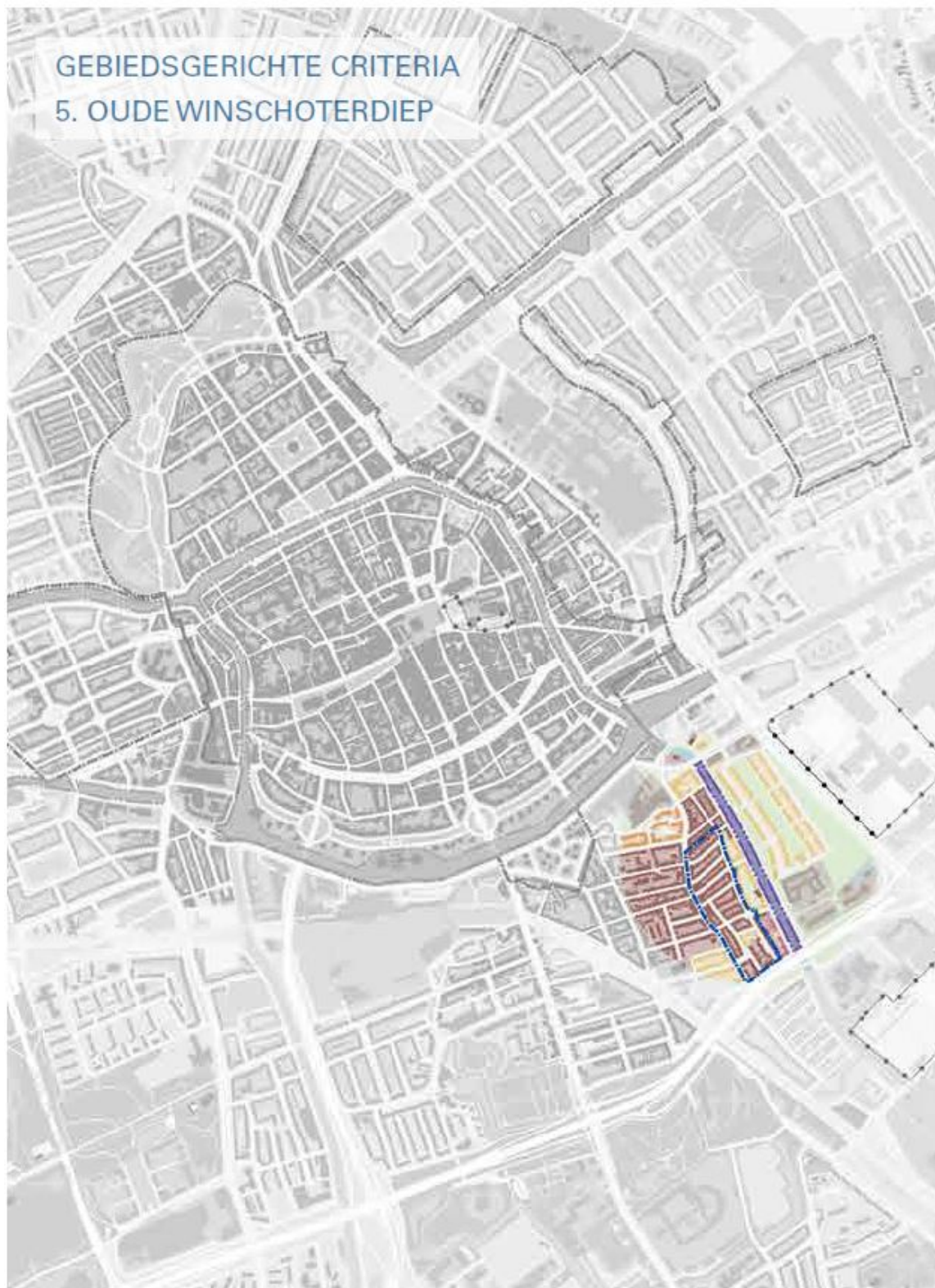
Het Oude Winschoterdiep grenst aan de diepenring en kent een geschiedenis die teruggaat tot omstreeks 1400, toen het Schuitediep als voorloper van het Winschoterdiep werd gegraven. Aan de westzijde grenst de Oosterpoort, waarvan de bebouwing nog altijd de oorspronkelijke landschapsstructuur van gebogen sloten volgt, die afwaterden op het Winschoterdiep. Uit de late negentiende-eeuwse en vroege twintigste-eeuwse bebouwing blijkt de organische groei van de wijk, als ook de oriëntatie van die allereerste bebouwing op het water. De architectuur is individueel van karakter, maar de wijk kent een grote mate van architectonische en stedenbouwkundige eenheid, vooral dankzij de rooilijn, de bouwvolumes en -hoogte. De bebouwing vertoont samenhang, maar de uitstraling is divers. Het profiel is compact: bebouwing-compacte stoep-smalle straat-ondiepe kade-water-woonschip; ze vormen duidelijk één ruimtelijk systeem, ook omdat het water hoog staat en goed te ervaren is.

Aan de oostzijde van het diep ligt de wijk De Meeuwen, gebouwd in het laatste decennium van de twintigste eeuw. Ook hier wordt het beeld bepaald door een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschap. De rijwoningen zijn individueel geled, maar ondergeschikt aan een collectieve uitstraling. Het profiel is aan deze kant breder, groen en informeel, gescheiden van de groene oever door een fietspad. Hoewel beide zijden in een geheel andere periode zijn gebouwd, leveren ze vergelijkbare kenmerken op die bepalend zijn voor de context: er is samenhang in het stadsbeeld, waarbinnen individuele expressie en uitstraling een plaats heeft.

De huidige samenstelling van woonschepen in het kanaalvak kent een grote diversiteit; bijna nergens in Groningen ligt een dergelijk veelkleurig gezelschap van authentieke schepen, arken en scharken. Gezien de context is deze verscheidenheid niet ongepast, mits deze voldoende op elkaar en op de omgeving wordt afgestemd. In de huidige situatie is de bestaande voorraad woonschepen niet van de hoogste kwaliteit. We ambiëren een mengeling van authentieke schepen en zorgvuldig ontworpen arken en scharken, passend bij de ruimtelijke structuur en bebouwingsschaal van de omgeving, individueel vormgegeven, zonder de samenhang in het collectieve stadsbeeld uit het oog te verliezen. Het oevergebruik is toegestaan conform het bestemmingsplan en de sneltoetscriteria. De kwaliteit en kenmerken van het compacte profiel aan de westzijde en het groene, 'informele' profiel aan de oostzijde moeten worden gewaarborgd, maar 'dichte' oevers moeten worden vermeden.







#### CRITERIA 5. OUDE WINSCHOTERDIEP

##### CONTEXT

- Authentieke schepen, arken en scharken zijn zich bewust van het straatbeeld en reageren in schaal en vormgeving nadrukkelijk op de kenmerken van de omgeving;
- woonschepen gaan zorgvuldig om met de historische, ruimtelijke structuur en fijnmazige verkaveling, zowel die van het water als ook die van de aangrenzende oevers, straten en bebouwing;

- woonschepen houden rekening met de architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke eenheid in het gebied;
- de collectieve visuele kwaliteit is belangrijk, maar een individuele uiting van de woonschepen is mogelijk, mits afgestemd op het stedelijk profiel en op het samenhangende beeld van water, oever, straat, bebouwing;
- erfafscheidingen en schuren op de oevers zijn onderdeel van een totaalontwerp, afgestemd op de kenmerken van het stadsbeeld.

#### **ARKEN EN SCHARKEN**

- Arken en scharken zijn consequent ontworpen, gaan zorgvuldig om met schaal, gevelcompositie en materiaal, overeenkomstig met en afgestemd op de gevels en verhoudingen in de omgeving;
- de bouwvolumes van woonschepen zijn zodanig geordend, de gevels dermate geleed, dat zij in maat en schaal aansluiten op de verkavelingsstructuur en volumeopbouw van bebouwing in de omgeving;
- grootschalige woonschepen houden rekening met de schaal van de omgeving en met de structuur van rooilijn, kavelbreedte en bouwhoogte;
- de gevelcompositie van arken en scharken is consequent en ritmisch van aard, conform de bebouwing in de omgeving: de verweving van een verticale en horizontale gevelindeling en -geleding bepalen de kwaliteit van de gevel;
- de gevels van arken en scharken zijn representatief van aard en gaan een duidelijke, ruimtelijke relatie aan met de straat;
- net als bebouwing in de omgeving kunnen arken en scharken uitbundig worden vormgegeven, op basis van een grote architectonische diversiteit en rijkdom.

#### **UITWERKING**

- Variatie in materiaal- en kleurgebruik vindt plaats binnen een duidelijke compositie en richt zich op de gevelgeleding en eenheid in de omgeving;
- materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn verfijnd (ze ondersteunen het ontwerp) en afgestemd op de omgeving, passend binnen het kleurenspeel van ontwerp en context.

#### **GEBIEDSGERICHTE CRITERIA 6. HOENDIEP (TEN OOSTEN VAN DE RINGWEG)**

##### **AMBITIE**

Het eerste deel van het Hoendiep, van het Eendrachtskanaal tot aan de Laan 1940-1945 (ringweg) vertoont veel ruimtelijke en structurele overeenkomsten met het Oosterhamrikkanaal, het Oude Winschoterdiep en het Reitdiep. Ook zijn er verschillen: dit deel wordt gekenmerkt door twee ruimtelijk en functioneel totaal verschillende zijden.

De noordzijde past in het beeld van de overige kanaalvakken uit deze periode, waar een vroeg twintigste-eeuws, samenhangend bebouwingsbeeld het kanaal begeleidt. De bebouwing vormt een helder langgerekt straatprofiel en ondersteunt het Hoendiep met een eenduidige, lineaire compositie. De architectuur staat in het teken van het stedenbouwkundig beeld en is als geheel expressief vormgegeven. De bebouwing heeft een horizontale indeling en geleding, die bijdragen aan het collectieve straatbeeld waaraan de individuele woning is ondergeschikt. Afgezien van een schoolcomplex, wordt de zuidzijde van het kanaal daarentegen gekenmerkt door een grote groene zone, die al decennia op ontwikkeling wacht.

Het begin van het (huidige) Hoendiep, daar waar het aansluit op het Eendrachtskanaal, vertoont meer historische diversiteit, met de lintbebouwing langs het gedempte deel van het diep en de late negentiende-eeuwse bebouwing van de Schildersbuurt, beide onderdeel van het beschermd stadsgezicht Schildersbuurt. Hier vangen we met pakhuizen Friesland en Overijssel, als ook met royale koopmanshuizen een glimp op van de betekenis die het Hoendiep sinds de late middeleeuwen voor Groningen had.

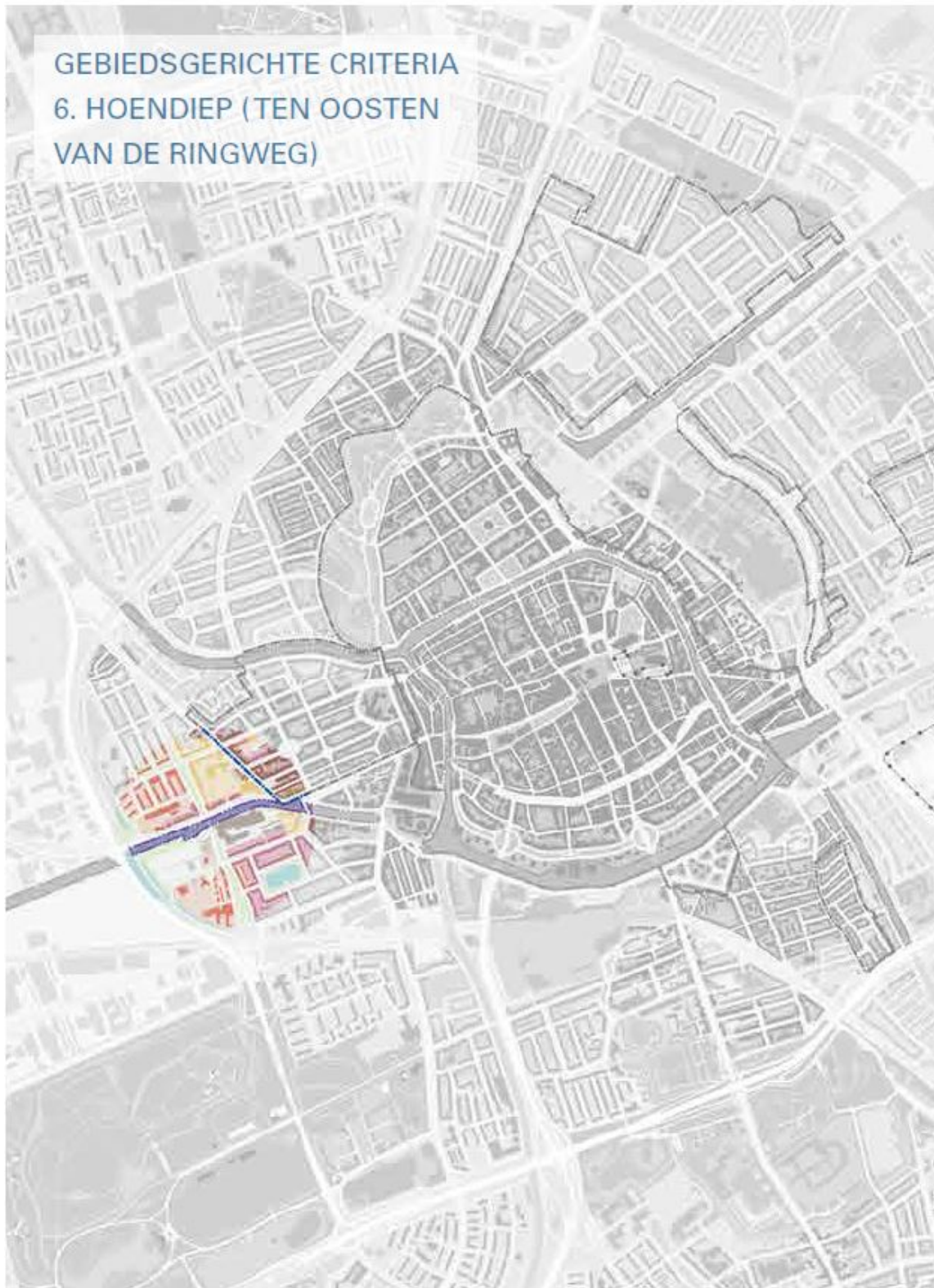
Kenmerkend voor het beschermd stadsgezicht is de overgang van een spontane naar een planmatige stedelijke ontwikkeling. De architectuur is hier gevarieerd maar samenhangend en heeft een duidelijke ruimtelijke en functionele relatie met het Hoendiep.

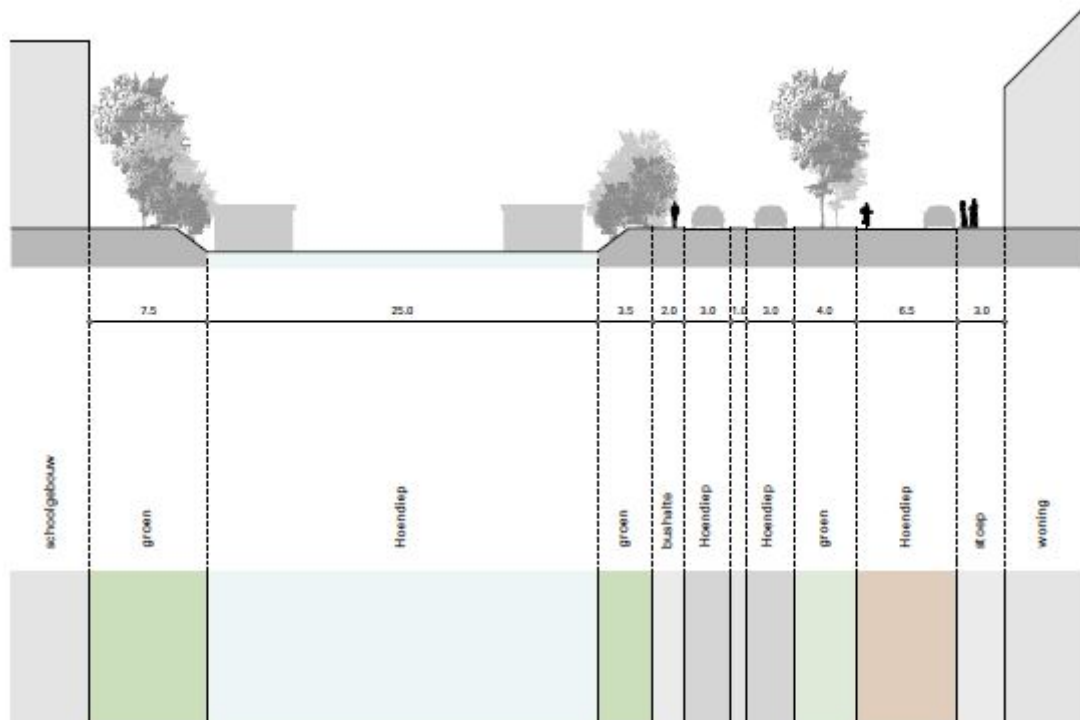
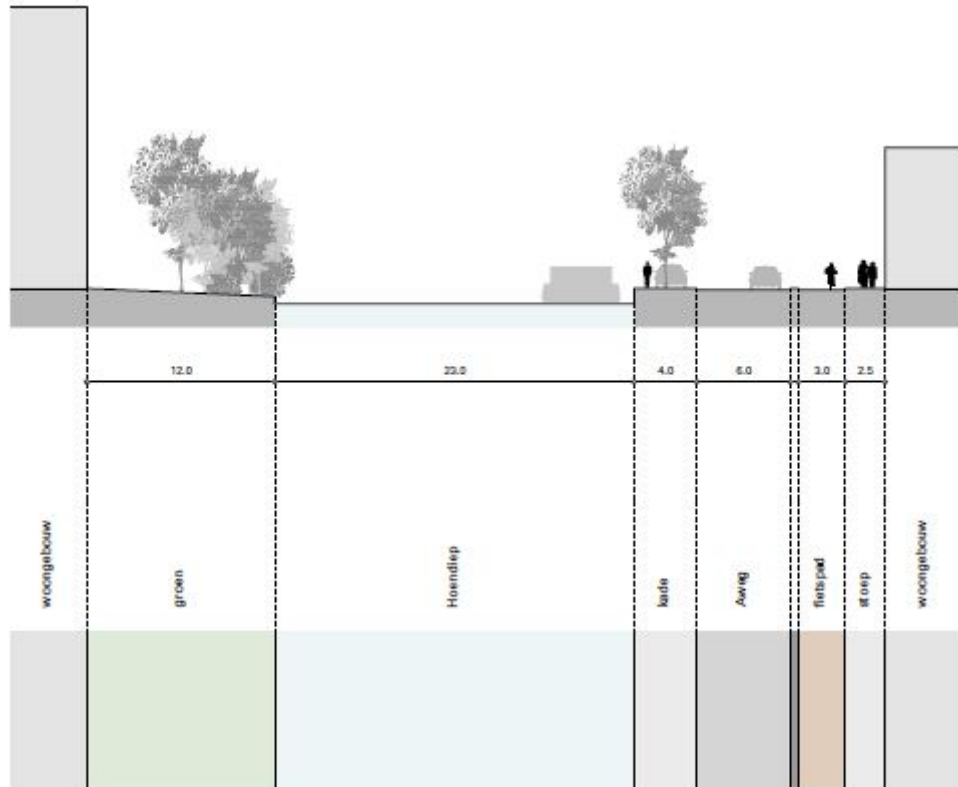
Door het ruime profiel en het vooral verkeerskundige karakter van de begeleidende straat, als ook het extensieve groen op de oever, is de relatie tussen de bebouwing en de woonschepen gering, al doen de secundaire bouwwerken van schuttingen en schuren wel erg nadrukkelijk mee in het straatbeeld. Er is bijna geen ruimtelijke relatie tussen de waterstructuur en de straat met woningbouw. Het straatprofiel is 'vol': bebouwing-stoep-ventweg met parkeren-groenstrook met bomenrij-dubbele rijbaan-groenstrook met bomenrij-oever. Water en straat functioneren niet als één ruimtelijk systeem, vooral ook door de vaak uitgebreide bebouwing op de oevers. Dichtbij de stad is de samenhang in het profiel sterker en worden de historische land- en waterweg weer meer op elkaar betrokken.

---

In het kanaalvak liggen vooral arken, hier en daar afgewisseld door een scharck of authentiek schip. Liefst vervangen we ze op termijn door schepen, zeker in het eerste deel nabij de aansluiting op het Eendrachtskanaal. De kwaliteit en uitstraling van de woonschepen moeten goed worden afgestemd op de ruimtelijke kenmerken van de context. We ambiëren zorgvuldig ontworpen arken en scharcken, bescheiden en terughoudend in uitstraling, afgestemd op het groene karakter van de zuidzijde en oevers, als ook op het collectieve stadsbeeld van de noordzijde. Het oevergebruik is conform bestemmingsplan en sneltoetscriteria, zodat het profiel een betere ruimtelijke en visuele relatie tussen bebouwing en water mogelijk maakt.

GEBIEDSGERICHTE CRITERIA  
6. HOENDIEP (TEN OOSTEN  
VAN DE RINGWEG)





## CRITERIA 6. HOENDIEP (TEN OOSTEN VAN DE RINGWEG)

### CONTEXT

- Authentieke schepen, arken en scharken zijn zich bewust van het straatbeeld en reageren in schaal en vormgeving nadrukkelijk op de kenmerken van de omgeving;
- woonschepen houden rekening met de architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke eenheid in het gebied;

- de collectieve visuele kwaliteit is belangrijker dan de individuele uiting van authentieke schepen, arken en scharken;
- erfafscheidingen en schuren op de oevers zijn onderdeel van een totaalontwerp, afgestemd op de kenmerken van het stadsbeeld.

#### **ARKEN EN SCHARKEN**

- Arken en scharken zijn goed op elkaar afgestemd, voegen zich naar de ontwerp-kenmerken van het stadsbeeld en dragen bij aan het collectieve beeld van het stadsgezicht;
- de gevelcompositie van arken en scharken is consequent en samenhangend van aard, of is expressief vormgegeven, conform de bebouwing in de omgeving.

#### **UITWERKING**

- Variatie in materiaal- en kleurgebruik vindt plaats binnen een duidelijke compositie en richt zich op de gevelgeleding en eenheid in de omgeving;
- materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn verfijnd en afgestemd op de omgeving, passend binnen het kleurenspeel van ontwerp en context.

#### **GBIEDSGERICHTE CRITERIA 7. HOENDIEP (TEN WESTEN VAN DE RINGWEG)**

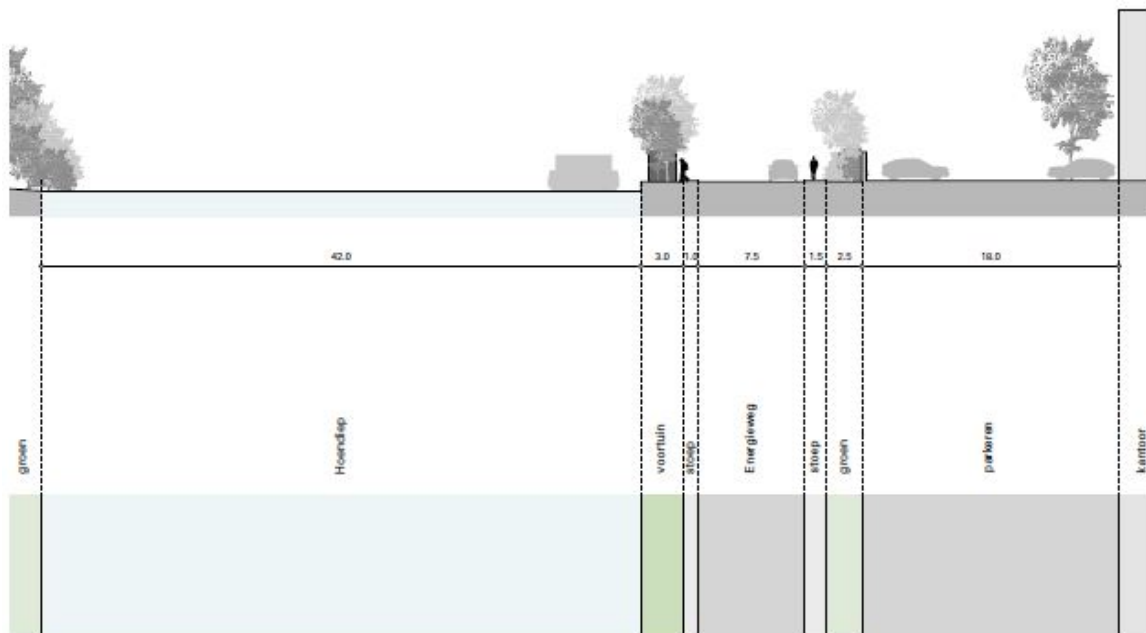
##### **AMBITIE**

De kanaalvakken van het Hoendiep ten westen van de ringweg vertonen een vergelijkbare context als die van het Noord-Willemskanaal en de Hoornsedijk, zodat er vergelijkbare criteria voor de welstandsbeoordeling ontstaan. De kanaalvakken zelf verschillen weliswaar van karakter en maat, maar de veelal groene omgeving zorgt voor een zelfde 'pakket' gebiedsgerichte criteria. De afstand van deze kanaalvakken tot de historische binnenstad bepaalt dat er relatief weinig relatie is met de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen.

Het Hoendiep is weliswaar geen 'jonge' waterweg, maar het gedeelte ten westen van de ringweg wordt voornamelijk omgeven door late twintigste-eeuwse bedrijfsbebouwing van het bedrijventerrein 'Hoendiep', vaak omzoomd door groen.

De ruimtelijke context van het kanaalvak wordt daardoor vooral bepaald door een groene, deels landschappelijke omgeving. Bovendien ligt het Hoendiep hier langs het terrein van de voormalige suikerfabriek, waarvan toch vooral de extensief begroeide en overwoekerde vloeivelden het karakter van de omgeving bepalen.

Omdat het kanaalvak voornamelijk door groen worden gekenschetst, richten de criteria zich op het behoud van deze groene karakteristiek. Gezien de 'bedrijvige' (scheeps)geschiedenis streven we voor het Hoendiep ten westen van de ringweg naar authentieke schepen, al past de stedelijke context een samenstel van schepen, arken en scharken. Vanwege de groene profielen en omgeving is het oeversgebruik conform bestemmingsplan en sneltoetscriteria. De kenmerkende groenprofielen moeten worden gerespecteerd, te meer daar het vaak recreatieve oevers betreft. Het laatste gedeelte van het kanaalvak, langs de U.T. Delfiaweg, vormt hierop enigszins een uitzondering. Aan de zuidzijde bepaalt nog steeds het groene karakter van de vloeivelden de context, maar aan de noordzijde grenst een bescheiden mix van individuele lintbebouwing en bedrijfspanden aan de waterwoningen.





#### **CRITERIA 7. HOENDIEP (TEN WESTEN VAN DE RINGWEG)**

##### **CONTEXT**

- Woonschepen zetten in op het behoud en de versterking van het groene, landschappelijke karakter van het gebied;
- woonschepen worden landschappelijk ingepast en voegen zich naar de landschapsstructuur;



- woonschepen respecteren zichtlijnen in het groengebied en de visuele en ruimtelijke relatie tussen het groengebied en de omgeving;
- authentieke schepen, arken en scharken contrasteren niet met het groene karakter van het gebied.

#### **ARKEN EN SCHARKEN**

- Arken en scharken zijn eenvoudig en bescheiden van vorm en uitstraling;
- de opbouw van de gevel is consequent en goed van verhouding;
- ruimtelijke afscheidingen worden gerealiseerd met natuurlijke middelen en passen bij het groene karakter van het kanaalvak (bomen, heggen van maximaal 1,20 m, sloten of een combinatie daarvan).

#### **UITWERKING**

- Materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn afgestemd op de context, als ook verfijnd en ondergeschikt aan de hoofdvorm;
- materiaal- en kleurgebruik sluiten aan bij het groene karakter van de omgeving;
- divers materiaalgebruik is mogelijk, zolang dit zorgvuldig op elkaar en de omgeving wordt afgestemd.

#### **GBIEDSGERICHTE CRITERIA 8. BOTERDIEP**

##### **AMBITIE**

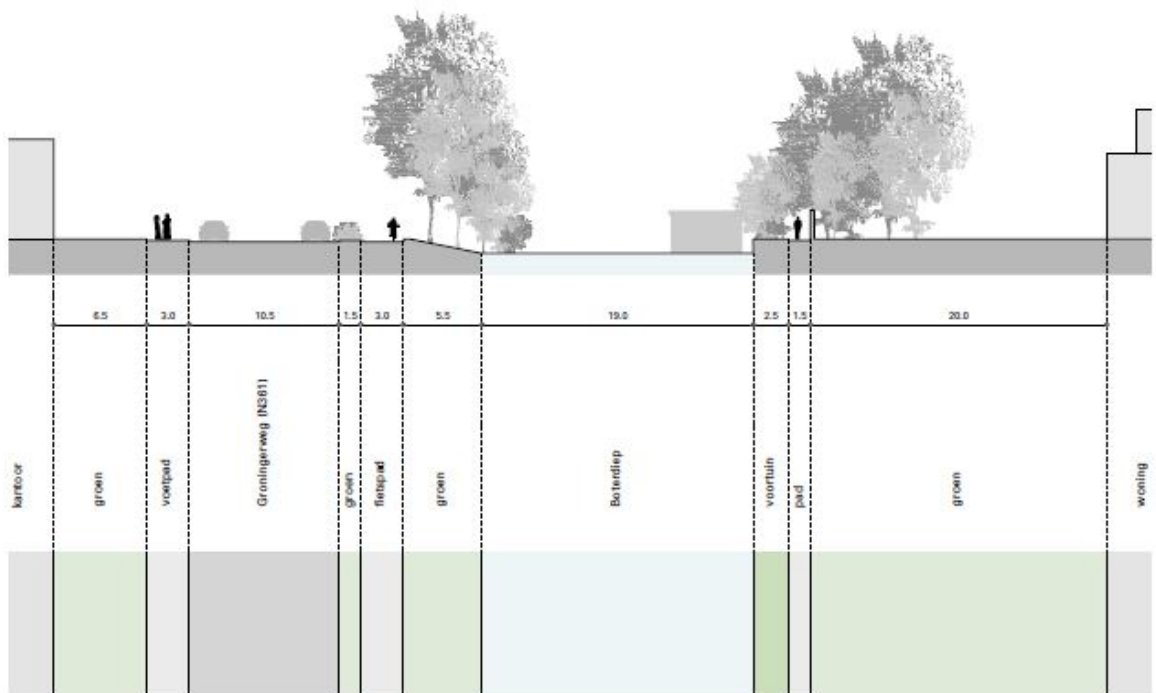
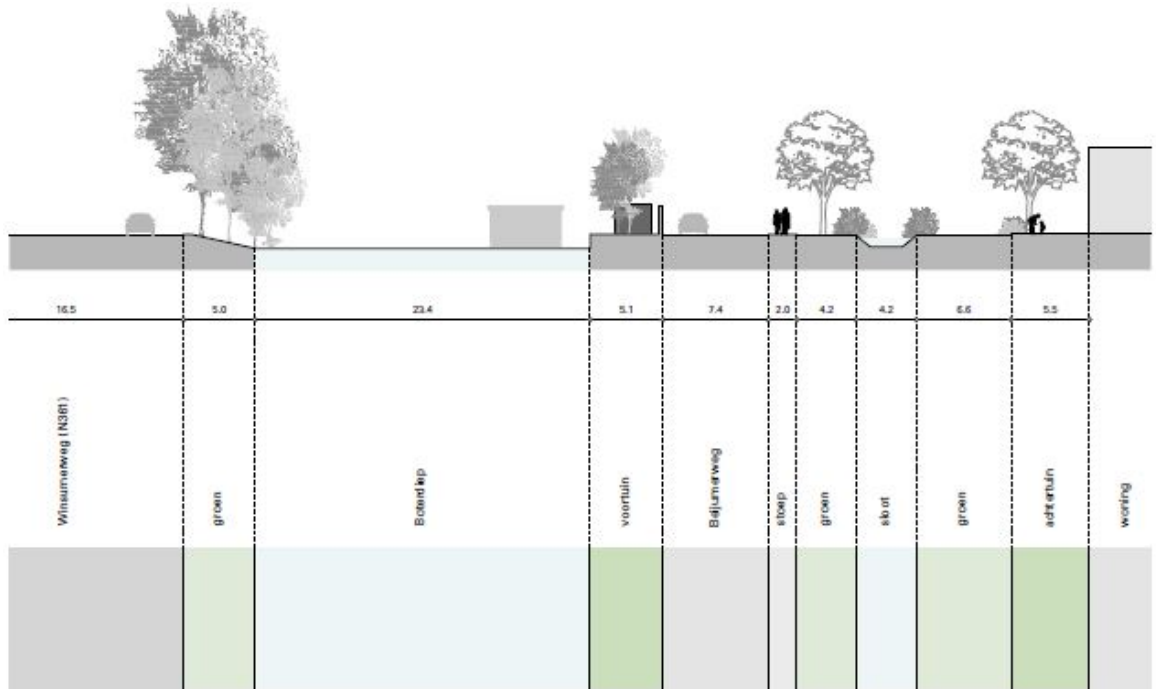
Het Boterdiep kent een lange geschiedenis, maar het gedeelte dat voor woonschepen is bestemd, net ten noorden van het Van Starckenborghkanaal, heeft weinig relatie met de historische ontwikkeling van Groningen. Het grenst aan late twintigste-eeuwse woonwijken (De Hunze en Van Starckenborgh) en 'restgebieden' langs de N361, waaronder bedrijventerrein het Witte Lam. Met het Boterdiep zijn we net als met Hoendiep westelijk van de ringweg weer een duidelijke 'tijdsring' opgeschoven: kanaalvakken met woonschepen die doorgaans buiten de ringweg liggen en worden omringd door naoorlogse wijken en bedrijventerreinen.

De context van deze kanaalvakken is fundamenteel anders; de relatie van het water met bebouwing en straten is minder sterk. Het profiel is ruimer, verkeer speelt een grotere rol, net als groen. De westzijde van het Boterdiep wordt vooral gekenmerkt door groen. Ook de oostelijke oever is groen, maar hier betreft het de rand van planmatig aangelegde woonwijken, veelal met een collectieve uitstraling. Individuele woningen zijn afleesbaar, maar het geheel kent een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschap. De overgang van bebouwing naar water is 'zacht' en bestaat uit een informele groenstrook. De context voor het water en de woonschepen wordt dus bepaald door bebouwing met een collectieve uitstraling en een informele landschappelijke inrichting.

We ambiëren hier een samenspel van authentieke schepen, arken en scharken, mits deze passen bij de kenmerken van de omgeving. Woonschepen kunnen individueel worden vormgegeven, zolang ze het groene karakter van het gebied respecteren en rekening houden met de gemeenschappelijke uitstraling van de omringende bebouwing. Ook het oevergebruik dient hierop afgestemd te zijn, zowel in omvang (bestemmingsplan) als uitstraling (sneltoetscriteria).

GEBIEDSGERICHTE CRITERIA  
8. BOTERDIEP





## CRITERIA 8. BOTERDIEP

### CONTEXT

- Authentieke schepen, arken en scharken houden rekening met de architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke samenhang in het gebied;
- de collectieve visuele kwaliteit is essentiëler dan de individuele uiting van authentieke schepen, arken en scharken;
- erfafscheidingen en schuren op de oevers zijn onderdeel van een totaalontwerp, afgestemd op de kenmerken van het stadsbeeld;
- authentieke schepen, arken en scharken contrasteren niet met het groene karakter van het gebied.

### **ARKEN EN SCHARKEN**

- Arken en scharken zijn goed op elkaar afgestemd, voegen zich naar de ontwerp-kenmerken van het stadsbeeld en dragen bij aan het collectieve beeld van het stadsgezicht;
- de gevelopbouw van arken en scharken is consequent en goed van verhouding, conform de bebouwing in de omgeving;
- net als bebouwing in de omgeving kunnen arken en scharken individueel worden vormgegeven, zonder de samenhang met de omgeving uit het oog te verliezen;
- ruimtelijke afscheidingen worden gerealiseerd met natuurlijke middelen en passen bij het groene karakter van het kanaalvak (bomen, heggen van maximaal 1,20 m, sloten of een combinatie daarvan).

### **UITWERKING**

- Variatie in materiaal- en kleurgebruik vindt plaats binnen een duidelijke compositie en richt zich op de gevelgeleding en eenheid in de omgeving;
- materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn verfijnd (ze ondersteunen het ontwerp) en afgestemd op de omgeving, passend binnen het kleurenspeel van ontwerp en context.

### **GBIEDSGERICHTE CRITERIA 9. NOORD-WILLEMSKANAAL-HOORNSEDIJK**

#### **AMBITIE**

Net als bij het Hoendiep en het Boterdiep is er door de afstand van het Noord-Willemskanaal tot de binnenstad relatief weinig relatie met de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen. Het Noord-Willemskanaal is betrekkelijk jong, in de negentiende eeuw gegraven als verbinding met de Drentsche hoofdvaart. Het is een echt 'modern' kanaal, vooral ook door de stedelijke context waarin het grotendeels ligt: het heeft een verkeerskundig karakter, ingebed door groen en vaak gekoppeld aan snelwegen en bedrijventerreinen. Met de komst van de grote negentiende-eeuwse en twintigste-eeuwse kanalen werd Groningen bereikbaar voor een grootschaliger scheepvaart en werd de ruimtelijke hiërarchie van de stedelijke waterstructuur feitelijk gereorganiseerd.

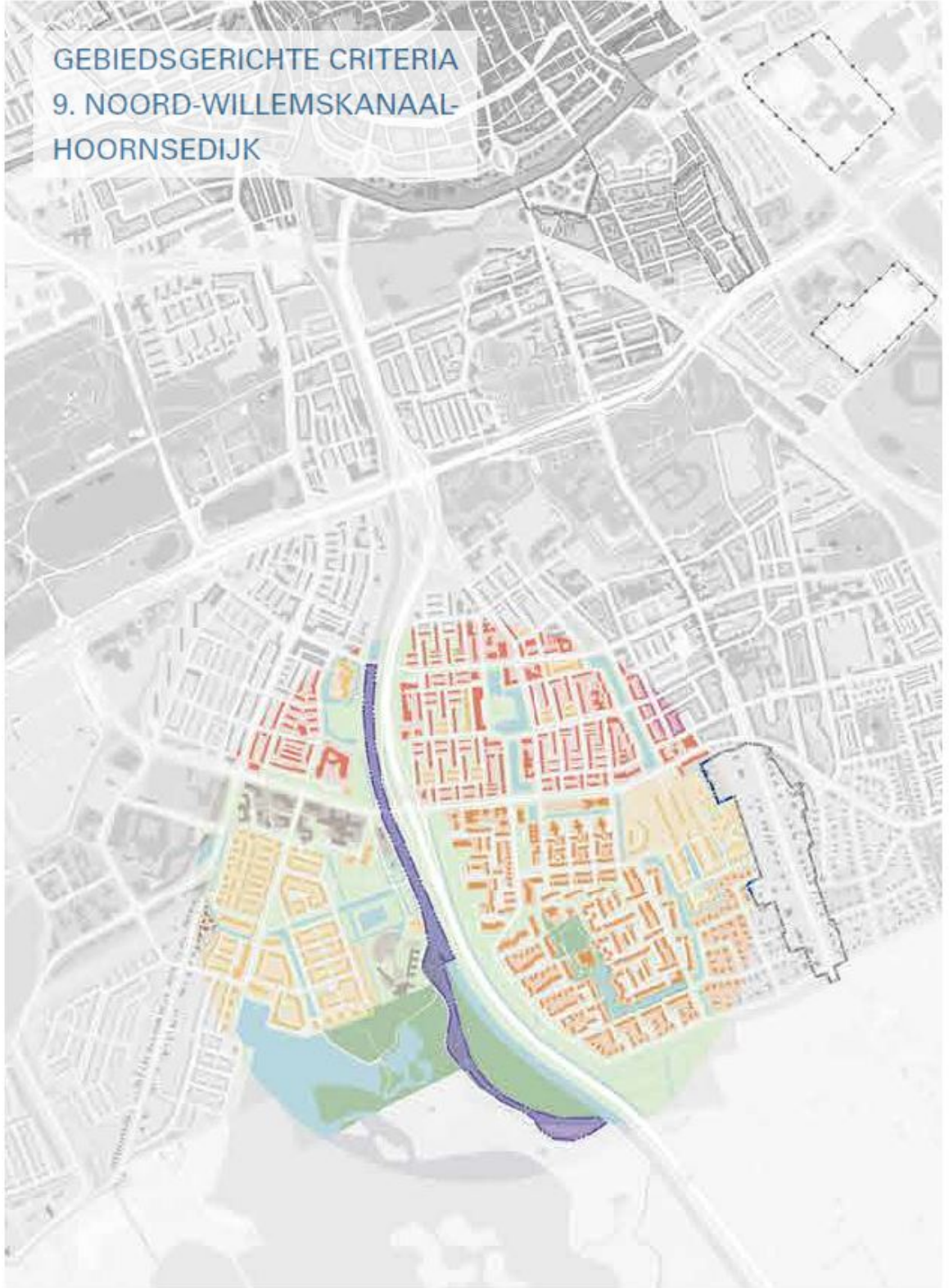
Als het om de omgeving van woonschepen gaat vertegenwoordigt het Noord-Willemskanaal de meest 'planmatig aangelegde stad', het typisch twintigste-eeuwse fenomeen waarbij verschillende functies een eigen ruimtelijke structuur volgen. Het kanaalvak ligt ingeklemd tussen de randzone van Corpus den Hoorn en de A28 richting Assen. Beide structuren zijn voornamelijk groen ingericht, waardoor de waterstructuur zich als een groen-blauwe zone presenteert. Fietspaden begeleiden beide zijden van het kanaal, waardoor de authentieke schepen onderdeel zijn van een groene route.

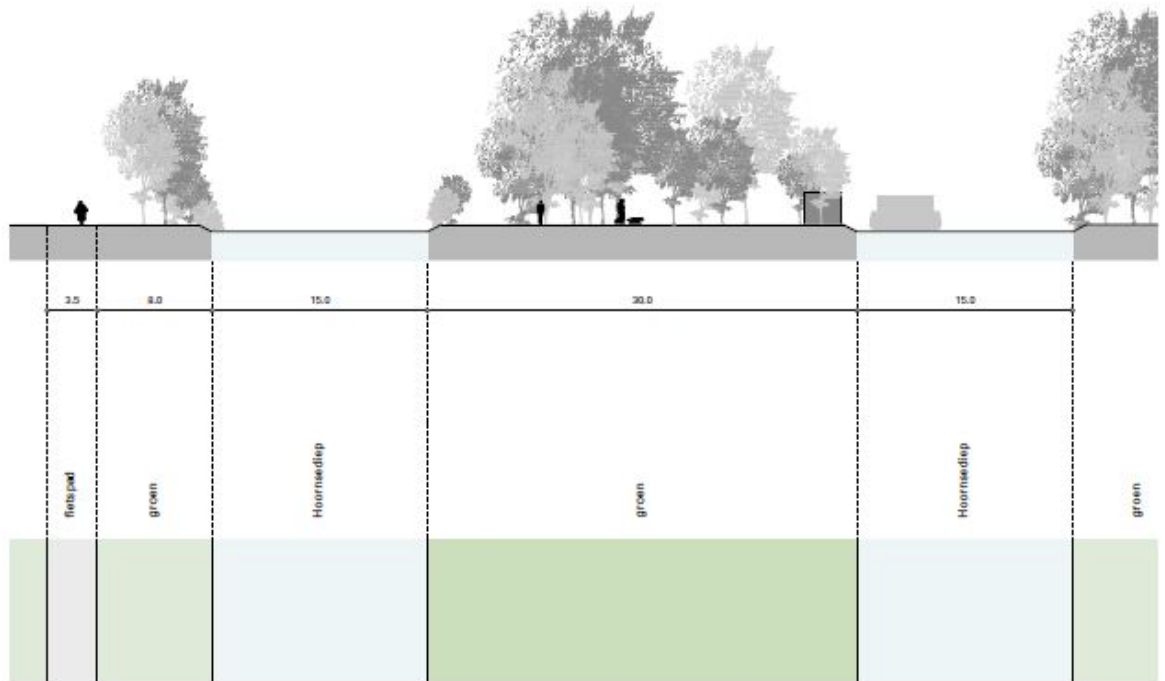
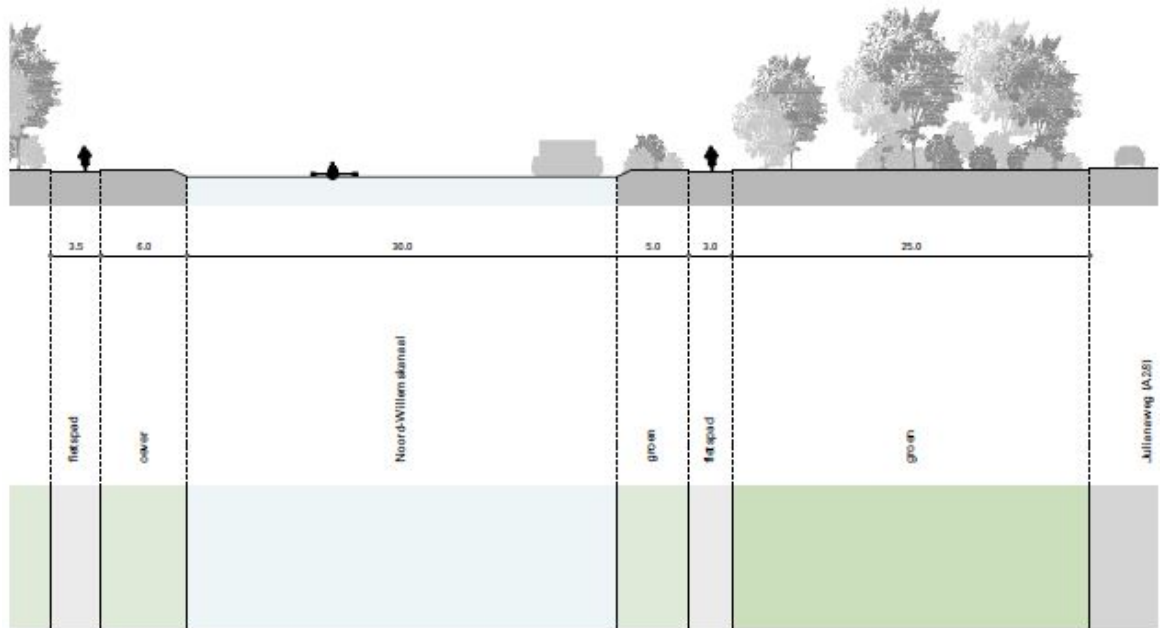
De kanaalvakken langs de Hoornsedijk hebben een echt landschappelijk karakter, waar de woonschepen in het oorspronkelijk bochtige verloop van het Hoornsediep liggen, direct parallel aan het kanaal. Hier liggen de boten tussen groen en dichtbeboste oevers, langs eilandjes die de 'stedelijke context' al ver achter zich laten. Een deel van de boten is zelfs enkel bereikbaar via het water.

Omdat de kanaalvakken in het Noord-Willemskanaal en langs de Hoornsedijk door groen worden gekenschetst, richten ook deze criteria zich op het behoud van de groene karakteristiek. In het Noord-Willemskanaal beogen we daarbij vooral authentieke schepen van een stevig formaat, overeenkomstig de schaal en betekenis van het kanaal. Ook voor het vak langs de Hoornsedijk zijn authentieke schepen de meest voor de hand liggende keuze; in beide vakken zijn arken en scharken vanwege de ruimtelijke en historische context een minder passende keuze. Gezien de groene profielen en omgeving is het oevergebruik conform bestemmingsplan en sneltoetscriteria.

De kenmerkende groenprofielen moeten worden gerespecteerd, te meer daar het vaak recreatieve oevers betreft.

GEBIEDSGERICHTE CRITERIA  
9. NOORD-WILLEMSKANAAL-  
HOORNSEDIJK





## CRITERIA 9. NOORD-WILLEMSKANAAL-HOORNSEDIJK

### CONTEXT

- Woonschepen zetten in op het behoud en de versterking van het groene, landschappelijke karakter van het gebied;
- woonschepen worden landschappelijk ingepast en voegen zich naar de landschapsstructuur;
- woonschepen respecteren zichtlijnen in het groengebied en de visuele en ruimtelijke relatie tussen het groengebied en de omgeving;
- authentieke schepen, arken en scharken contrasteren niet met het groene karakter van het gebied.

### ARKEN EN SCHARKEN

- Arken en scharken zijn eenvoudig en bescheiden van vorm en uitstraling;

- de opbouw van de gevel is consequent en goed van verhouding;
- ruimtelijke afscheidingen worden gerealiseerd met natuurlijke middelen en passen bij het groene karakter van het kanaalvak (bomen, heggen van maximaal 1,20 m, sloten of een combinatie daarvan).

#### **UITWERKING**

- Materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn afgestemd op de context, als ook verfijnd en ondergeschikt aan de hoofdvorm;
- materiaal- en kleurgebruik sluiten aan bij het groene karakter van de omgeving;
- divers materiaalgebruik is mogelijk, zolang dit zorgvuldig op elkaar en de omgeving wordt afgestemd.

#### **GEBIEDSGERICHTE CRITERIA 10. SCHIPSLOOT HAREN**

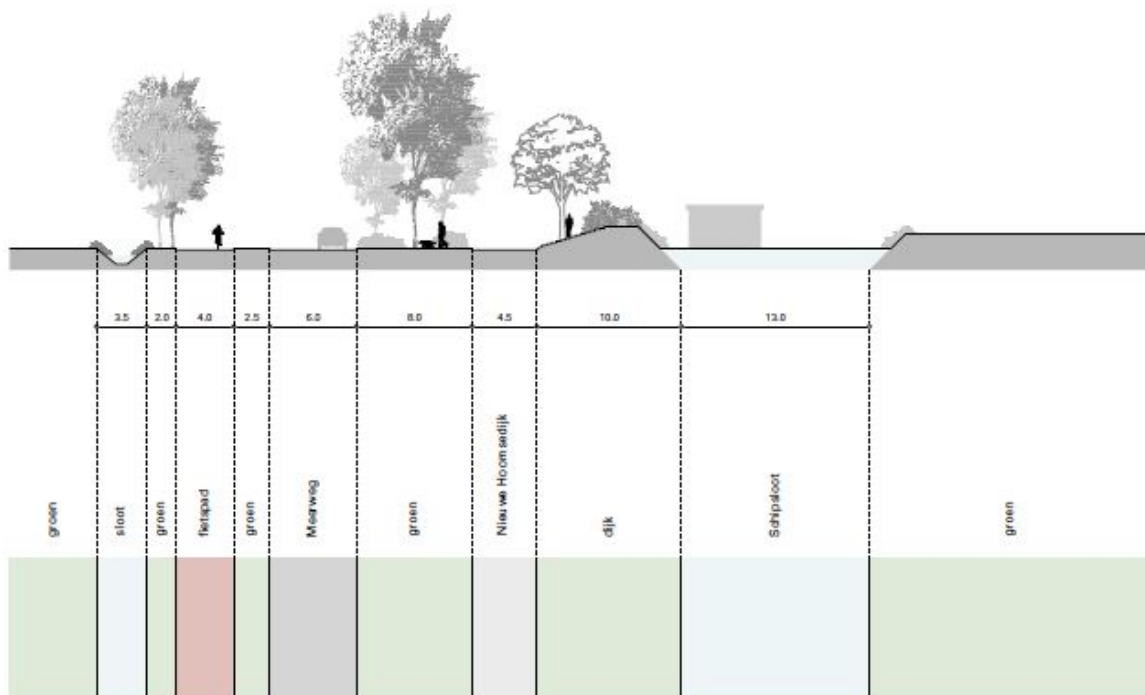
##### **AMBITIE**

Net als bij de kanaalvakken Noord-Willemskanaal-Hoornsedijk geldt voor de Schipsloot dat deze weinig directe relatie heeft met de stedelijke ontwikkeling van Groningen of Haren. De sloot ligt bijna op de grens van Groningen met Drenthe, aan de rand van het Paterswoldsemeer, ingeklemd tussen het Noord-Willemskanaal en de oorspronkelijke Hoornsedijk. De Schipsloot verbond Haren met Paterswolde en diende aanvankelijk voor de afvoer van turf. Vanaf 1820 startte men ten zuiden van de Schipsloot (langs de huidige Meerweg) met de veenontginning van het Friescheveen. Het meer bereikte zijn huidige vorm, of liever gezegd de vorm die het tot de uitbreiding in de zeventiger jaren had, rond 1830. Later werd de Schipsloot ook gebruikt voor het vervoer van stadsvuil, dat aan het begin van de twintigste eeuw werd gestort op de oostoever van het Friescheveen. Het stadsvuil diende als versterking van de dijk, die bedreigd werd door het vrije spel van de wind als gevolg van 'vallende' bomen op de legakkers.

Het gedeelte van de Schipsloot waar nu vijf woonschepen liggen is relatief jong. Het is gegraven als *short cut* naar het Noord-Willemskanaal, toen de Meerweg in 1907 werd aangelegd. Tot die tijd sloot de sloot met een bocht naar het noorden aan op het kanaal, langs de bebouwing aan de Hoornsedijk, een structuur die nu nog steeds goed in het landschap is te herkennen. Ook de oorspronkelijke verbinding van de Schipsloot met het kanaal is nog in het open veld te herkennen. De zone tussen het kanaal en de dijk was een laaggelegen stuk moerassig grasland.

De Hoornsedijk ging in één vloeiende beweging over in de Paterswoldsedijk, waaraan de Schipsloot parallel lag. De Paterswoldsedijk vormde de zuidelijke begrenzing van het Paterswoldsemeer, al in de zestiende en zeventiende eeuw ontstaan als gevolg van veenafgraving.

Hoewel de Schipsloot vlakbij het Noord-Willemskanaal en de A28 ligt, bepaalt vooral het weidse karakter van de oude bedijkte veengronden de ruimtelijke karakteristiek van het kanaalvak. Het 'restland' ten noorden van de sloot is vol begroeid en ook de A28 ligt verscholen achter stevige houtwallen. De zompige weilanden en de lintbebouwing langs de Hoornse- en Paterswoldsedijk geven de plek nog altijd een historisch gelaagde en landschappelijke uitstraling. Net als voor het kanaalvak langs de Hoornsedijk zijn authentieke schepen in de Schipsloot de meest voor de hand liggende keuze. Arken en scharken zijn vanwege de ruimtelijke en historische context een minder passende keuze. Gezien de groene profielen en omgeving is het oevergebruik conform bestemmingsplan en sneltoetscriteria. De kenmerkende groenprofielen moeten worden gerespecteerd, te meer daar het vaak recreatieve oevers betreft. De criteria voor woonschepen zijn er op gericht het groene en landschappelijke karakter van de context te behouden.





GEBIEDSGERICHTE CRITERIA  
10. SCHIPSLOOT HAREN



**CRITERIA 10. SCHIPSLOOT HAREN**

**CONTEXT**

- Woonschepen zetten in op het behoud en de versterking van het groene, landschappelijke karakter van het gebied;
- woonschepen worden landschappelijk ingepast en voegen zich naar de landschapsstructuur;

- woonschepen respecteren zichtlijnen in het groengebied en de visuele en ruimtelijke relatie tussen het groengebied en de omgeving;
- authentieke schepen, arken en scharken contrasteren niet met het groene karakter van het gebied.

#### **ARKEN EN SCHARKEN**

- Arken en scharken zijn eenvoudig en bescheiden van vorm en uitstraling;
- de opbouw van de gevel is consequent en goed van verhouding;
- ruimtelijke afscheidingen worden gerealiseerd met natuurlijke middelen en passen bij het groene karakter van het kanaalvak (bomen, heggen van maximaal 1,20 m, sloten of een combinatie daarvan).

#### **UITWERKING**

- Materiaalgebruik, kleur en detaillering zijn afgestemd op de context, als ook verfijnd en ondergeschikt aan de hoofdvorm;
- materiaal- en kleurgebruik sluiten aan bij het groene karakter van de omgeving;
- divers materiaalgebruik is mogelijk, zolang dit zorgvuldig op elkaar en de omgeving wordt afgestemd.

#### **DEEL 4. VERSNELLING: DE SNELTOETSCRITERIA**

Voor veel voorkomende kleine ingrepen aan woonschepen zijn er *sneltoetscriteria* opgesteld, net als in de Welstandsnota 2018 voorzien van *beeldregels*. De criteria zorgen ervoor dat deze ingrepen snel en gemakkelijk kunnen worden afgehandeld, zonder dat de *kwaliteit* van de woonschepen en het stadsbeeld substantieel verandert. Met de sneltoetscriteria worden als het ware 'marges' gesteld: binnen deze marges kunnen aanvragen in elk geval voldoen aan redelijke eisen van welstand. De criteria vormen *hulpmiddelen* om aan te geven wanneer ingrepen geen bezwaar opleveren.

1. RAMEN EN DEUREN IN EEN BESTAANDE OPBOUW
2. RAMEN IN EEN BESTAANDE ROMP
3. DAKRAMEN, -LUIKEN EN KOEKOEKEN
4. OP- EN AFSTAPVOORZIENINGEN EN ANDERE TOEVOEGINGEN
5. OEVERS EN ERFAFSCHIEDINGEN
6. ZONNEPANELEN

#### **DE SNELTOETSCRITERIA 1. RAMEN EN DEUREN IN EEN BESTAANDE OPBOUW**

Ook voor authentieke schepen, arken en scharken geldt dat gevelopeningen in belangrijke mate bepalend zijn voor de uitstraling, zowel naar het water als naar de aangrenzende oevers, straten en bebouwing toe. Worden ramen of deuren in een bestaande opbouw gewijzigd of vervangen, dan moet het ontwerp *overeenkomen* met en passen bij de bestaande situatie. Het behoud van *samenhang* in het gevelbeeld van woonschepen, als ook in het straat- en stadsbeeld als geheel, is daarbij het vertrekpunt.

Wijzigingen dienen zorgvuldig te worden ontworpen, met oog voor de vormgeving van profilering en detaillering van ramen en deuren, de gevelcompositie, -indeling en -geleding, evenals het kanaalstraatbeeld als geheel. Essentieel aan wijzigingen in ramen en deuren is kortom dat ze zo *weinig* mogelijk als wijzigingen te herkennen zijn.

#### **CRITERIA**

##### **AUTHENTIEKE SCHEPEN**

##### **AANTAL, POSITIE, MAATVOERING EN HOOFDVORM**

- De ramen liggen op één lijn en volgen de curve van de zeeg;
- binnen het specifieke volume van een opbouw (roef, stuurhut, theehut, den) hebben de ramen dezelfde vorm en maat;
- de ramen sluiten niet direct aan op het gangboord en het dak;
- de plaatsing van ramen binnen het specifieke volume van een opbouw volgt een heldere en regelmatige ordening; er is sprake van een samenhangende compositie;
- bij vervanging hebben deuren dezelfde vorm en maat als in de oorspronkelijke situatie.

##### **VORMGEVING, MATERIAAL, KLEUR EN DETAILLERING**

- Het materiaalgebruik past bij de oorspronkelijk materialen van het schip: hout of metaal.
- Het kleurgebruik sluit aan op de bestaande ramen en deuren, maar is per definitie terughoudend.

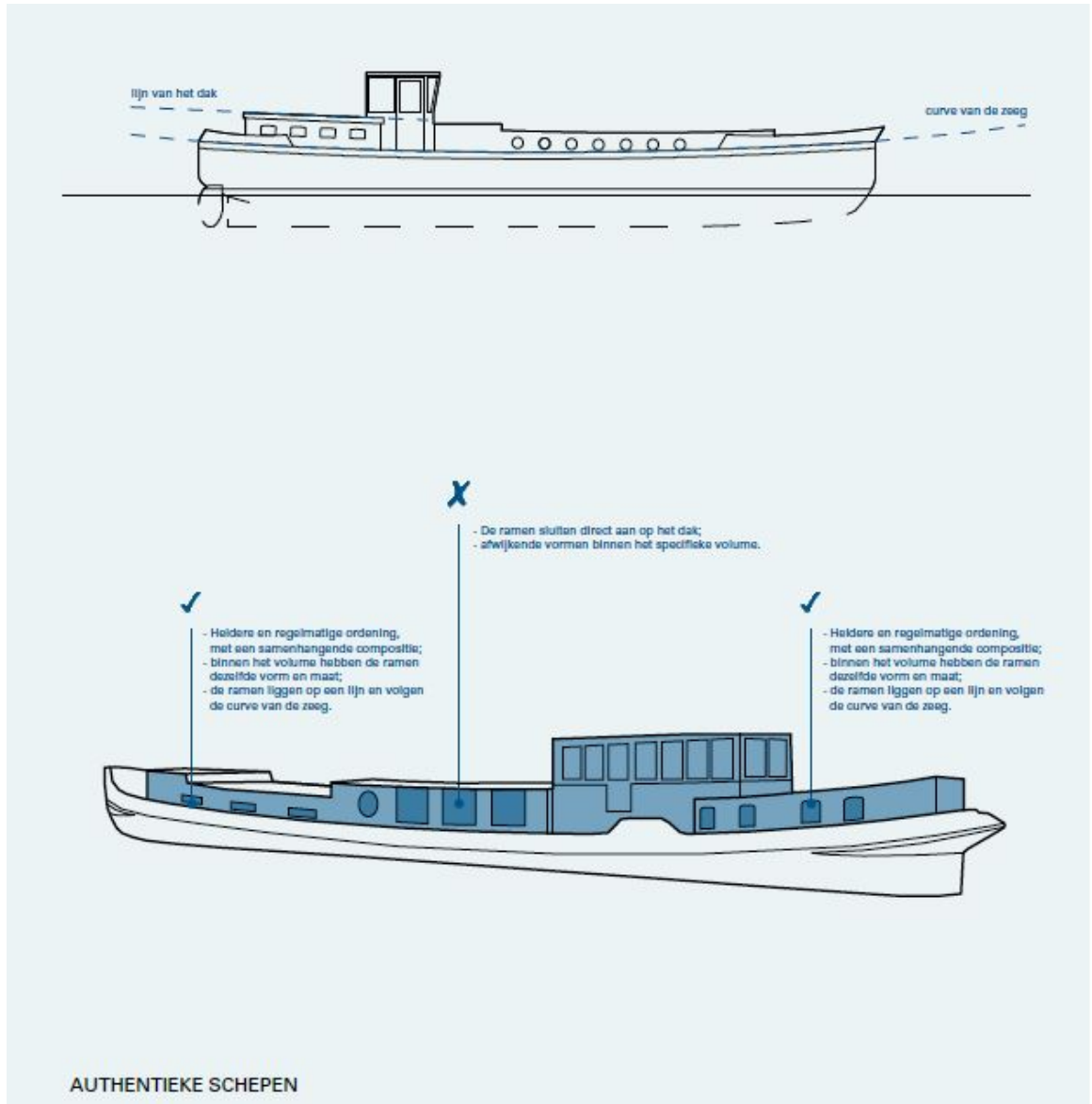
## ARKEN & SCHARKEN

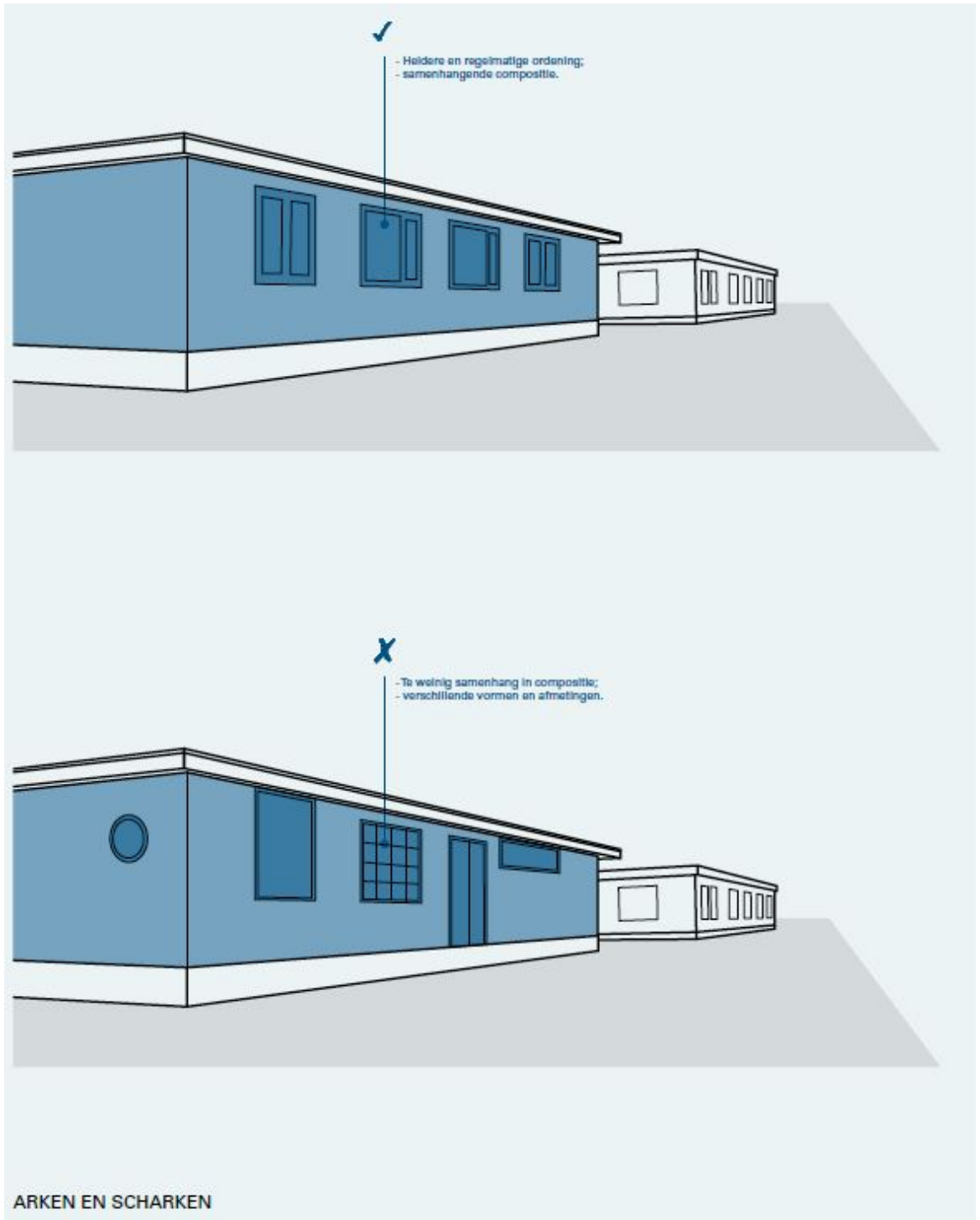
### AANTAL, POSITIE, MAATVOERING EN HOOFDVORM

- De plaatsing van ramen en deuren volgt een heldere en regelmatige ordening; er is sprake van een samenhangende compositie;
- bij vervanging van ramen en deuren hebben deze dezelfde vorm en maat.

### VORMGEVING, MATERIAAL, KLEUR EN DETAILLERING

- Het materiaalgebruik past bij het type bouwwerk, een lichte, drijvende woning: hout of metaal.
- Het kleurgebruik sluit aan op de bestaande ramen en deuren, maar is per definitie terughoudend en onopvallend, als ook afgestemd op de omgeving.



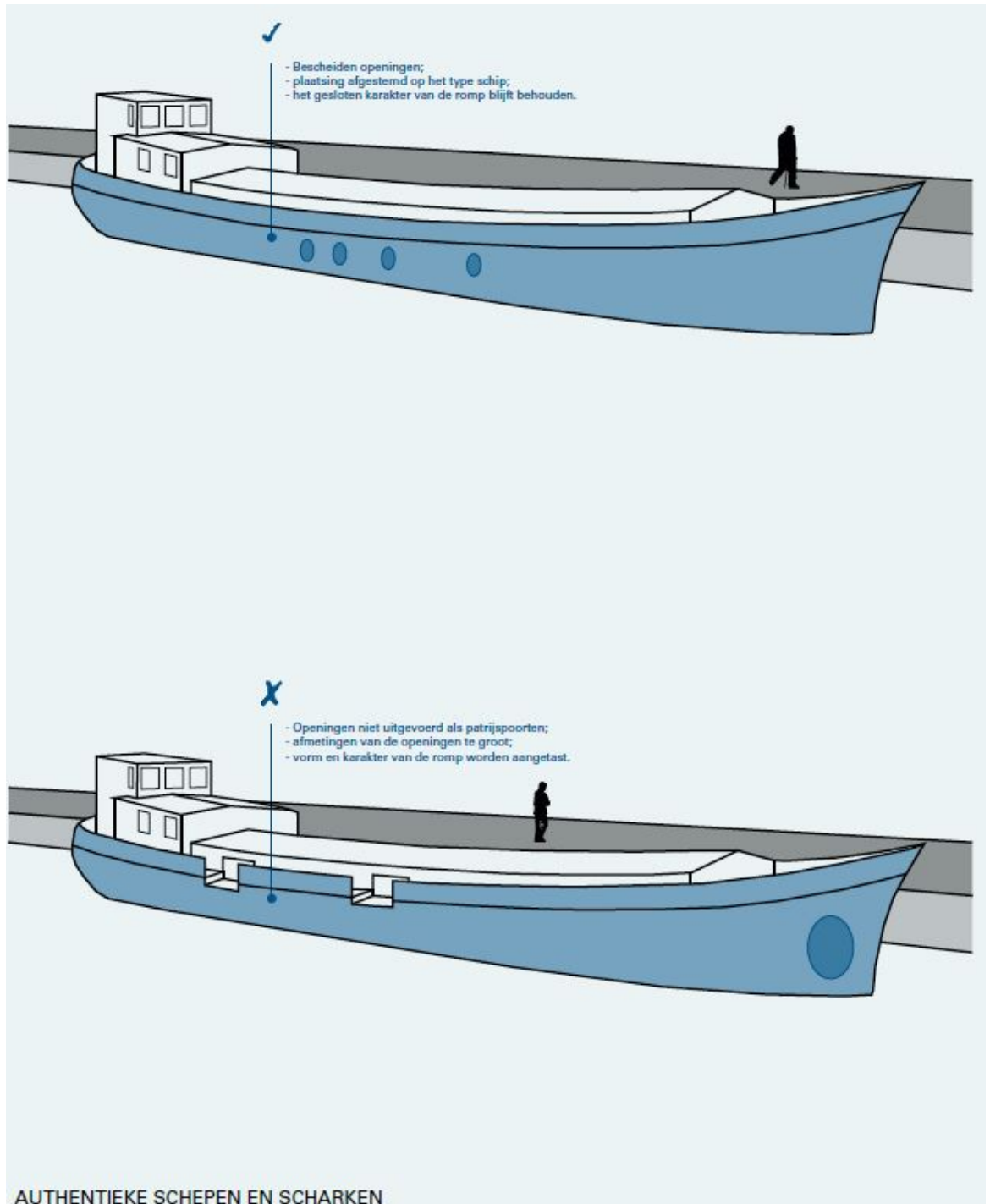


## DE SNELTOETSCRITERIA 2. RAMEN IN EEN BESTAANDE ROMP

Vooraf in schepen en scharken zijn ramen in de romp 'problematisch'; van oorsprong zaten in deze delen natuurlijk geen openingen, enkel de stuurhut en de roef waren van ramen voorzien. Als het laadruim echter tot woonruimte wordt getransformeerd, is er behoefte aan daglicht, uitzicht en ventilatie.

Bij het realiseren van daglichtopeningen in de romp staan de *oorspronkelijke ruimtelijke kenmerken en uitstraling* van de romp centraal. Een goed alternatief is het aanpassen van de luiken (vervangen door lichtdoorlatende delen). Het maken van grote ramen in de romp is in feite wezensvreemd: de romp van een schip is immers bedoeld om sterke en stevig te zijn. Ramen in de romp zijn van oudsher *uitzonderlijk* en dat houden we zo; ze beperken zich tot kleine ronde ramen in de kont en hoog naast het roer, of tot lichtranden in (grotere) passagiersschepen.

Kleine ronde ramen in de romp mogen de romp *niet domineren* en het wezenlijke karakter van de romp *niet verstoren*.



## CRITERIA

### AUTHENTIEKE SCHEPEN & SCHARKEN

#### AANTAL, POSITIE, MAATVOERING EN HOOFDVORM

- Raamopeningen in de romp worden alleen toegepast wanneer ze strikt noodzakelijk lijken en er geen goede alternatieven zijn;
- eventuele openingen in de romp ten behoeve van daglicht zijn uitgevoerd als patrijspoorten, met bescheiden afmetingen en in plaatsing afgestemd op het type, de maten en de lijnen van het schip;

- de patrijspoorten ondersteunen het gesloten karakter van de romp.

#### **VORMGEVING, MATERIAAL, KLEUR EN DETAILLERING**

- Het materiaal- en kleurgebruik is conform de oorspronkelijke uitvoering van patrijspoorten.

#### **DE SNELTOETSCRITERIA 3. DAKRAMEN, -LUIKEN EN KOEKOEKEN**

Dakramen en -luiken zijn openingen in het dakvlak van de opbouw van schepen, arken of scharken. Het uitgangspunt voor dakramen en -luiken is dat de *hoofdvorm* van het dakvlak behouden blijft. Er dient voldoende dakvlak rondom de dakramen en -luiken aanwezig te blijven.

De dakramen en -luiken moeten overtuigend aansluiten op de *vorm* en het *karakter* van het dakvlak en de opbouw. Dakramen en -luiken moet kortom zo veel mogelijk *onderdeel* van het dakvlak worden, *bescheiden* zijn in uitstraling en *terughoudend* worden uitgevoerd.

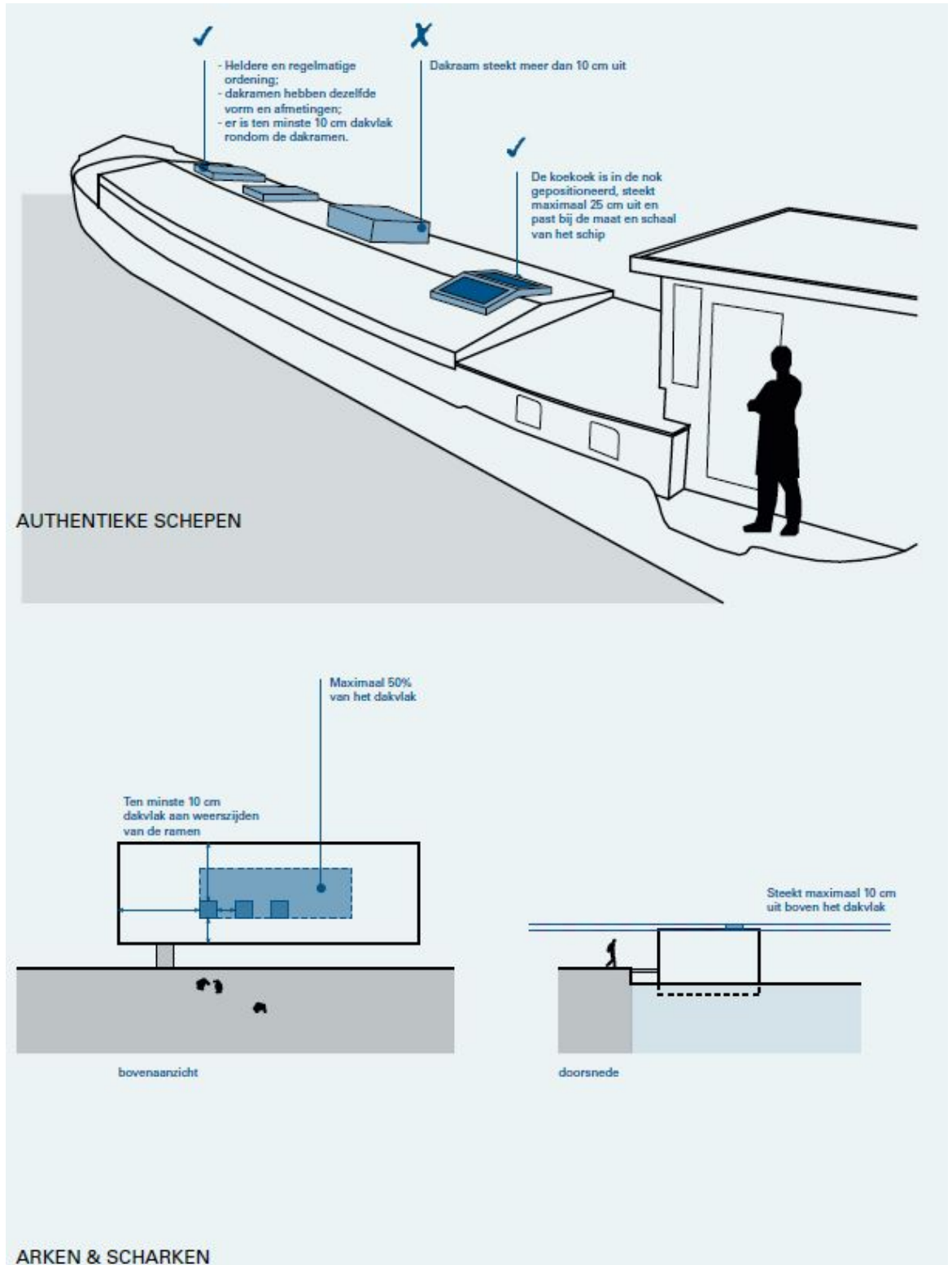
#### **CRITERIA**

##### **AANTAL, POSITIE, MAATVOERING EN HOOFDVORM**

- Dakramen en -luiken zijn regelmatig in de lengterichting en vanuit het midden van het dakvlak gerangschikt;
- maximaal 50% van het dakvlak bestaat uit dakramen of -luiken;
- rondom dakramen en -luiken bevindt zich ten minste 10 centimeter dakvlak;
- dakramen en -luiken liggen plat in het dakvlak en steken maximaal 10 centimeter boven het dakvlak uit;
- worden er meerdere dakramen en -luiken geplaatst, dan hebben deze dezelfde vorm en afmetingen;
- bij schepen worden koekoeken op de nok van de opbouw geplaatst, in de lengterichting midden op het schip, maximaal 25 centimeter boven het dakvlak uitstekend;
- koekoeken zijn ondergeschikt aan het geheel en zijn in verhouding met de oorspronkelijke maat en schaal van het schip.

##### **VORMGEVING, MATERIAAL, KLEUR EN DETAILLERING**

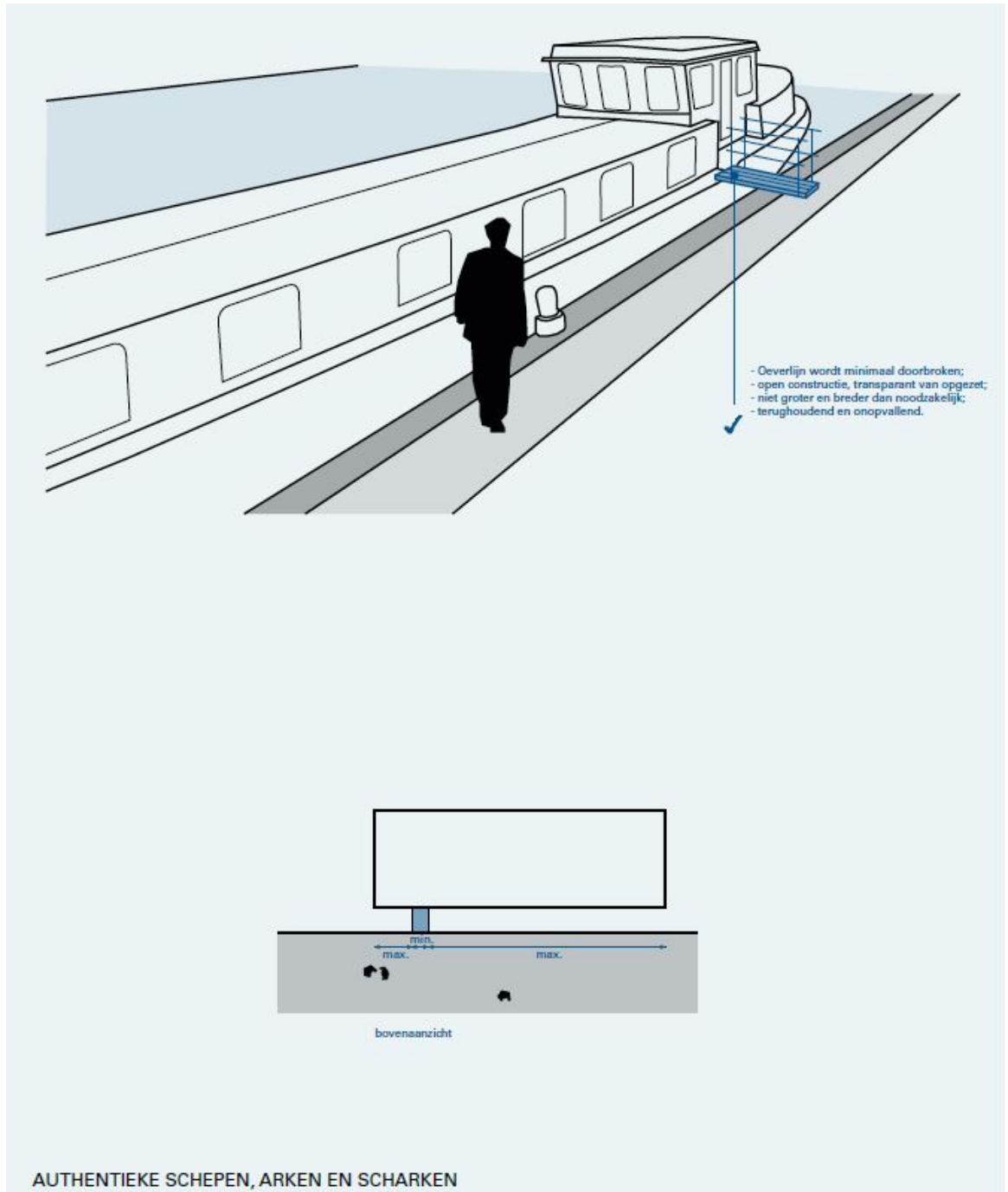
- Het materiaalgebruik komt overeen met het materiaal van het dak, of is afgestemd op het materiaal van de opbouw: hout of metaal;
- dakramen zijn van helder, doorzichtig glas;
- het kleurgebruik is conform het dak van de opbouw.



#### DE SNELTOETSCRITERIA 4. OP- EN AFSTAPVOORZIENINGEN EN ANDERE TOEVOEGINGEN

Onder op- en afstapvoorzieningen verstaan we alle steigers, trappen, hekwerken, nutsvoorzieningen en loopplanken, die bij kant noch wal horen, maar letterlijk een *brug* slaan tussen woonschepen en de oever. Voor de kwaliteit van zowel schepen, arken en scharken, als de oevers is het van belang dat deze niet aan elkaar 'groeien', dat er kortom een duidelijk *onderscheid* tussen oever en water is. Het uitgangspunt voor op- en afstapvoorzieningen is daarom dat ze *terughoudend* en onopvallend worden vormgegeven, dat ze zo weinig mogelijk ruimte innemen en *transparent* van karakter zijn.

Andere noodzakelijke toevoegingen, zoals schoorstenen, moeten door hun maatvoering en vormgeving passen in het totaalbeeld van het schip. Ook deze toevoegingen moeten zo terughoudend mogelijk worden vormgegeven en mogen het beeld niet domineren. Vanzelfsprekend zijn alle toegevoegde elementen die van oudsher op een schip aanwezig waren, zoals lieren, luiken, bolders, mast, boegspriet, zwaarden en dergelijke, toegestaan.



## CRITERIA

### AANTAL, POSITIE, MAATVOERING EN HOOFDVORM

- Op- en afstapvoorzieningen worden zo geplaatst, dat ze het minimale ruimtebeslag op of boven het water innemen;
- de oeverlijn wordt minimaal onderbroken;
- op- en afstapvoorzieningen bestaan uit een open constructie, zodat transparantie is gewaarborgd; ook een eventuele leuning wordt open uitgevoerd;



- op- en afstapvoorzieningen worden niet groter en breder uitgevoerd dan noodzakelijk;
- de vormgeving is minimaal, terughoudend en onopvallend.

#### **VORMGEVING, MATERIAAL, KLEUR EN DETAILLERING**

- Het materiaalgebruik past bij de context: hout en metaal;
- het kleurgebruik is gedekt, gaat op in de omgeving en trekt geen aandacht.

#### **DE SNELTOETSCRITERIA 5. OEVERS EN ERFAFSCHEIDINGEN**

Oevers en erfafscheidingen horen strikt genomen natuurlijk niet bij schepen of drijvende bouwwerken. In het dagelijks gebruik van authentieke schepen, arken en scharken is de relatie ervan met oevers en afscheidingen echter vanzelfsprekend. Om drijvende woningen te kunnen gebruiken en betreden is het gebruik van de walkanten onvermijdelijk. Hoewel oevers en walkanten doorgaans in eigendom van de gemeente zijn en in principe onderdeel zijn van de openbare ruimte, zijn deze bij veel kanaalvakken in bruikleen gegeven. De gemeente stelt hiervoor specifieke bruikleenovereenkomsten op, die afspraken vastleggen over het gebruik.

Over de ruimtelijke inrichting en uitstraling zeggen deze overeenkomsten minder en dus is er in bestemmingsplan zowel als welstandsnota een eenvoudige set basisprincipes benoemd, die er voor zorgt dat de relatie tussen straat, oever en water *helder en overzichtelijk* blijft. De sneltoetscriteria voor oevers en erfafscheidingen zijn kortom opgesteld om dit principe te ondersteunen: *een ruimtelijke en visuele relatie* tussen straat, oever en water, als ook een duidelijk *onderscheid* tussen straat, oever en water, zonder dat er harde, ruimtelijke grenzen ontstaan.

Voor de kanaalvakken zijn op basis van de context verschillende criteria opgesteld.

#### **CRITERIA**

##### **AANTAL, POSITIE, MAATVOERING EN HOOFDVORM**

##### **DIEPENRING, VERBINDINGSKANAAL, EENDRACHTSKANAAL, OUDE WINSCHOTERDIEP WESTZIJDE:**

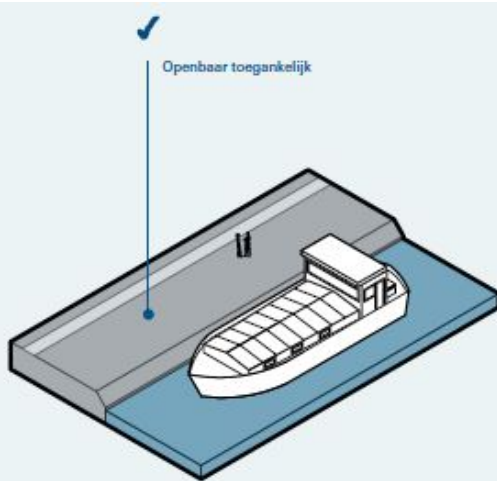
- Oevers en kaden worden niet in bruikleen gegeven en er zijn geen bergingen toegestaan (met uitzondering van de bestaande bergingen aan de Winschoterdiep Westzijde); de oevers of kaden zijn openbaar toegankelijk en vrij van bebouwing.

##### **REITDIEP, HOENDIEP, BOTERDIEP, OUDE WINSCHOTERDIEP OOSTZIJDE:**

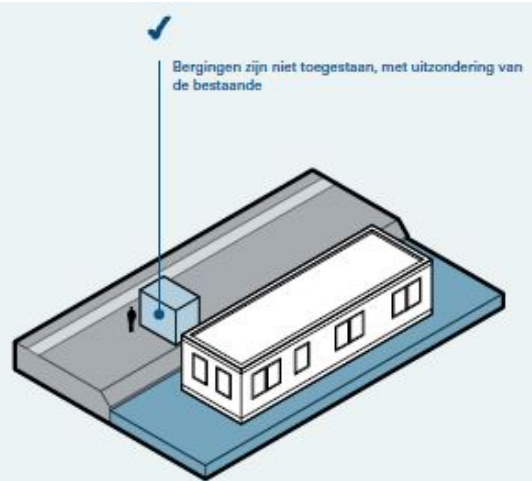
- De oevers mogen over de gehele lengte van de romp als tuin in gebruik worden genomen;
- over de gehele lengte van de tuin mag een haag van maximaal 1,20 meter worden geplaatst tussen straat en oever; een gebouwde erfafscheiding is niet toegestaan, tenzij het een transparant hekwerk van maximaal 1 meter betreft ten behoeve van begroeiing;
- maximaal twee derde van de lengte van de tuin mag als bouwvlak worden gebruikt voor bergingen, steigers of op- en afstapvoorzieningen;
- minimaal een derde van de lengte van de tuin is vrij van bergingen, steigers of op- en afstapvoorzieningen, aaneengesloten of in maximaal twee delen (die dan elk een zesde van de lengte van de tuin zijn; hiermee worden er doorzichten gewaarborgd en blijft er een visuele en ruimtelijke relatie tussen straat, oever en water bestaan);
- per tuin is één berging toegestaan (binnen het in het bestemmingsplan aangegeven bouwvlak), die maximaal 15% van het bouwvlak beslaat, met een maximum van 12 m<sup>2</sup> (de berging mag in alle gevallen minimaal 7,5 m<sup>2</sup> bedragen);
- per tuin is één vlonder of steiger toegestaan (binnen het in het bestemmingsplan aangegeven bouwvlak), die maximaal 18 m<sup>2</sup> beslaat.

##### **NOORD-WILLEMSKANAAL:**

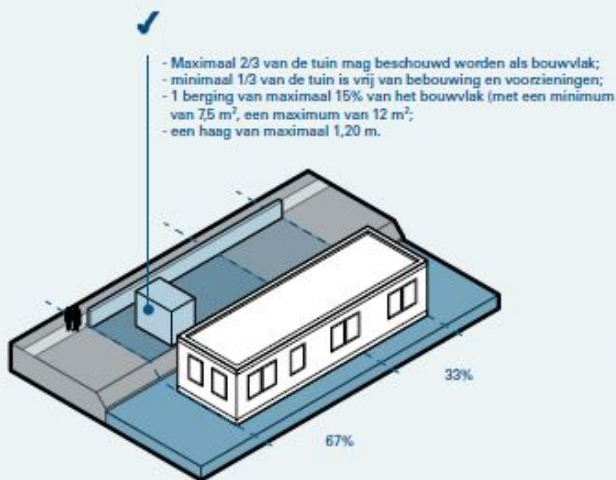
- Maximaal een derde van de lengte van de romp is als aaneengesloten ruimte ingericht als tuin;
- over de lengte van de tuin (een derde van de romp) mag een haag van maximaal 1,20 meter worden geplaatst tussen straat en oever; een gebouwde erfafscheiding is niet toegestaan, tenzij het een transparant hekwerk van maximaal 1 meter betreft ten behoeve van begroeiing;
- in het gedeelte dat als tuin in gebruik is, zijn geen bergingen toegestaan; wel zijn steigers of op- en afstapvoorzieningen toegestaan;
- per tuin is één vlonder of steiger toegestaan (binnen het in het bestemmingsplan aangegeven bouwvlak), die maximaal 18 m<sup>2</sup> beslaat.



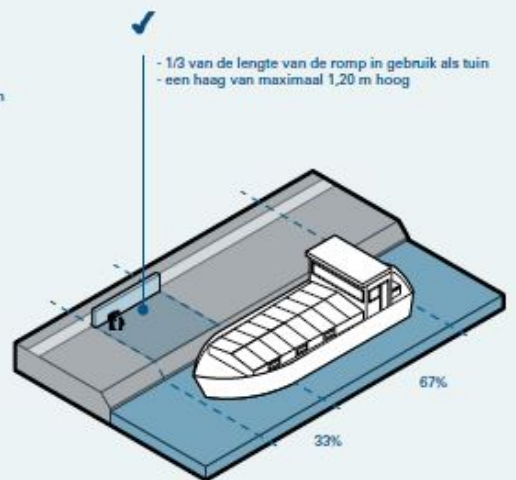
DIEPENRING, VERBINDINGSKANAAL EN  
EENDRACHTSKANAAL



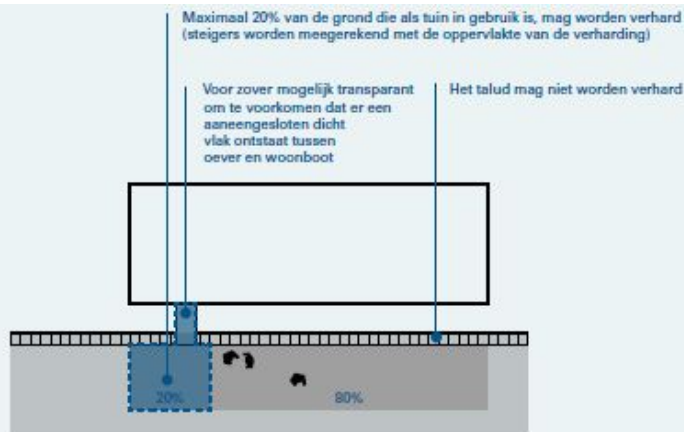
OUDE WINSCHOTERDIEP WESTZIJDE



REITDIEP, HOENDIEP, BOTERDIEP EN  
OUDE WINSCHOTERDIEP OOSTZIJDE

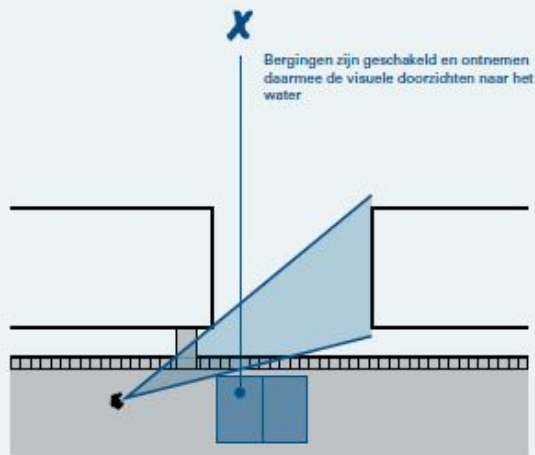


NOORD-WILLEMSKANAAL

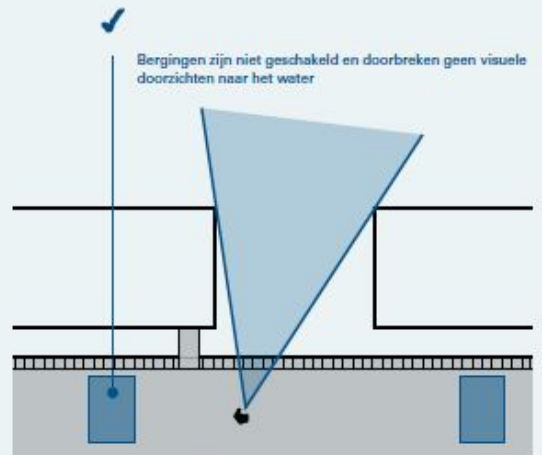


bovenaanzicht

## VERHARDING EN STEIGER



bovenaanzicht



bovenaanzicht

## BERGINGEN

### VORMGEVING, MATERIAAL, KLEUR EN DETAILLERING

#### ALGEMEEN:

- Indien geen sprake is van een verharde, stenen kade, hebben de oevers een groen en landschap-pelijk karakter.

#### VERHARDING:

- Maximaal 20% van de grond die als tuin in gebruik is, mag worden verhard (steigers worden meegerekend met de oppervlakte van verharding);
- taluds mogen niet worden verhard.

#### BERGINGEN:

- Bergingen worden niet geschakeld met die van aangrenzende woonschepen en mogen visuele en ruimtelijke doorzichten tussen straat, oever en water niet blokkeren;
- de vormgeving van de berging past bij de kwaliteit en uitstraling van het betreffende woonschip en is afgestemd op (het doorgaans groene karakter van) de context; hiervan mag worden afgeweken als de bergingen langs een kanaalvak allemaal volgens een hoogwaardig ontwerp op dezelfde wijze worden vormgegeven en uitgevoerd;
- bergingen zijn altijd een ondergeschikte toevoeging aan woonschepen en oevers; ze mogen ligplaatsen en woonschepen niet domineren, ze contrasteren niet met het groene karakter van de oever;
- bergingen hebben een heldere en herkenbare hoofdvorm, die past bij de ruimtelijke principes van ligplaatsen, woonschepen en oevers; ze zijn alzijdig en worden altijd beoordeeld in relatie tot het profiel van straat-oever-water-schip, aangezien ze onderdeel zijn van een doorgaans samenhangende openbare ruimte;
- het materiaalgebruik past bij de context: hout en metaal; vanwege het openbare karakter van de oevers worden standaardproducten niet als passende oplossingen gezien;
- het kleurgebruik is natuurlijk, gedekt en terughoudend, passend bij het woonschip en het doorgaans groene en landschappelijke karakter van de oever, het trekt geen aandacht.

#### STEIGERS:

- De vormgeving van de steiger past bij het woonschip en bij het karakter van de oever;
- de steiger is voor zo ver mogelijk transparant, voorkomen wordt dat er een aaneengesloten, dicht vlak ontstaat tussen oever en woonschip;
- het materiaalgebruik past bij de context: hout en metaal;
- het kleurgebruik is gedekt, gaat op in de omgeving en trekt geen aandacht.

#### DE SNELTOETSCRITERIA 6. ZONNEPANELEN

Zonnepanelen worden meestal aangebracht op daken en zijn zeker bij schepen doorgaans goed zichtbaar. Ze zijn medebepalend voor de uitstraling van het woonschip en de uitstraling van het stadsbeeld. Voor zonnepanelen geldt daarom dat we ze zo goed mogelijk willen laten *aansluiten* op de kenmerken van het woonschip en het karakter van de omgeving, dat ze als onderdeel van het dakvlak 'wegvallen' en zo weinig mogelijk aandacht vragen. Zonnepanelen moeten in maatvoering en kleurstelling *terughoudend* ten opzichte van de hoofdvolumes van de woonschepen worden uitgevoerd. Ze dienen zo goed mogelijk op deze oorspronkelijke volumes te worden afgestemd en hiervan onderdeel te worden, zodat de hoofdvorm van het woonschip niet wordt aangetast. Anders dan bij bebouwing is er bij woonschepen vaak geen sprake van regelmatige en eenduidige dakvlakken. Hoewel we hier basisprincipes formuleren, verdient de plaatsing van zonnepanelen extra aandacht in de beoordeling.

#### CRITERIA

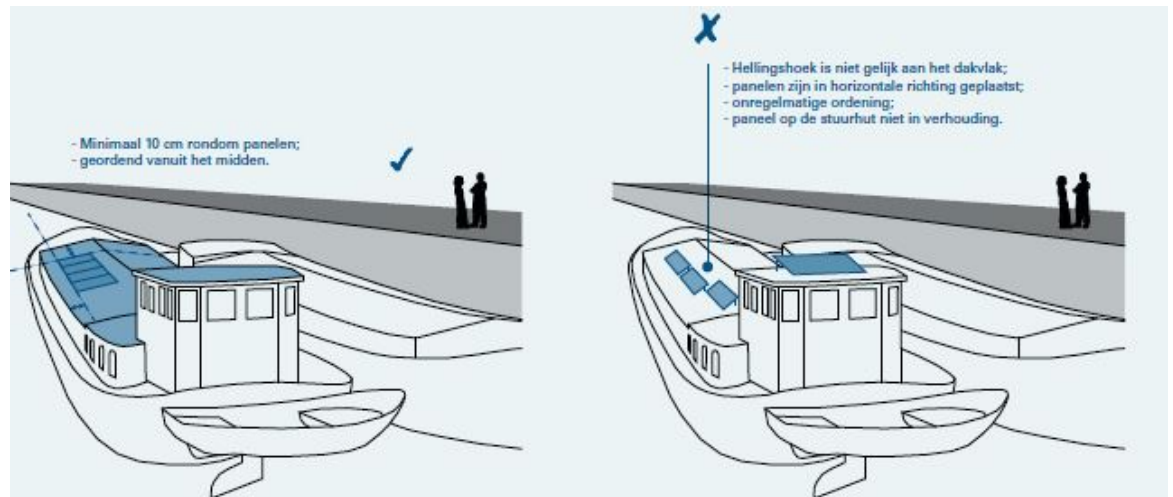
##### AANTAL, POSITIE, MAATVOERING EN HOOFDVORM

##### AUTHENTIEKE SCHEPEN

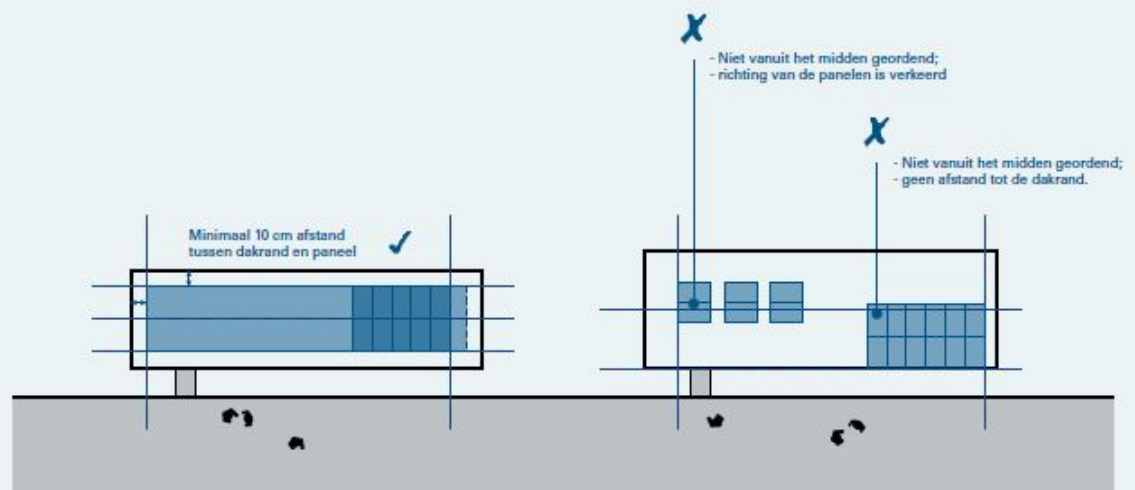
- Zonnepanelen worden op de hoofdvolumes van de opbouw van schepen geplaatst (roef, den, stuurhut, theehut), *niet op het casco, het voor- en achterdek, als ook de gangboorden*;
- bij meerdere zonnepanelen op hetzelfde volume, zijn deze regelmatig geordend, in elk geval op één lijn, indien mogelijk in een rechthoekig vlak zonder verspringingen, maar altijd zodanig dat het karakter van de hoofdvolumes wordt gerespecteerd;
- de zonnepanelen worden haaks op de lengterichting van het schip geplaatst, geordend vanuit het midden van het dakvlak (in de dwarsrichting);
- indien zonnepanelen niet één geheel vormen met de installatie, wordt de installatie aan de binnenzijde van het schip geplaatst;
- indien zonnepanelen op meerdere volumes worden geplaatst, zijn deze verdeeld naar gelang de verhouding tussen deze volumes;
- indien er op het volume andere elementen aanwezig zijn, zoals dakluiken en -ramen, worden de panelen in een regelmatig, (in de lengterichting van het schip) horizontaal geordend patroon gelegd;
- zonnepanelen liggen direct in of op het volume van de opbouw;
- er is minimaal 10 centimeter dakvlak rondom de zonnepanelen (dit geldt ook voor de afstand tot andere elementen, zoals ramen en dakluiken);
- de hellingshoek van de zonnepanelen is gelijk aan die van het dakvlak van de opbouw.

### ARKEN & SCHARKEN

- Indien er sprake is van schuine daken gelden de sneltoetscriteria van de Welstandsnota Groningen 2018;
- op platte daken worden de zonnepanelen plat in een regelmatig patroon of vlak geordend, afgestemd op de hoofdvorm en opzet van de ark of schark;
- er is minimaal 10 centimeter dakvlak rondom de zonnepanelen (dit geldt ook voor de afstand tot andere elementen, zoals ramen en dakluiken);
- op platte daken worden zonnepanelen altijd haaks op de lengterichting, vanuit het midden geordend (in de dwarsrichting).



### AUTHENTIEKE SCHEPEN



bovenaanzicht

### ARKEN & SCHARKEN

## DEEL 5. REM: DE EXCESSENREGELING

Elke welstandsnota dient een excessen-regeling te hebben, waarin de criteria staan ter beoordeling van de vraag of een woon schip “in ernstige mate in strijd” is met redelijke eisen van welstand. Ook achter stallig onderhoud kan er na verloop van tijd toe leiden dat er een welstandsexces ontstaat.

Wanneer er sprake is van een welstandsexces, kan de gemeente handhavend optreden en de eigenaar aanschrijven om het woonschip (weer) in overeenstemming te brengen met redelijke eisen van welstand. Het meest gehanteerde criterium is dat er sprake moet zijn van een buitensporigheid in het uiterlijk die ook voor niet-deskundigen evident is en die afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit van een gebied.

### CRITERIA

- Woonschepen worden zodanig fysiek of visueel van de omgeving afgesloten, dat de relatie met de context ernstig wordt verstoord of opgeheven;
- architectonische bijzonderheden worden bij aanpassing van een woonschip ontkend of vernietigd;
- het materiaalgebruik van woonschepen is armoedig;
- het kleurgebruik van woonschepen heeft een sterk negatieve invloed op het karakter van zowel de bebouwing als de omgeving; er worden felle en sterk contrasterende kleuren toegepast;
- wijzigingen in de detaillering van kozijnen, deuren en gevelgeleding vormen een te grote aantasting van de oorspronkelijke karakteristiek van de woonschip;
- reclame is zeer opvallend, opdringerig, of wordt veelvuldig herhaald, al dan niet op plekken die daarvoor niet geschikt zijn;
- woonschepen vertonen zeer grote afwijkingen van de legenda van de stad (gebiedsgerichte criteria, beschermde stadsgezichten, wateratlas), bijvoorbeeld omdat ze slecht zijn onderhouden, in verval zijn of ernstig zijn verwaarloosd, met negatieve gevolgen voor de bebouwing en de omgeving.
- de samenhang van schip en opbouw is verstoord door armoedig materiaalgebruik, achterstallig onderhoud, sterke veroudering, verwaarlozing, verval, beschadiging, gedeeltelijke afbraak, instorting, dan wel verandering van het woonschip;
- de detaillering van de wanden van het woonschip wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;
- kenmerkende elementen van woonschepen passend bij het type of benodigd voor de vaart zijn beschadigd of verwijderd;
- de vorm of het aanzien wordt in overwegende mate bepaald door objecten die op het schip zijn geplaatst.

## BIJLAGE DE WATERATLAS

### WATERATLAS 1. BINNENSTAD

#### KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR

Net als veel Nederlandse steden is de ontstaansgeschiedenis van Groningen nauw verweven met de ruimtelijke ontwikkeling van het water. Al voordat de zeventiende-eeuwse uitleg en vesting werd aangelegd, was waterstad Groningen het brandpunt in een ster van waterwegen. De watergeschiedenis is nog steeds goed afleesbaar en bepaalt grotendeels de ruimtelijke kenmerken van de waterstructuur rondom de binnenstad. De centrumgracht vormt een sterk geheel met het beschermd stadsgezicht van de binnenstad, maar de verschillende 'zijden' hebben door het specifieke historische karakter van de waterontwikkeling uiteenlopende ruimtelijke kenmerken.

Misschien wel de meest tot de verbeelding sprekende zijde is de westzijde van de binnenstad, de (Hoge en Lage der) A en de verbinding met de Noorderhaven en het Reitdiep. Niet alleen wijzen de machtige pakhuizen en statige herenhuizen hier op de rijke watergeschiedenis, ook vormde de rivier de A samen met de Hunze de spil in de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen. In tegenstelling tot veel Hollandse steden, waar het water tot diep in het hart van de stad drong, ontstond Groningen aan het begin van de elfde eeuw op de noordelijkste punt van de Hondsrug, *ingeklemd* door rivieren aan de flanken. Naast hoofdzakelijk noord-zuid georiënteerde straten liepen er vanaf de vroegste ontwikkeling al belangrijke wegen in oostelijke en westelijke richting, naar het water kortom. Het gebied rondom het Martiniekerkhof ontwikkelde zich tot kerkelijk, bestuurlijk en militair centrum, het gebied rondom de Grote Markt werd vanaf het begin door de agrarische functie gekenmerkt, terwijl de Vismarkt zich al vroeg als handelsplaats vormde, gericht op de A.

Van de dertiende tot en met de vijftiende eeuw zorgden naast verbeteringen aan de vestingwerken een groot aantal waterbouwkundige werken voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Om een betere verbinding met zee te waarborgen, vormden A en Hunze ten noorden van de Hondsrug uiteindelijk samen het Reitdiep, dat al in de dertiende eeuw werd gegraven. Rond 1260 werd een verbinding met de Hunze gegraven, een die rond 1400 verbeterd zou worden met het graven van het Schuitendiep. Vanaf 1424 werd het Damsterdiep aangelegd, waardoor een directe verbinding met de Eems tot stand kwam.

De verbeteringen aan wal en water verfijnde zich in de zestiende eeuw. De stadsgracht werd verbreed tot diepenring, waarmee deze niet alleen ter verdediging was maar ook betekenis kreeg voor de waterinfrastructuur. Waarschijnlijk al in het tweede kwart van de vijftiende eeuw, maar zeker voor het eerste kwart van de zestiende eeuw werd het 'Lopende Diep' gegraven, waardoor het water van de Hunze ook direct op het Reitdiep afstroomde, zoals de naam al doet vermoeden. Ook de waterverbindingen in westelijke richting werden verbeterd; het Hoendiep kwam rond 1570 tot stand. Verder werd tussen 1616 en 1637 het Zuiderdiep-Kattendiep gegraven en zou vanaf 1637 het Schuitendiep als Winschoterdiep tot aan Winschoten worden verlengd.

Naar het noorden toe volgde aan het begin van de zeventiende eeuw het Boterdiep in het verlengde van het Schuitendiep. Binnen de zeventiende-eeuwse vesting werden de waterwegen via imposante waterpoorten de stad in getrokken, waarvan er helaas geen enkele bewaard is gebleven. Binnen de vesting werden het Boterdiep, Damsterdiep, Winschoterdiep, Hoornsediep (de A), Hoendiep en Reitdiep met elkaar verbonden via de diepenring van Schuitendiep, Kattendiep, Zuiderdiep, A, Noorderhaven en Lopendediep.

De vestingwerken die in de zeventiende eeuw de voor die tijd kenmerkende 'stervormige' plattegrond creëerde, hebben in de waterstructuur vooral de zuidzijde van de binnenstad beïnvloed. Toen de vestingwallen in het laatste kwart van de negentiende eeuw werden geslecht, is de zuidelijke stadsgracht vergraven tot een breed verbindingskanaal tussen de Wester- en Oosterhaven, aan de noordzijde begeleid door fraaie groene singels met villa's en herenhuizen. Ook worden vanaf die tijd de overbodig geworden waterwegen gedempt, vanaf 1879 het Zuiderdiep, in 1912 het Boterdiep, in 1953 het Damsterdiep en in 1962 de Westerhaven. Dankzij de grote rol van het water in de ruimtelijke ontwikkeling van de Groningen, levert de structuur van de waterwegen en vooral ook de profilering ervan, een grote bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte.

#### DE A EN NOORDERHAVEN

Als geheel vertegenwoordigt de diepenring rondom de binnenstad een historische waardevolle, ruimtelijke structuur. Niet alleen is de gracht onderdeel van het beschermd stadsgezicht, ook is de volledige kade aan weerszijden van het diep beschermd als rijksmonument en is een aantal bruggen beschermd als rijks- of gemeentelijk monument. Maar het diep kent grote verschillen in profiel, bebouwingsbeeld, kaden en inrichting.

De Hoge en Lage der A hebben het meest *picturesque* karakter, vooral ook omdat het watergebruik hier nog redelijk oorspronkelijk is. Mogelijkheden om aan het water te zitten of te verblijven zijn beperkt, maar nog altijd is het hier een komen en gaan van schepen, te meer daar de A als schakel tussen het Reitdiep en het Verbindingskanaal onderdeel is van de 'staande mast-route' door Groningen. Ook de Noorderhaven geldt nog altijd als 'varende haven', waar geen vaste ligplaatsen zijn, maar waar boten kunnen aan- en afmeren. De bebouwing rondom het water van de A zorgt voor een nadrukkelijk *scenisch* tafereel, aangezien pakhuizen, herenhuizen, stadswoningen en bescheiden appartementengebouwen hier keurig de kromming van de oorspronkelijke rivier volgen. Hier varen we de bekendste 'ansichtkaart' van Groningen binnen, waar door het mooie compacte profiel en de toegankelijkheid van de open kaden het water een directe relatie met de openbare ruimte heeft.

Ook de Noorderhaven kenmerkt zich door grote pakhuizen, statige stadswoningen en voormalige handelscomplexen. Het belang van Groningen als waterstad blijkt prachtig uit deze 'havenhoek', vooral ook omdat er in het begin van de zeventiende eeuw ten noorden van de haven een scheepstimmerwerf van de West-Indische Compagnie werd gevestigd, nabij het huidige Noorderplantsoen. Deze compagnie was weliswaar geen lang leven beschoren en de ruimtelijke invloed ervan op de stad is beperkt gebleven, maar dat Groningen destijds al een waterstad van formaat was, heeft de relatie tussen stad en water aan deze zijde bestendigd.

#### VAN LOPENDEDIEP TOT OOSTERHAVEN

De typische verschillen tussen de afzonderlijke delen van de Diepenring in Groningen hangen nauw samen met de landschappelijk ligging van de stad en de ruimtelijke kenmerken van de directe omgeving. Het is evident dat Groningen op een belangrijk kruispunt van routes ontstond, maar de stad lag tevens op een snijpunt van verschillende landschappen: de zeeklei met kunstmatige heuvels in het noorden, noordoosten en -westen, de veengebieden in het zuidoosten en -westen en de zandrug vanuit het zuiden. De verschillen in het landschap, de ontginning ervan, als ook de verbinding ervan met de stad, hebben het gebruik van de waterstad en daarmee het karakteristieke uiterlijk van waterstructuur, kaden en stadsbeeld blijvend bepaald.

Het Lopendediep bijvoorbeeld heeft een heel specifieke maat en schaal. Niet alleen ligt het water hier letterlijk veel dieper omdat het de Hondsrug doorkruist (en het land kortom 'hoger' ligt), ook is het profiel van bebouwing-straat-kade-water-kade-straat-bebouwing ruimer dan bij de A. De opeenvolgende fasen van bolwerkversterking en de aanleg van 'lopend' vaarwater zorgden uiteindelijk voor een brede waterstructuur, overigens net als bij de Spilsluizen, de Turfsingel en het Schuitendiep, waarvan die laatste twee zelfs tijdelijk uit een 'dubbel' diep bestonden: een gracht als onderdeel van het bolwerk en daarbuiten een brede vaarverbinding. Hoewel de grachten van de bolwerken uiteindelijk weer werden overbouwd, is de stedelijke ruimte rondom het water aan de noord- en oostzijde van een hele andere orde dan die van de A.

Het Lopendediep gaat over in de Spilsluizen, die ooit als scheiding fungeerden tussen het peil van de Hunze en de A. Opvallende verschijning aan de Spilsluizen is de Ossenmarkt, die samen met het Guyotplein langs het Lopendediep een klassiek barok plein vormt, zoals dat gepast was binnen de zeventiende-eeuwse ideeën over stadsuitbreiding. De naam ervan herinnert ons aan een tijd waarin niet alleen de boten maar ook het vee uit de omgeving tot diep in de stad kwam, ondanks het chique karakter van het plein. De meest barokke Groningse plek doet zo nog eens een ruime schep bovenop het toch al weidse stedelijke profiel van de waterstructuur. De ruime maat van het profiel ervaren we ook bij het tweede deel van de Spilsluizen en het begin van de Turfsingel, waar brede groenstroken het water begeleiden. Als restant van het sluizencomplex van de 'Grote Spilsluizen' is dit onderdeel van het weinige openbare groen langs de diepenring.

Vanaf hier loopt de Turfsingel in een bocht naar het zuidoosten, een plek waar we nog een glimp opvangen van de oorspronkelijke verbinding met het Boterdiep, een ruim water-wegkruispunt waar zich ooit de steenmarkt bevond.

De voormalige steenmarkt duidt net als bijvoorbeeld de graanpakhuizen aan het Hoge der A op de in-nige economische relatie die stad en ommeland door het water kenmerkten. De stad stimuleerde de graan-, steen- en kalkindustrie, waarop dankzij het stapelrecht belasting en passagegelden konden worden geheven. Ook had Groningen, vooral door de aanleg van (water)infrastructuur en de verpachting van gronden, een groot aandeel in het proces van vervening, waarvan de turf als brandstof voor de industrie en de verwarming van huizen diende. Vanaf de elfde eeuw werden de veenmoerassen tussen het wierdenland en de Drentse zandgronden van noord naar zuid ontwaterd en ontgonnen, terwijl de ontginning van de veenkoloniën ten zuidoosten van de stad vanaf het einde van de zestiende eeuw grootschalig werd aangepakt. Al het turf passeerde de stad; het moet een bijzonder gezicht zijn geweest, boten vol turf op het Schuitendiep en de Turfsingel.

De Turfsingel heeft binnen het beschermd stadsgezicht een relatief modern karakter. Afgezien van de zuidzijde van de singel tussen Ebbingbrug en Maagdenbrug, waarvan het bebouwingsbeeld overwegend historisch, kleinschalig en aaneengesloten is, wordt de diepenring hier gekenmerkt door de grote open



ruimte van de Prinsentuin, de kloeke volumes van het in 1995 voltooide provinciehuis, maar ook van bijvoorbeeld voorname stedelijke functies als de stadsschouwburg en het Praediniusgymnasium. Binnen de zeventiende-eeuwse vesting bleef de oostzijde van de Turfsingel lange tijd onbebouwd, waardoor er aan het einde van de negentiende eeuw, na ontmanteling van de omwalling, voldoende ruimte was om uiting te geven aan de nieuwe burgerlijke cultuur.

Verder wordt de singel aan de oostzijde gekarakteriseerd door een keur aan twintigste-eeuwse woningbouw: van een ambachtelijke strook galerijwoningen van architect Bouma uit de jaren dertig en een naoorlogs woon-winkelcomplex, tot onopvallende stadsvernieuwing en wat grootschaliger appartementengebouwen uit het laatste kwart van de vorige eeuw. Nabij de bocht ter hoogte van de Turfstraat ligt het bijzondere 'Kroonjuweel' Turfeiland, een openbare, groene plek aan het water, zoals al bleek langs de diepenring helaas een uitzondering.

Het laatste stuk langs de noord-oostzijde van de singel kent weer een kleinschalig en meer aaneengesloten bebouwingsbeeld. Het Schuitendiep speelde een centrale rol in de 'Turfeconomie' van de stad. De stadsgracht aan de noordoostzijde van de stad, ter plaatse van de huidige Turfsingel, was altijd al gebruikt als kalkwal ten behoeve van de kalkbranderijen -opslag. Dankzij de aanwezigheid van geschikte klei, de aanvoermogelijkheden van turf uit het achterland en schelpen van het wad waren hier activiteiten ontstaan waarmee een hoog turfverbruik was gemoeid. Met de komst van het Schuitendiep verplaatste de vaart en handel in turf echter naar het zuidoosten van de stad, waar zich schuitenschuivers (turfschippers) vestigden op een stuk land buiten de stadsvesten, globaal ten oosten van het Schuitendiep tussen Poelepoort en Steentilpoort.

In deze 'voorstad' ontstonden blekerijen, brouwerijen en gortmolens, maar ook poeliers, die gebruik maakten van de nabij gelegen natte hooilanden. Aan het einde van de zestiende eeuw werden er zelfs Spaanse troepen in de voorstad gelegerd, omdat Groningen als 'Spaanse' stad koste wat het kost haar autonomie wilde bewaren. Nog steeds herkennen we langs het Schuitendiep het compacte, kleinschalige stedelijke patroon dat in de vijftiende en zestiende eeuw is ontstaan: een voorstad waar werd gewerkt en gewoond in een fijnmazig patroon van parallelle straten en gangen die haaks op beide diepen stonden.

#### VERBINDINGSKANAAL

Vervolgen we onze tocht op de diepenring, dan komen we aan in het Verbindingskanaal, dat zich wat maat en schaal betreft onttrekt aan de historische waterwegen van het beschermd stadsgezicht. Het Verbindingskanaal is na de ontmanteling van de vestingwerken in 1879 gegraven, vooral om een goede verbinding van Wester- en Oosterhaven met zee te bewaren. Het Reitdiep was inmiddels met sluizen van zee afgesloten en verzand.

De boten werden bovendien zo groot dat het Verbindingskanaal veel meer dan voorheen een infrastructureel karakter kreeg, wat ook tegenwoordig nog de aard van de waterweg bepaalt: hier wordt nog volop gevaren. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw sloten de grote moderne kanalen hier aan op de stad: het Noord-Willemskanaal vanuit het zuiden (vanaf 1861) en het Eemskanaal vanuit het oosten (vanaf 1876).

We moeten overigens niet vergeten dat de waterwegen, net als de straatwegen later, niet alleen voor goederen maar ook voor personen altijd al een verkeerskundig karakter hadden. Al vanaf de late middeleeuwen lag Groningen als spil in een netwerk van waterwegen dat het ommeland ontsloot voor een grote stroom reizigers, veelal per trekschuit. Beurtschippers onderhielden lijndiensten van en naar de stad, langs de diepen en kanalen liepen trekwegen met jaagpaden voor paarden, die de schuiten voorttrokken. De trekschuit zou tot ver in de tweede helft van de negentiende eeuw standhouden, waarna het vervoer over spoor en weg pas de overhand kreeg.

Dat verschillende typen verkeer en functies door schaalvergroting ruimtelijk van elkaar werden gescheiden, is een ontwikkeling die we op basis van de kenmerken van het Verbindingskanaal goed kunnen waarnemen. Aan de noordzijde van het kanaal, op de zuidelijke rand van de binnenstad, is na het slechten van de vestingwallen een groene singel aangelegd met fraaie villa's en herenhuizen. Met uitzondering van het nieuwe Groninger Museum, dat in het laatste decennium van de twintigste eeuw werd voltooid, kent het Verbindingskanaal aan de noordzijde zodoende een uitermate groen karakter, waar tussen de bomen door een bloemlezing verschijnt van villa-architectuur in diverse stijlen, kenmerkend voor de tweede helft van de negentiende eeuw. In dit profiel bepaalt niet bebouwing, maar een, helaas niet toegankelijke, groenzone het karakter van het water.

Ook het Zuiderpark, binnen de contour van de vroegere buitengracht van een van de vestingbastions, wordt gekenmerkt door uitbundig groen en gevarieerde villabouw. Deze enclave vormt daarmee een uitzondering voor de zuidzijde van het kanaal, die verder wordt gekenmerkt door grote stedelijke functies: van de majestueuze graanpakhuisen in de Wester- en Oosterhaven, waarvan we bij die laatste nog een zweem kunnen opvangen, tot moderne appartementengebouwen, cultuurcentrum de Oosterpoort, het station en grootschalige kantoorontwikkeling aan weerszijden van het Emmaviaduct. Door

de maat en schaal van de waterstructuur en de relatief grote afstand tot de bebouwing, staat de beleving van het water hier redelijk op zich zelf.

### **KENMERKEN DIE ZIJN BESCHERMD ALS STADSGEZICHT**

Omdat de gehele diepenring onderdeel is van het beschermd stadsgezicht 'Binnenstad' (zie daarvoor ook de Welstandsnota Groningen 2018) benoemen we hier nauwkeurig de karakteristiek die van invloed is op de waterbeleving en -structuur van de binnenstad. De diepenring vormt nog altijd een duidelijk herkenbare, ruimtelijke en structurele begrenzing van de middeleeuwse binnenstad en, aan de zuidzijde, van de ruimtelijke ontwikkeling tot in de late negentiende eeuw. Binnen de stadsstructuur van het centrum neemt de diepenring een zelfstandige plaats in. Evenwel is de voormalige stadsgracht nauw verweven met de aangrenzende bebouwing en ervaren we de waterstructuur als helder begrensde ruimte.

De A en de Noorderhaven vormen het meest hoogwaardige deel van de diepenring. Waardevolle ruimtelijke kenmerken zijn de beslotenheid van het bebouwingsbeeld, de kromming van de A die verwijst naar het natuurlijke beloop van de rivier, de hoge kwaliteit van pakhuizen, herenhuizen en handelscomplexen, als ook het kenmerkende profiel van de hoge en de lage kade van de A, met een afwisselend samengestelde stoepenstrook. In de overgang naar de Noorderhaven valt de verspringing van de bebouwing bij de Vishoek op, als opmaat voor de plek waar het noordelijke diep samen met de A in het Reitdiep stromen. Kenmerkend voor de Noorderhaven is verder de grote breedte van het water, waardoor er schepen haaks op de kade kunnen liggen.

Op het stuk vanaf het Lopendediep versmalt het water zich, maar worden de kaden breder. De doorsnijing van de Hondsrug uit zich in de toenemende hoogte van de kademuren en de aanwezigheid van afzonderlijke onderkaden, wat voor en geheel ander ruimtelijk profiel zorgt. De versmalling van het water, de hoogte van de kaden en de brede groenstroken als verwijzing naar het oorspronkelijke sluiscomplex zijn hier de kenmerkende kwaliteiten. De verschillende delen van de diepenring gaan geleidelijk in elkaar over en volgen de ontstaansgeschiedenis van de stedelijke structuur, wat als een te waarderen kwaliteit wordt gezien.

Vanaf de Turfsingel neemt de profielbreedte van de diepenring af, al ervaren we dat door het grootschaliger en minder aaneengesloten karakter van de bebouwing niet overal zo. Ten zuiden van de Poelebrug is het profiel weer breder, als gevolg van de historische havenfunctie aan deze zijde van de binnenstad. Kenmerkend voor dit deel van de diepenring is de compacte stedelijke structuur van het Schuitenschuiverskwartier, met smalle aan het beloop van Schuitendiep en Damsterdiep gerelateerde ontsluitingsgangen en -straten.

Hoewel de bebouwing en inrichting van de tuinen ten noorden van het Verbindingskanaal vooral zijn gericht op de negentiende-eeuwse singel, is al gewezen op het kenmerkende groene karakter van deze oever. Zo 'zacht' de noordzijde van het Verbindingskanaal is, zo hard is echter de door verkeer gedomineerde zuidzijde, die niet meer tot de bescherming van het stadsgezicht behoort.

## **WATERATLAS 2. EENDRACHTSKANAAL**

### **KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR**

Het Eendrachtskanaal kent net als bijvoorbeeld het Oosterhamrikkanaal een typisch laat-negentiende-eeuwse en vroeg-twintigste-eeuwse geschiedenis. Na de ontmanteling van de vestingwerken kwamen vooral de zuidoost en -westzijde van de stad als havengebieden tot ontwikkeling. Het Eemskanaal waarborgde een goede verbinding van Groningen met zee, nadat het Reitdiep door sluzen hiervan was afgesloten en langzaam verzandde. Ook werd het Verbindingskanaal gegraven tussen Ooster- en Westerhaven, zodat hier in het laatste kwart van de negentiende eeuw machtige pakhuizen ontstonden, waarvan de meeste werden gebruikt voor de opslag van graan. Hoewel de zeevaart van en naar Groningen weinig voorstelde, ontwikkelde de stad zich tot derde handelsstad van Nederland. Groningen was het centrum van de graanhandel en had de derde landelijke binnenvaarthaven. De kernactiviteiten verschoven daarna langzaam naar de met de groeiende handel meegebrachte zakelijke dienstverlening van banken en verzekeringsmaatschappijen.

### **'OMLEIDINGSKANAAL'**

De meeste schepen passeerden destijds de nu nog bestaande Westerhavensluis, die in 1864 was aangelegd om het Hoendiep via de Westerhaven (als oude singelgracht) en het Verbindingskanaal op het Hoornsdediep te laten aansluiten. Om deze toch wel bochtige scheepvaartroute aan de westzijde te verbeteren werd in 1909 het Eendrachtskanaal in gebruik genomen. Pas na de oorlog werden als gevolg hiervan het laatste deel van het Hoendiep en de Westerhaven gedempt, die in principe voor de vaart overbodig waren geworden.

Het Eendrachtskanaal was een direct gevolg van het eerste Algemene Uitbreidingsplan van Mulock Houwer (1906), dat vooral door grote infrastructurele en waterbouwkundige ingrepen keer op keer

werd aangepast. De aanleg van het Eendrachtskanaal werd tussen 1907-1908 echter voortvarend ter hand genomen.

Langs het kanaal ontstonden pakhuizen, compacte fabriekscomplexen en loodsen, kleine scheepswerven en andere aan de waterbedrijvigheid gerelateerde bouwwerken. Een echte haven, zoals de Oosterhaven met statige pakhuizen maar bijvoorbeeld ook een deel van het Hoendiep nog in herinnering brengen, werd de westzijde van de stad echter niet. De bebouwing die de Eendrachtskade omzoomt, getuigt in feite van deze 'onvoltooide geschiedenis'. De ontwikkeling van de noord- en zuidzijde kwam langzaam op gang, het gros van de bouwwerken is jong voor een stedelijke structuur uit deze periode en de zuidzijde is bijna volledig naorlogs, met grote kantoor- en woningbouwcomplexen die het kanaal haast een eigentijds karakter geven. De oorspronkelijke, op het water gerichte bedrijfsbebouwing is hier na een halve eeuw weer opgeruimd, slechts een verwaald pakhuis herinnert aan de voortvarende ontwikkeling van Groningen tot derde handelshaven van Nederland, die de aanleg van het kanaal aan het begin van de twintigste eeuw noodzakelijk had gemaakt.

De noordzijde past binnen de typisch laat-negentiende-eeuwse organische groei van de eerste uitbreidingen buiten de vesting. De bebouwing is individueel van karakter, georiënteerd op het water en vertoont veel variatie in kavelbreedte: van statige herenhuisen, dubbele woon-werkwoningen en een scheepvaartkantoor met bovenwoningen, tot kleine appartementengebouwen, compacte fabriekspanden en ietwat verloren, deftige handelspanden hier en daar. Ook de uitstraling van deze zijde volgt het typische negentiende-eeuwse eclectisch karakter: traditionele ambachtelijke bebouwing wordt afgewisseld met neo-renaïssancistische bouwstijlen, sobere Art Nouveau-panden, expressionistische baksteenarchitectuur en de voor Groningen kenmerkende geabstraheerde variant van de Amsterdamse School. Er is kortom sprake van een grote architectonische diversiteit, passend bij het uiteenlopende karakter en de tot dan toe ongekende schaal van ontwikkelingen in die periode.

Ondanks de variatie van de noordzijde is de kwaliteit over het algemeen hoog en vertoont de straat wat bouwhoogte betreft een grote samenhang.

De zuidzijde is van een geheel ander karakter, vooral omdat het gros van de bebouwing pas na de oorlog is gerealiseerd en er weinig van de op het water gerichte bedrijfsbebouwing is bewaard gebleven. Pakhuis Stad IJlst herinnert nog aan het handelsverleden van Groningen, ooit een voor die zone rijzig bouwwerk, nu een van de kleinste panden in de rij. De kantoor- en woningbouwkolossen geven het Eendrachtskanaal een hoogstedelijke sfeer, een die bijna niet onder doet voor de zuidwestzijde van het Verbindingskanaal, die in het laatste kwart van de twintigste eeuw tot kantoor- en woningbouwcomplex werd getransformeerd. Niet veel waterwegen in Groningen kennen een dergelijk hoogstedelijke uitstraling, maar eigenlijk representeert deze overtuigend de schaal en het gewicht van de handelsstad in die periode.

Hoewel het profiel van de waterstructuur ruim is, hangt de beleving van het kanaal nauw samen met de omringende bebouwing. Dit komt mede door de hoge waterstand, waardoor ook de boten veelal boven de kade uitsteken, maar vooral door de flinke bouwvolumes aan de zuidzijde. De bebouwing wordt van het water gescheiden door een smal trottoir, een dubbel fietspad en een tweebaansweg, aan de noordzijde omgevormd tot een eenbaansweg met een parkeerstrook.

De kaden zijn openbaar toegankelijk en aan beide zijden van een rij bomen voorzien, die bijdragen aan de ervaring van de lichte kromming van het kanaal. De hoge druk van het verkeer langs het Eendrachtskanaal zorgt er helaas voor dat de openbare kaden slecht bereikbaar zijn.

### **WATERATLAS 3. REITDIEP**

#### **KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR**

De ruimtelijke ontwikkeling van Groningen is onlosmakelijk met het Reitdiep verbonden. Geen waterweg is zo bepalend voor de stad geweest als deze slingerende, gekanaliseerde rivier, waarin de A en de Hunze samenkamen en die tot ver in de negentiende eeuw als een soort slagader de enige open verbinding van de stad met de zee, met de rest van de wereld kortom, vormde. Het Reitdiep vormt ook het symbool voor de nauwe verwevenheid tussen de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen en het ommeland. Stad en ommeland vormden via het Reitdiep al vroeg één economisch systeem, waardoor Groningen uitgroeide tot een goed ontsloten handelsnederzetting. De goede bereikbaarheid over land en zee droeg bij aan de functie van de stad als doorvoerhaven en aan handel over grote afstand. De basis voor de stedelijke economie werd gevormd door regionale en overzeese handel in producten van de landbouw, veeteelt en turfwinning; de hout- en graanhandel floreerden. Dat het Reitdiep naar het noorden toe de stad uitloopt, is bovendien een prachtige verbeelding van de geografische positie van Groningen en de rol van het Reitdiep daarin: Groningen was als goed ontsloten handelsplaats van het Hanzeverbond nooit gericht op de zuidelijke Nederlanden en het vaste land van Europa. De stad richtte zich daarentegen op de regio rondom de Wadden-, Noord- en Oostzee, waar op het hoogtepunt een stedenverbond bestond van maar liefst 200 steden uit Nederland, België, Duitsland, Polen, de Baltische staten, Zweden en Noorwegen, met in de hoogtijdagen uitlopers naar Engeland, Finland en Rusland. Dankzij het Reitdiep kon Groningen uitgroeien tot een op zichzelf staand centrum in een grote, weinig verstedelijkte regio. Volgens geografen was de stad al vanaf het einde van de vijftiende eeuw het

grootste centrum in een regio tussen de Noordzee en een denkbeeldige lijn die van de Zuiderzee, via Utrecht en Keulen naar Bremen loopt.

#### RECHTGETROKKEN RIVIER

Het Reitdiep staat natuurlijk ook symbool voor de ontwikkeling van Groningen op het snijvlak van verschillende landschappen. Aanvankelijk kwamen de Hunze en de Drentse A, die de stad respectievelijk aan de oost- en westzijde schampten, ten noorden van Groningen samen in een kronkelende rivier. Het water baande zich een weg van het veenlandschap in het zuiden naar de kleigronden en het wierdenlandschap in het noorden. Al in de dertiende eeuw werd het Reitdiep gegraven, dat een eerste deel van de bochtige A-route afsneed en uiteindelijk het begin bleek van een groot aantal vergravingen die de route naar zee steeds vloeiender moest maken. Het deel tussen Groningen en Dorkwerd kwam al in de eerste helft van de dertiende eeuw tot stand kwam, ter bevordering van de scheepvaart. Dit deel werd ook wel Westerdiep genoemd, ter onderscheiding van de Hunze, die Oosterdiep werd genoemd. Het deel tussen Dorkwerd en Wierumerschouw werd gegraven als benedenloop van de A, vanaf 1385. Het omvat gedeeltes van de natuurlijke loop van de Hunze en de A. Het Reitdiep fungeerde kortom als de gezamenlijke benedenloop van de A en de Hunze, waarop uiteindelijk ook het Peizerdiep en het Eelderdiep afwaterden. Vanaf 1435 werd het water van de Hunze en de A, dat inmiddels in de stadsgrachten samenvloeide, via een gemeenschappelijk kanaal de stad uitgeleid. Omdat de rivier zo belangrijk was voor Groningen beschouwde de stad het Reitdiep altijd als 'hun' diep.

#### GETIJDEKADEN

De vele afsnijdingen van Reitdiep die de verbinding met zee verbeterden, hadden ook verregaande ruimtelijke invloed op de inrichting van de stad. Hoe beter de open verbinding met zee was, hoe meer een flinke eb- en vloedbeweging de stad binnendrong. In de stad werden er eb- en vloedkaden aangelegd, zoals het Hoge en Lage der A. De bestrate kaden langs het Reitdiep liepen hellend op. Normaal gesproken was het verschil tussen eb en vloed ruim een meter, maar bij springvloed kon dit oplopen tot bijna twee meter. Omdat de Noorderhaven in feite een zeehaven was, moet het een imposant gezicht zijn geweest als de houten schepen met grote masten en een volle tuigage via het Reitdiep werden aan- en afgevoerd.

Maar in tegenstelling tot de dynamiek van de haven en de stadsgracht, waarvan de waterstructuur en de aangrenzende bebouwing een gezamenlijke ruimtelijke geschiedenis vertegenwoordigen, kwam de bebouwing rondom het Reitdiep pas tot stand nadat het diep als vaarweg geen rol van betekenis meer speelde, vooral omdat het niet meer voldeed aan de eisen van de moderne scheepvaart. Vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw zorgde het Eemskanaal voor een nieuwe en betere verbinding met zee, waarna het Reitdiep in de eeuw daarop, vooral in de tweede helft van de twintigste eeuw, zou transformeren tot recreatieroute.

#### ARCHITECTUURDOORSNEDE

Omdat het Reitdiep vanuit het centrum de stad uit loopt, biedt de bebouwing rondom een prachtige doorsnede van architectuurstijlen en -stromingen door de eeuwen heen. Het Reitdiep begint in principe op de kop van Noorderhaven en A, waar het water wordt begeleid door individuele bebouwing, organisch gegroeid op de grens van de voormalige vestingwerken. Voorbij de Plantsoenbrug wordt het Reitdiep aan de noordzijde begrensd door het Noorderplantsoen, beschermd als rijksmonument, gevolgd door het samenhangende stadsbeeld van de villa's van de Oranjebuurt. Ook aan de zuidzijde wordt het diep begeleid door een sterke stedenbouwkundige compositie, onderdeel van het beschermd stadsgezicht van de Schildersbuurt. Het Reitdiep is als onderdeel van dit stadsgezicht beschermd en wordt gekenmerkt door het esthetische karakter van de aangrenzende bebouwing, die nauw is afgestemd op straten, pleinen, groeninrichting en water. Net als bij de bebouwing rondom het Oosterhamrikkanaal zijn bouwwerken nadrukkelijk familie van elkaar en vertonen ze een grote mate van architectonische eenheid, al wordt het begin van de zuidkade bepaald door grote bouwvolumes die hierop een uitzondering vormen: de oude zeevaartschool en een voormalig belastingkantoor, beide inmiddels omgevormd tot jongerenhuisvesting.

Een groot contrast echter met de andere kanaalvakken binnen een vergelijkbare stedelijke context, is dat het groen in de beleving van zowel het water als het stadsbeeld als geheel hier een enorm bepalende rol speelt. Niet alleen de bebouwing, maar ook de bommenrij aan weerszijden van het water heeft een sterk ruimtevormende werking. In combinatie met de lage begroeiing op de oevers levert dat een heel specifiek profiel op.

Vanaf de Wilhelminakade en de Doctor C. Hofstede de Grootkade is de relatie met het water kortom 'zacht', in groot contrast met de harde stenen kades en de vaak directe relatie met de bebouwing van de andere binnenstedelijke kanaalvakken.

Vanaf het water levert het gesloten stads- en groenbeeld een prachtig ruimtelijk raamwerk op, te meer daar bebouwing, straten en groen het oorspronkelijke bochtige verloop van het Reitdiep nauwkeurig volgen. Het Reitdiep vormt kortom samen met de stedenbouwkundige context een goed herkenbare ruimtelijke structuur.

## KNOOPPUNT

Voorbij de Herman Colleniusbrug verandert dit stadsbeeld licht. We treffen er een knooppunt van bouwperiodes aan; er is vroeg naoorlogse bebouwing te ervaren, structuralistische bebouwing typerend voor de woonerfwijken, maar er zijn ook recente transformaties, stedelijke invullingen waarvan het beeld ook wordt bepaald door een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschapsinrichting. Ook hier bepaalt een collectieve uitstraling het stadsbeeld: aan de zuidzijde door een reeks compacte appartementengebouwen die de bocht van het Reitdiep volgt, aan de noordzijde door een opeenvolging van strookbebouwing, deels individueel geleed, maar met oog voor een gemeenschappelijk aanzien en een zorgvuldige stedenbouwkundige situering in de ronding van het Reitdiep. Aan de noordzijde vervolgt de bomenrij de loop van het Reitdiep, waardoor ook hier het groene karakter overheerst. Hoewel de zuidzijde compacter is bebouwd, zijn ook daar de oevers groen, al is de ervaring weidser door de ruimte tussen de bebouwing. Ook in dit gedeelte is het Reitdiep echter onderdeel van een duidelijk gedefinieerde stedelijke structuur.

## KENMERKEN DIE ZIJN BESCHERMD ALS STADSGEZICHT

Net als bij de binnenstad en het Oosterhamrikkanaal begrenst het Reitdiep een van de beschermde stadsgezichten van Groningen. Tussen de Plantsoenbrug en de Herman Colleniusbrug geldt het Reitdiep zelfs als onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Een aantal plekken in dit stadsgezicht heeft specifiek betrekking op het water. De Plantsoenbrug is misschien het meest betekenisvolle en historisch gelaagde object: vanuit de Noorderhaven varen we hier van het ene beschermde stadsgezicht in het andere, terwijl we een keur aan gemeente- en rijksmonumenten passeren. De brug is zelf rijksmonument, de kademuren tot voorbij de Plantsoenbrug zijn rijksmonument, het Noorderplantsoen is rijksmonument, de hoek Noorderhaven-Werfstraat is rijksmonument, bijna het gehele blok langs de Reitdiepskade is monumentaal of beeldbepalend, net als de voormalige zeevaartschool en de watertoren op de hoek van de Doctor C. Hofstede de Grootkade en de Herman Colleniusstraat, respectievelijk gemeente- en rijksmonument. In het beschermd stadsgezicht van de Schildersbuurt is de zichtas over het H.W. Mesdagplein naar de watertoren en het Reitdiep als typerend voor de ruimtelijke kwaliteit benoemd, net als de zichtas over de Westersingel richting Reitdiep en Noorderplantsoen. Ook wordt de stedenbouwkundig-historische waarde van het Reitdiep benoemd, die als ruimtelijke en functionele structuur bepalend is geweest voor de ontwikkeling van het omringende stadsbeeld. Het water is met andere woorden op cruciale plekken aan het kenmerkende stadsbeeld gelieerd.

Net als bij het beschermd stadsgezicht van het Oosterhamrikkanaal wordt het karakter en de beleving van het Reitdiep bepaald door het totaalbeeld van de stedenbouwkundige context. Er zijn weinig plekken in Groningen waar de samenhang van bebouwing, straten, pleinen, groen en water zodanig tot een verbeelding sprekende, historisch gelaagde en rijke stedelijke ruimte heeft geleid. De loop van het Reitdiep draagt hieraan bij, evenals de samenhang en kwaliteit van de architectuur, het karakter van het stratenpatroon met pleinvormige verbredingen en compacte plantsoenen en de zorgvuldige vormgeving van straatprofielen, groenvoorzieningen en openbare ruimte. Deze typische kenmerken ondersteunen het Reitdiep als voorname stedelijke ruimte.

## WATERATLAS 4. OOSTERHAMRIKKANAAL

### KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR

Het Oosterhamrikkanaal is een relatief jong kanaal dat een typisch vroeg-twintigste-eeuwse geschiedenis kent. Het kanaal wordt omgeven door de vroege planmatige woonwijken van voor de oorlog, die het water flankeren met gemengde bedrijvigheid op de binnenterreinen van naar het kanaal geopende, grote stedelijke bouwblokken. Lange tijd werd het kanaal gekenmerkt door kleinschalige bedrijfsbebouwing, van loodsen, bescheiden productiehallen en opslagplaatsen, tot kantoren en kleine fabriekscomplexen, vaak in combinatie met woningbouw.

Vanaf het begin van de eenentwintigste eeuw wordt de bedrijvenstrook langs het kanaal langzaam getransformeerd, voornamelijk in woningbouw. Om het karakter van de waterweg goed te begrijpen, blikken we kort terug op de ontstaansgeschiedenis van de omliggende bebouwing.

### DE GROEI VAN GRONINGEN

Het Oosterhamrikkanaal loopt van het Ebbingekwartier, de plek waar ooit de zeventiende-eeuwse vesting lag, naar het Van Starckenborghkanaal (1938) in het oosten. Het doorkruist daarbij de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen zoals die in de eerste helft van de twintigste eeuw gestalte heeft gekregen. Het kanaal scheidt de Korrewegwijk aan de noordzijde van de Oosterparkwijk aan de zuidzijde. Het kanaal werd bedacht als onderdeel van de (aangepaste) uitbreidingsplannen van Mulock Houwer en zou samen met het Gorechtkanaal de westelijke aanvoerrote van de stad vormen.

Aanvankelijk was het Gorechtkanaal voorzien als nieuwe verbinding tussen het Boterdiep en het Damsterdiep, nodig omdat de oude oostelijke vestinggracht werd gedempt voor uitbreiding van het ziekenhuis. Het Gorechtkanaal zou via het nieuwe Oosterhamrikkanaal naar het water van de voormalige vestinggracht en het Boterdiep worden geleid.

Later volgde de aansluiting van het Oosterhamrikkanaal op het Van Starckenborghkanaal, toen de voorziene bedrijfsmatige ontwikkeling van het Gorechtkanaal door woningbouwplannen was ingehaald en grotere zones voor industrie en bedrijvigheid onder invloed van de plannen van Berlage naar de nieuw te graven verbinding met Friesland werden verlegd. Het eerste, westelijke deel, werd zodoende voltooid in 1924, terwijl de aansluiting met het Van Starckenborghkanaal pas eind jaren dertig volgde. Het kanaal werd na voltooiing vooral gebruikt voor de aanvoer van steenkool voor de gasfabriek, later ook voor het zand van de cementfabrieken.

Hoewel de wijken ten noorden en zuiden van het kanaal bekend staan als voornamelijk 'planmatig' aangelegde buurten met woningbouw, heeft de vooroorlogse groei van de stad na de ontmanteling van de vestingwerken lange tijd een organisch en 'stapsgewijs' karakter gehad, zonder dat hieraan enig noemenswaardig uitbreidingsplan ten grondslag lag. Die plannen werden vanaf het begin van de twintigste eeuw wel degelijk gemaakt, maar waren door de stormachtige en in schaal tot dan toe ongekende ruimtelijke ingrepen keer op keer achterhaald. Door de realiteit van vooral infrastructurele ingrepen, de aanleg van spoorwegen en grote kanalen en de voortdurende aanpassing daarvan, is het eerste Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Mulock Houwer, zoals dat al in 1906 werd aangenomen, nooit uitgevoerd, al vormde dit wel de basis voor grote delen van de ruimtelijke ontwikkeling. Het eerste uitbreidingsplan dat niet door de tijd werd ingehaald en in verkleinde vorm werd vastgesteld, was het plan Schut-Berlage uit 1928, dat nota bene pas in 1940 werd bekrachtigd en ook na de oorlog nog lange tijd de basis vormde voor de wederopbouw.

### DRIE GEZICHTEN

De eerste echt collectief opgezette bouwblokken die zo typisch zijn voor de wijken ten noorden en zuiden van het Oosterhamrikkanaal, kwamen pas vanaf de jaren na 1920 tot stand. Zowel de Korrewegwijk als de Oosterparkwijk is in beginsel organisch en op kleine schaal ontstaan, vervolgens op basis van gelijktijdig ontwikkelde plannen van Berlage gepromoveerd tot een groots opgezette uitbreidingswijk en pas voltooid na de oorlog. Omdat deze uitbreidingen in de loop van de tijd een steeds grootschaliger karakter kregen, kent het verloop van het Oosterhamrikkanaal in principe drie gezichten: het eerste deel van het Ebbingekwartier tot aan het Wouter van Doeverenplein, het tweede deel tussen Van Doeverenplein en Zaagmuldersbrug en het derde deel vanaf de brug.

De omgeving van het is eerste deel van de Oosterhamrikkade bevindt zich op het snijvlak van verschillende bouwperiodes en is duidelijk het gevolg van stapsgewijze ontwikkeling. De zeventiende-eeuwse stadsuitleg is nog voelbaar vanaf het water, al wordt die langzaam aan het zicht onttrokken door de ontwikkelingen op het Ebbingekwartier. De transformatie van de omgeving van dit deel van het Oosterhamrikkanaal past in feite bij de geleidelijke groei die de binnenstad en de vroege uitbreidingen kenschetst; bebouwing is er in alle soorten en maten, al is de schaal nu van een heel andere orde. Er is sprake van architectonische diversiteit, maar tevens van een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschapsinrichting. De kop van het water grenst nog aan de vroege organische stadsuitbreidingen, pand voor pand ontstaan, maar de noordzijde van het kanaal wordt getypeerd door een planmatig aangelegd bouwblok, aan de waterzijde opengewerkt voor kleinschalige bedrijfsbebouwing. Aan de zuidzijde van het kanaal is ruimte gereserveerd voor het langzaam oprukkende complex van het UMCG, tijdelijk ingevuld met goedkope containerbouw voor studentenkamers.

Naderen we het Wouter van Doeverenplein, dan wordt het stadsbeeld en ook de waterbeleving van het kanaal steeds meer bepaald door het samenhangende en esthetische karakter van de bebouwing, die nauw is afgestemd op straten, pleinen en groeninrichting. Mede door de overgang naar de Gorechtkade en de verspringende rooilijn ter hoogte van de Heymanslaan vormt het water hier een nadrukkelijk onderdeel van een sterke stedenbouwkundige compositie. Bouwwerken zijn nadrukkelijk familie van elkaar en vertonen een grote mate van architectonische eenheid. De bebouwing is aaneengesloten in bouwblokken of lange stroken en heeft daarom een sterke ruimtevormende functie, te meer daar stedenbouwkundig belangrijke plekken met passende bebouwing wordt geaccentueerd: de vroeg naoorlogse Wielewaalflat als parel naast de kom van de Gorechtkade en daartegenover het Noorderbad op de hoek van het plein met de Diephuisstraat. Ook de herontwikkeling van de bedrijvenstrook in het blok langs de E. Thomassen à Tuessinklaan draagt bij aan de sterk begeleidendende werking van de bebouwing langs het water. Hoewel het profiel van de waterstructuur breed is en de bebouwing in hoogte over het algemeen bescheiden, vormt het Oosterhamrikkanaal op dit tweede deel echt een herkenbare ruimtelijke structuur en is het onderdeel van een samenhangend stadsbeeld in de stedelijke hoofdstructuur. Samen met de bebouwing en de groeninrichting vormt het water een overtuigend stedenbouwkundig ensemble.

Dat geldt in zekere zin ook voor het laatste gedeelte, vanaf de Zaagmuldersbrug. Het kanaal vervolgt in een kaarsrechte lijn richting Van Starckenborghkanaal en past daarmee in de lange (zicht)lijnen die zo kenmerkend zijn voor de planmatige woonwijken van de eerste helft van de twintigste eeuw. Maar het karakter van het kanaal is hier fundamenteel anders, omdat het water wordt omzoomd door langgerekte bouwblokken met kleinschalige bedrijvigheid. Het karakter van de planmatige opzet van zowel Korrewegwijk als Oosterparkwijk is hier kortom moeilijk te ervaren, al dringt de kwaliteit van het ach-

terliggende stadsbeeld aan de noordzijde op sommige plekken langs de straten dwars op het water door de bedrijfsbebouwing heen. Een bijkomend voordeel is dat de twee blokken met bedrijfsbebouwing aan de noordzijde inmiddels bijna geheel zijn herontwikkeld, wat het aaneengesloten bebouwingsbeeld van de Korrewegwijk aan deze zijde in principe na een kleine eeuw voltooid.

Aan de zuidzijde verschieft de bedrijvenstrook op termijn ook van kleur en wordt de omringende stadsstructuur als vertrekpunt van herontwikkeling genomen. Hier is een verdichtingsslag voorzien met een hoogstedelijk karakter, zodat het water ook aan deze zijde de potentie heeft om zich te ontwikkelen tot een sterke ruimtelijke hoofdstructuur. Een opgave die daarbij speciale vermelding behoeft, is het infrastructurele karakter van de Oosterhamrikkade: midden jaren 1980 is er aan de noordzijde een busbaan in het water gelegd, een plan dat het oorspronkelijke idee om het kanaal volledig te dempen ten gunste van een vierbaansweg naar Beijum en Lewenborg gelukkig verving. Maar de busbaan heeft nog steeds grote invloed op de ervaring van het water, dat in feite enkel van de zuidzijde toegankelijk en te beleven is. De busbaan vormt de grote ruimtelijke uitzondering in de stedenbouwkundige context van het Oosterhamrikkanaal.

### **KENMERKEN DIE ZIJN BESCHERMD ALS STADSGEZICHT**

Net als de binnenstad en het Reitdiep heeft het Oosterhamrikkanaal de bijzondere bijkomstigheid dat een deel van de omgeving is beschermd als stadsgezicht.

Het kanaal vormt zelfs een kruispunt met twee beschermde stadsgezichten, op het Wouter van Doeve-  
renplein, waar het ensemble van de Petrus Campersingel - S.S. Rosensteinlaan overgaat in het klassieke  
profiel van de J.C. Kapteynlaan, dat onderdeel is van het gewaardeerde stadsbeeld van de Korrewegwijk.  
Vooral het tweede deel van de Oosterhamrikkade, tussen Van Doeverenplein en Zaagmuldersbrug,  
wordt nadrukkelijk bepaald door de kwaliteit en kenmerken van het stadsgezicht, aangezien het derde  
deel er door de stroken bedrijfsbebouwing grotendeels door wordt afgeschermd. Ook hier grenst het  
water echter op cruciale plekken aan het kenmerkende stadsbeeld.

Anders dan bij het beschermd stadsgezicht van de binnenstad, waarbij de afzonderlijke delen en hun  
relatie tot de diepenring als geheel typerend zijn, wordt het karakter en de beleving van de waterstructuur  
van het Oosterhamrikkanaal vooral bepaald door het totaalbeeld van de stedenbouwkundige context.  
Het theatrale effect van het gebogen, boulevard-achtige karakter van de Petrus Campersingel - S.S.  
Rosensteinlaan ervaren we nauwelijks op het Oosterhamrikkanaal, maar de monumentale stedelijke  
bebouwing die de singel begeleidt is eveneens kenmerkend voor de bebouwing van de Korrewegwijk.  
Wel goed te ervaren is de indrukwekkende Oosterkerk, die het einde van de singel markeert en een  
stedenbouwkundig gewichtige positie inneemt.

Vanuit de zijde van de Korrewegwijk wordt het stadsgezicht vooral bepaald door een heldere ruimtelijke  
hoofdstructuur, waarbinnen het stratenpatroon rechtlijnig en regelmatig is, maar wordt afgewisseld  
met pleinvormige verbredingen en compacte plantsoenen. De J.C. Kapteynlaan en de Heymanslaan  
komen als concentrische wijkroutes uit op het kanaal en zijn samen met het water onderdeel van de  
hoofdstructuur.

De stedenbouwkundige opzet wordt niet alleen ondersteund door samenhangende bebouwing, maar  
ook door uitgewogen straatprofielen, groenvoorzieningen en openbare ruimtes. Langs het Oosterham-  
rikkanaal zijn deze typische kenmerken goed te ervaren en dragen ze bij aan het water als belangrijke  
openbare ruimte.

### **WATERATLAS 5. OUDE WINSCHOTERDIEP**

#### **KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR**

De waterloop die we in Groningen het *Oude Winschoterdiep* noemen, kent een lange geschiedenis,  
één die is verbonden met de ontwikkeling van de oostelijke stadsgracht en het Schuitendiep, dat feitelijk  
de voorloper was van het Winschoterdiep. Al omstreeks 1400 werd het Schuitendiep aangelegd, dat  
de Hunze nabij Waterhuizen naar de stad toe afsneed en dat via de oostelijke stadsgracht uiteindelijk  
bij Borgham (nabij de huidige buurt De Hoogte) als *Nije graft* weer in de Hunze stroomde. In 1637 ontving  
het diep de huidige naam toen dit Schuitendiep tot aan Winschoten werd verlengd. Het kanaal zou als  
verbinding met de Veenkoloniën een centrale rol spelen in de aanvoer van turf, getuige ook het ontstaan  
van de haven en het Schuitenschuiverskwartier aan de zuidoostzijde van de binnenstad in die periode.

De aangrenzende Oosterpoortbuurt is ook nauw verbonden met de watergeschiedenis. Het stratenpatroon  
volgt de oorspronkelijke gebogen sloten, die afwaterden op het Winschoterdiep. Het diep vormt aan  
de oostzijde de buitengrens van de buurt, maar wordt niet alleen begeleid door bebouwing uit de peri-  
ode van aanleg, tussen 1870-1910. Het meest zuidelijke deel van de buurt langs het water, tot aan de  
Europaweg, is ingevuld met een strook collectieve jaren dertig-architectuur. Met uitzondering van een  
klein blok naoorlogse stadsvernieuwing in het midden is de strook opgebouwd uit het voor die periode  
kenmerkende type beneden-boven-woningen.

De twee blokken ten noorden daarvan bestaan bijna volledig uit stadsvernieuwing van nog later datum, met anonieme, wat eentonige en letterlijk kleurloze architectuur, die zo typisch is voor het einde van de twintigste eeuw. Maar het voor de Oosterpoort en het Oude Winschoterdiep natuurlijk meest karakteristieke deel is het stuk tussen de Duikerstraat en de Korte Nieuwstraat, waaruit de organische groei van de wijk blijkt, alsmede de oriëntatie van de oorspronkelijke bebouwing op het water.

#### DE SPRONG OVER DE VESTING

De Oosterpoort behoort tot de eerste grootschalige uitbreidingen buiten de historische binnenstad en kwam vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw tot stand, op het moment dat de vestingwerken werden geslecht. De eerste bebouwing buiten de vesting was natuurlijk ver voor de ontmanteling tot stand gekomen. Al vanaf het begin van de negentiende eeuw was er bebouwing ontstaan langs de voornaamste water- en landwegen, vooral op het zand van de Hondsrug, naar het noorden langs de Moesstraat, naar het zuiden langs de Hereweg, Oosterweg en het Winschoterdiep, maar ook al naar het westen, langs het Damsterdiep en het Hoendiep. Aan de zuidzijde van de stad hield de bebouwing lange tijd een landelijk karakter, conform de oorspronkelijke functie van het gebied: land- en tuinbouw op de zandgronden, meer naar het oosten toe veeteelt. Langs het Winschoterdiep was bebouwing ontstaan voor een meer watergerichte bedrijvigheid, die gaandeweg plaatsmaakte voor woonbebouwing. De eerste uitbreidingen buiten de historische vestingstad volgden kortom de wetten van de landschappelijke gesteldheid die zo lang de ontwikkeling van de stad hadden gekenmerkt.

Wanneer we naar de eerste kadastrale kaart van Groningen uit het begin van de negentiende eeuw kijken, valt het op dat de landschappelijke structuur van de gronden direct om de stad van toen, nu steeds goed in de plattegrond van de stad is te herkennen; de stedelijke ontwikkeling ligt in structuur en hoofdvorm al 'klaar' in het landschap. Ook voor de Oosterpoort zijn de belangrijkste wegen en waterlopen, samen met de structuur en verkaveling van het landschap, in grote mate bepalend geweest voor de vorm van de wijk. Aan deze zijde van de stad ontstond een compacte wijk op het zand van de Hondsrug, net als in de binnenstad met een hoge dichtheid.

Het stedenbouwkundig patroon van de Oosterpoort is vergelijkbaar met die van de binnenstad; pre-urbane sloten, kaden en wegen vormden de basis van de plattegrond en zijn fragmentarisch ingevuld door particulieren, investeerders en bouwbedrijven. Straten werden stap voor stap volgebouwd met individuele bouwplannen, waardoor de verkaveling van bouwblokken langzaam werd gesloten.

Hoewel de vroegste bebouwing een sterk individueel karakter kent, zorgen de rooilijn en de bebouwingshoogte van de meeste bouwblokken voor een grote mate van eenheid. Net als het Oosterhamrikkanaal wordt het Oude Winschoterdiep dankzij de aangrenzende Oosterpoortbuurt gemarkeerd door de overgang van organisch, meer praktisch ontwikkelde uitbreidingen, naar de vroege planmatige woonwijken, waardoor er een bijzondere mix is ontstaan van collectief georganiseerde woonblokken en individuele bebouwing op basis van een vooral doelmatig aangelegd stratenpatroon. Als zodanig vertoont het gebied een grote mate van architectonische en stedenbouwkundige eenheid. Het bebouwingsbeeld langs het Oude Winschoterdiep vertoont eenheid in hoofdvorm, maar is architectonisch divers. De gevels zijn klassiek van opzet, over het algemeen verticaal geleed en vertonen een grote variatie in ornamentiek.

Kenmerkend voor de straatprofielen van de Oosterpoort is het bescheiden karakter van de openbare ruimte. Dat geldt ook voor de relatie met het Oude Winschoterdiep. De bebouwing grenst direct aan een compacte stoep, een smalle straat en een ondiepe kade. Bebouwing, straat, kade en water vormen hier duidelijk één ruimtelijk systeem, vooral ook omdat het water hoog staat en direct vanuit de bebouwing te ervaren is.

Het Oude Winschoterdiep grenst net niet aan het beschermd stadsgezicht van de Oosterpoort, dat tot de parallel lopende Nieuwstraat en Verlengde Nieuwstraat loopt. Toch kunnen we de waardering van dit stadsgezicht gebruiken om de structuur en de ervaring van het Oude Winschoterdiep te omschrijven. Hoewel een groot deel van de bebouwing en straten op particulier initiatief is gebouwd, kent de buurt een regelmatig stratenpatroon, waarvan de ruimtelijke structuur en het bebouwingsbeeld zeer goed bewaard zijn gebleven. De bebouwing is individueel maar vertoont grote eenheid in een ambachtelijk traditionele bouwstijl. In de gevelwanden van de oorspronkelijke bebouwing zijn vaak accenten aangebracht van siermetselwerk, gekleurde baksteendecoraties of pleisterwerk. De latere invulling van de blokken aan de zuidzijde van het Oude Winschoterdiep hebben een soberder karakter en zijn nadrukkelijk collectief van aard.

#### DE MEEUWEN

Aan de oostzijde van het Oude Winschoterdiep ligt de in omvang bescheiden wijk De Meeuwen, genoemd naar polder De Meeuwerd en gebouwd in het laatste decennium van de twintigste eeuw. Ook hier wordt het beeld bepaald door een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschapsinrichting. De bebouwing bestaat uit rijwoningen en volgt onafhankelijk van het diep een flauwe bocht. De rijwoningen zijn individueel geleed, maar deze geleiding is ondergeschikt aan de collectieve uitstraling,



waardoor er een goed te herkennen, speelse compositie is ontstaan. Omdat de woningen met hun informele 'achterkant' naar het water staan, gaan ze vloeiend over in een brede collectieve groenstrook, alleen van de aan deze zijde tevens groen ingerichte oevers gescheiden door een fietspad.

Hoewel het profiel aan de oostzijde van het Oude Winschoterdiep dus een heel ander karakter heeft en de afstand tot de bebouwing groter is, bepaalt ook hier een sterk samenhangend stadsbeeld het karakter van het water. De bocht met rijwoningen eindigt in een compact appartementengebouw, dicht op water, waarachter een goedkoop, tijdelijk containercomplex in het groen is geplaatst, net voor een smalle kantoorstrook met middel-hoogbouw die de overgang naar de ringweg markeert.

## **WATERATLAS 6&7. HOENDIEP (TEN OOSTEN EN WESTEN VAN DE RINGWEG)**

### **KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR TEN OOSTEN VAN DE RINGWEG**

Het eerste deel van het Hoendiep, tot aan de Laan 1940-1945 (ringweg) beschouwen we eveneens als waterweg binnen de tweede ring, omdat de stedelijk context daarvan grote overeenkomsten vertoont met die van bijvoorbeeld Oude Winschoterdiep, Oosterhamrikkanaal en Reitdiep. Toch neemt het Hoendiep hierin een aparte plaats in. De meeste kanaalvakken binnen de tweede ring worden omgeven door typische laat-negentiende-eeuwse of vroeg-twintigste-eeuwse woningbouw, dan wel door kleinschalige bedrijventerreinen die langzaam tot woningbouw zijn getransformeerd. Voor dit deel van het Hoendiep geldt dat aan de noordzijde ook, maar de zuidzijde wordt afgezien van een schoolcomplex door een grote groene zone gekenmerkt, die al decennia op ontwikkeling ligt te wachten. Hier bevonden zich ooit een olieslagerij en een houtzagerij, die na de oorlog verdwenen, toen ook het eerste deel van het Hoendiep en de Westerhaven werden gedempt en woningbouw steeds meer de omgeving ging domineren. Ook gaf de locatie plek aan een chemiehandel, die midden jaren zeventig vertrok. Het schoolgebouw ontwikkelde zich tot een omvangrijk ensemble, maar de locatie westelijk daarvan is sindsdien nooit tot ontwikkeling gekomen, al lijken recente woningbouwplannen eindelijk doorgang te vinden.

Deze wat grillige ontwikkelingsgeschiedenis is de betekenis van het Hoendiep natuurlijk onwaardig. Als we het Eendrachtskanaal met een bocht naar het Hoendiep vervolgen, vangen we met de pakhuizen Friesland en Overijssel als ook met royale woonhuizen een glimp op van de betekenis die het diep al sinds de late middeleeuwen voor Groningen had. Het Hoendiep kwam al in de late zestiende eeuw tot stand en zorgde voor de verbinding met de natte veengebieden ten westen van Groningen en voor de verbinding met Friesland. Het gedempte deel van het Hoendiep bevat nog veel historische bebouwing die wijst op de waterhistorie van deze route. Het Hoendiep lag weliswaar buiten de vesting, maar de bebouwing aan de noordzijde kwam langs deze voorname water- en landweg al ver voor de ontmanteling tot ontwikkeling, zoals bijvoorbeeld blijkt uit herberg de Slingerij, rond het midden van de eeuw gebouwd.

De woningbouw aan de noordzijde van het nog niet gedempte deel van het Hoendiep, wordt getekend door de kenmerken van de vroege planmatig aangelegde wijken. De bebouwing vormt een helder, langgerekt straatprofiel en begeleidt het Hoendiep met een eenduidige, lineaire compositie. Grote met rode baksteen beklede stroken van beneden-bovenwoningen vormen een homogene straatwand, temeer omdat ook de pannendaken in rood-oranje keramiek is gelegd. De architectuur staat duidelijk in het teken van de stedenbouwkundig beeld, de stroken zijn als een geheel ontworpen. De gevels zijn expressief en kenmerken zich door een horizontale geleiding en indeling, die bijdraagt aan het collectieve straatbeeld waaraan de individuele woning duidelijk is ondergeschikt. Een grote uitzondering hierop is de kruising van het Hoendiep met de Friesestraatweg, die wordt overschaduwed door het voormalige kantoor van de KPN uit 1987. Ook de hoek met de ringweg onttrekt zich aan dit collectieve beeld, waar de prachtige, kleinschalige fabriek van Knol's Koek nog altijd het Hoendiep opsiert, naast een licht structuralistisch appartementengebouw van na de oorlog.

Hoewel het Hoendiep aan de noordzijde dus door een duidelijk samenhangende uitstraling wordt gekenmerkt, is de invloed van de bebouwing op het water en, andersom, die van het water op de bebouwing gering. Het specifieke profiel van het Hoendiep zorgt ervoor dat er bijna geen ruimtelijke relatie is tussen de waterstructuur en de straat met woningbouw. De bebouwing wordt van het water gescheiden door een stoep, een parkeerstraat met ventweg, een groenstrook met bomenrij, een dubbele rijbaan en wederom een groenstrook met bomenrij, voordat we bij een groene oever aankomen die de wonschepen voor een groot deel aan het zicht onttrekken. Water en straat functioneren dus niet als één ruimtelijk systeem. Naarmate we dichterbij de stad komen, wordt deze relatie overigens wel beter. Al voor de kruising met de Friesestraatweg wordt het profiel opener en zijn de historische water- en landweg weer meer op elkaar betrokken.

Voor het water van het Hoendiep betekent dit dat het grootste deel dus bepaald door de groene inrichting van de straat, het groene karakter van de zuidzijde als ook de wat zakelijke uitstraling van het scholencomplex. Pas in de richting van het kruispunt met de Friesestraatweg draagt het historische karakter van het laat-negentiende-eeuwse en vroeg-twintigste stadsbeeld bij aan de beleving van het water.

Omdat deze bocht grenst aan het beschermd stadsgezicht van de Schildersbuurt, lichten we hier kort de waardering van het stadsbeeld toe, die van invloed is op de waterstructuur.

### **KENMERKEN DIE ZIJN BESCHERMD ALS STADSGEZICHT**

De schildersbuurt kent verschillende, goed te onderscheiden bouwperiodes en -stijlen. Het stadsgezicht is een van de best bewaarde voorbeelden van een laat-negentiende-eeuwse, vroeg-twintigste-eeuwse uitbreiding, die ook hier wordt gekenmerkt door de overgang van een 'spontane' naar een planmatige stedelijke ontwikkeling. De stedelijke structuur is helder, de architectuur gevarieerd maar samenhangend. Voor het Hoendiep is de eerste periode tussen 1880-1900 van belang: arbeiderswoningen, pakhuizen en bedrijfsbebouwing langs de historische uitvalsroute van de Aweg, als ook de karakteristieke arbeidersbebouwing langs de parallel aan de Aweg aangelegde Nieuwe Blekerstraat. Het bebouwingsbeeld is goed bewaard gebleven, maar de Aweg is als voorname uitvalsweg ook in de twintigste eeuw aan grote veranderingen onderhevig geweest.

De cultuurhistorische en architectonische waarde als ook de situering van de monumentale pakhuizen aan de Aweg hebben een sterke relatie met het Hoendiep, in de bocht nabij de kruising van de Friese straatweg en de overgang naar het Eendrachtskanaal. Zowel het Eendrachtskanaal als het Hoendiep ligt niet direct binnen de invloedssfeer van het beschermde stadsgezicht, maar wordt door de ruimtelijke en historische relatie met de Aweg wel degelijk door de kwaliteit van het stadsbeeld bepaald.

### **KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR TEN WESTEN VAN DE RINGWEG**

Het deel van het Hoendiep ten westen van de ringweg kent vanzelfsprekend een geheel andere ruimtelijke en historische context. Tot ver in de twintigste eeuw lag dit deel van het Hoendiep buiten de stad, om uiteindelijk naast bedrijventerreinen omsloten te worden door één van de weinige industriële iconen die Groningen kent een context die met de ontwikkeling van het voormalige Suikerunieterrein natuurlijk verandert. Een echte industriestad is Groningen nooit geworden, maar een aantal grote bedrijven bepaalden wel degelijk het aanzicht van de laat negentiende-eeuwse en vroeg-twintigste-eeuwse stad. Naast bekende Groninger industrie als de gasfabriek en elektriciteitscentrale op de voormalige vestingwerken ten noordoosten van de binnenstad, de tricotagefabriek aan de Meeuwerderweg, de rijwielfabriek van Fongers aan de Hereweg en Niemeyers tabaksfabriek aan de Paterswoldseweg, was dat natuurlijk de Suikerfabriek langs het Hoendiep.

Wie foto's van het oorspronkelijke complex kent, weet met wat een aandacht voor uitstraling en detail die eerste fabriek was gebouwd. En iedereen kent het Hoendiep ten westen van de ringweg als het toneel van de bietencampagne, waarbij lang nadat het wegverkeer de waterwegen overbodig had gemaakt, de suikerbieten via het Hoendiep werden aangevoerd. Toch is deze roemruchte geschiedenis van het Hoendiep nauwelijks meer te ervaren op de plek waar woonschepen liggen, tussen de Suikerlaan en de Energieweg, als ook langs U.T. Delfiaweg. In tegenstelling tot de meeste kanalen uit de middeleeuwen of vroege moderne tijd is het Hoendiep nooit overtuigend onderdeel van het stedelijk weefsel geworden. Het wordt omgeven door losse stedelijke 'fragmenten', die weinig relatie met elkaar of het water hebben. Het gevolg is dat het grootste gedeelte van het Hoendiep ten westen van de ringweg wordt gekarakteriseerd door 'restgroen', een term die wat negatief klinkt, maar die met de volledig overwoekerde en extensief begroeide (voormalige) vloeivelden van het Suikerunieterrein toch stevig landschappelijke vormen begint aan te nemen.

Langs de Energieweg grenzen de woonschepen direct aan het bedrijventerrein Hoendiep, maar wie op het water is ervaart enkel het Hoendiep als een groen-blauwe ruimtelijke structuur, waarvan de oevers naast lage beplanting eveneens door een grote diversiteit aan bomen wordt gekenmerkt. Voorbij de bocht langs de straat Hoendiep krijgt het profiel een meer open karakter. De weg naar Hoogkerk grenst direct aan het water en wordt aan de noordzijde begeleid door de laatste bebouwing van het bedrijventerrein, kleinschalige woningbouw en kleine bedrijvigheid aan huis. De zuidzijde blijft over het gehele traject dichtbegroeid, terwijl aan de noordzijde vlak voor de U.T. Delfiaweg het weidse karakter van het ommeland in de richting van Leegkerk te ervaren is. Hoewel in de huidige situatie het groen een belangrijke rol speelt voor dit kanaalvak, zal de toekomstige herontwikkeling van het Suikerunieterrein een nieuwe context creëren voor deze woonschepen. Mochten er aanvullende eisen aan woonschepen of ligplaatsen worden gesteld, dan worden deze opgenomen in apart op te stellen beeldkwaliteitsplannen, die vervolgens eveneens aan de Welstandsnota 2018 worden toegevoegd.

## **WATERATLAS 8. BOTERDIEP**

### **KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR**

Het Boterdiep werd aan het begin van de zeventiende eeuw gegraven, in het verlengde van het Schuindiep naar het noorden toe, uiteindelijk tot aan de haven in Uithuizen. Vanwege het verschil in waterpeil was er geen rechtstreekse verbinding tussen beide diepen. Verondersteld wordt dat de naam van het kanaal te danken is aan het transport van melkproducten. Bij de aanleg werd zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande sloten en waterlopen. Het oudste gedeelte, de verbinding van Bedum met Groningen, stamt uit 1625 en wordt op kaarten uit die tijd steevast *Cleislout* genoemd, de voorloper van het Boterdiep. De Cleislout werd oorspronkelijk gegraven om de oostelijke stadsgracht te voorzien

van water uit de Hunze: voor 1400 dus, toen de aanleg van het Schuitediep de watertoevoer vanuit de Cleislout immers overbodig maakte.

In 1660 werd het Boterdiep verlengd tot aan Kantens, voorbij Middelstum, waar het onderdeel wordt van de Westerwijtwerdermaar. Het grootste gedeelte van het diep binnen de stad, Boterdiep-Bedumerweg, is aan het begin van de twintigste eeuw gedempt, vanaf 1912. Het gedeelte waarin woonschepen liggen, begint bij het Van Starckenborghkanaal en ligt ingeklemd tussen de N361 en achtereenvolgens de wijken Van Starckenborgh, De Hunze en Beijum-West, vanwaar het via Zuidwolde naar Bedum loopt.

Met het Boterdiep zijn we aanbeland in de derde ring van kanaalvakken: kanalen en waterwegen die doorgaans buiten de ringweg liggen en veelal langs naoorlogse wijken en bedrijventerreinen de stad uitlopen. De context van deze kanaalvakken is daardoor fundamenteel anders dan die van de eerste en tweede ring, waarbij de relatie met straten en bebouwing sterker is. Het profiel van de kanaalvakken is vaak groter, infrastructuur speelt een voorname rol, net als groen, op de overgang van wegen, woonwijken en bedrijventerreinen. Het Boterdiep grenst aan drie gebieden van de welstands atlas, die voornamelijk het karakter van de omgeving bepalen: het historisch fragment Noorderhogebrug (gebied 2), de relatief 'recente uitbreidingswijken' Van Starckenborgh en de Hunze (gebied 7), als ook het bedrijventerrein Het Witte Lam (gebied 8).

Het eerste deel kent in feite twee gezichten, De westelijke oever is groen en dichtbegroeid, ondanks de Noordzeeweg en de Winsummerweg. Ook de oostelijke oever is groen, maar hier betreft het de rand van een planmatig en zorgvuldig aangelegde woonwijk, die gekenmerkt wordt door een collectieve visuele kwaliteit, vooral het deel voorbij de Hunzedijk. Er is een sterke samenhang tussen architectuur, stedenbouw en landschapsinrichting. De bebouwing bestaat uit rijwoningen met een collectieve uitstraling en een uitbundig kleurgebruik, waaruit de individuele woningen zijn af te lezen. De voortuinen van de woningen worden aan deze zijde niet vanuit het openbare gebied ontsloten, maar grenzen aan een informele groenzone, die aansluit op de Beijumerweg langs het Boterdiep. Het profiel van dit kanaalvak is kortom ruim, met veel 'zachte', groene overgangen.

Voor het gedeelte ten noorden van de Boterdiepbrug geldt in grote lijnen dezelfde kenschets, voor het eerste en laatste deel althans. De N361 speelt hier een grotere rol in het straatbeeld. Ter hoogte van de bocht in de Beijumerweg wordt het aanzicht bepaald door de individuele bebouwing van het historisch fragment en het bedrijventerrein, al is de groenstructuur hier over het algemeen zo dicht, dat er weinig relatie is tussen bebouwing, straat, water en woonschepen. Een collectieve uitstraling van de bebouwing en een informele, landschappelijke inrichting bepalen kortom in grote lijnen het karakter van het water en de context voor de woonschepen.

## **WATERATLAS 9. NOORDWILLEMSKANAAL-HOORNSEDIJK**

### **KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR**

Het Noord-Willemskanaal is de als 'Noord-Willemsvaart' gegraven verbinding tussen de Drentsche hoofdvaart (ten westen van Assen) en de stad Groningen, vanaf de jaren na 1860. Het volgt binnen de stad grofweg de voormalige loop van het Hoornsediep, in feite een restant van de 'Drentsche Aa', de rivier die zo bepalend was voor de westelijke ontwikkeling van de stad.

Het kanaal is een van de eerste 'moderne' vaarwegen van Groningen, die in maat en schaal de kanalen en diepen van de veertiende tot en met de zeventiende eeuw sterk overtroffen. Na het Noord-Willemskanaal volgden in het laatste kwart van de negentiende eeuw het Eemskanaal en het Verbindingskanaal, voordat in de jaren dertig van de twintigste eeuw het Van Starckenborghkanaal de ontsluiting van Groningen over het water een definitief nieuw gezicht gaf. De grote kanalen van de negentiende en twintigste eeuw maakten Groningen bereikbaar voor een grootschaliger scheepvaart en reorganiseerden feitelijk de ruimtelijke hiërarchie van de stedelijke waterstructuur. Het Reitdiep werd met sluisen van de zee afgesloten, waarmee de hoofdroute voor het varende verkeer zich naar de zuid- en oostzijde van de stad verplaatste: het Noord-Willemskanaal kwam via het Verbindingskanaal en het Eemskanaal met de zee in contact, later gevolgd door een directe verbinding met Friesland via het Van Starckenborghkanaal.

Los van de functionele invloed van de grote kanalen op de historische waterwegen, valt vooral ook het andere karakter van deze 'watersnelwegen' op: ze hebben doorgaans een meer 'verkeerskundige' uitstraling, ingebed door groen en vaak gekoppeld aan snelwegen en bedrijventerreinen. Ze zijn kortom onderdeel van de 'planmatig aangelegde stad', een typisch twintigste-eeuwse context waarbij verschillende programma's een eigen ruimtelijke structuur vertegenwoordigen. Het gedeelte van het Noord-Willemskanaal waar we woonschepen aantreffen ligt buiten de ringweg, ingeklemd tussen Corpus den Hoorn en de A28 naar het zuiden. Door de landschappelijke inrichting van zowel de oostelijke rand van Corpus den Hoorn als de A28, valt de waterstructuur hier te kenschetsen als een relatief onafhankelijke groen-blauwe zone.

### GROENE BUFFER

Kenmerkend voor het kanaalvakken ten noorden en zuiden van de Van Ketwich Verschuurbrug zijn de fietspaden in het groen die beide zijden van het Noord-Willemskanaal begeleiden, waarmee de authentieke schepen die hier liggen nadrukkelijk onderdeel zijn van een groene, recreatieve route. Ten noorden van de brug liggen de woonschepen aan de oostzijde van het kanaal, dicht tegen de afslag van de Julianaweg, maar daarvan afgescheiden door een dichtbegroeide strook bomen en struiken. Ook de overzijde van het kanaal wordt gekenmerkt door een groene zone achter de dijk, die van een dusdanige maat is dat er in het stedelijk profiel van het Noord-Willemskanaal nauwelijks relatie is met de aangrenzende woonwijk. Zelfs in het kanaalvak ten zuiden van de brug, waar de woonschepen aan de westzijde van het kanaal liggen, is deze situatie vergelijkbaar. Ook hier zorgt de groene buffer die de naoorlogse wijken en de Julianaweg van elkaar scheidt, voor de belangrijkste ruimtelijke eigenschappen van de plek.

### HOORNSEDIJK

De groene context van de kanaalvakken in het Noord-Willemskanaal krijgen een echt landschappelijk karakter voorbij de rand van Corpus den Hoorn Zuid, waar de woonschepen in het oorspronkelijk bochtige verloop van het Hoornsediep liggen, direct grenzend aan het kanaal. Hier liggen de boten verscholen tussen groen en dichtbeboste oevers, langs eilandjes die de 'stedelijke context' al ver achter zich laten. Een groot deel van de woonschepen is enkel per boot bereikbaar, ligt 'los' van het vaste land, langs eilanden die worden ingesloten door het kanaal en het Hoornsediep. Er is geen plek op de kanalen en diepen die zo wordt bepaald door een groene, landschappelijke context, als het kanaalvak langs de Hoornsedijk.

### WATERATLAS 10. SCHIPSLOOT HAREN

#### KENMERKEN VAN DE WATERSTRUCTUUR AMBITIE

Net als bij de kanaalvakken Noord-Willemskanaal-Hoornsedijk geldt voor de Schipsloot dat deze weinig directe relatie heeft met de stedelijke ontwikkeling van Groningen of Haren. De sloot ligt bijna op de grens van Groningen met Drenthe, aan de rand van het Paterswoldsemeer, ingeklemd tussen het Noord-Willemskanaal en de oorspronkelijke Hoornsedijk. De Schipsloot verbond Haren met Paterswolde en diende aanvankelijk voor de afvoer van turf. Vanaf 1820 startte men ten zuiden van de Schipsloot (langs de huidige Meerweg) met de veenontginning van het Friescheveen. Het meer bereikte zijn huidige vorm, of liever gezegd de vorm die het tot de uitbreiding in de zeventiger jaren had, rond 1830. Later werd de Schipsloot ook gebruikt voor het vervoer van stadsvuil, dat aan het begin van de twintigste eeuw werd gestort op de oostoever van het Friescheveen. Het stadsvuil diende als versteviging van de dijk, die bedreigd werd door het vrije spel van de wind als gevolg van 'vallende' bomen op de legakkers.

#### SHORT CUT

Het gedeelte van de Schipsloot waar nu vijf woonschepen liggen is relatief jong. Het is gegraven als *short cut* naar het Noord-Willemskanaal, toen de Meerweg in 1907 werd aangelegd. Tot die tijd sloot de sloot met een bocht naar het noorden aan op het kanaal, langs de bebouwing aan de Hoornsedijk, een structuur die nu nog steeds goed in het landschap is te herkennen. Ook de oorspronkelijke verbinding van de Schipsloot met het kanaal is nog in het open veld te herkennen. De zone tussen het kanaal en de dijk was een laaggelegen stuk moerassig grasland.

De Hoornsedijk ging in één vloeiende beweging over in de Paterswoldsedijk, waaraan de Schipsloot parallel lag. De Paterswoldsedijk vormde de zuidelijke begrenzing van het Paterswoldsemeer, al in de zestiende en zeventiende eeuw ontstaan als gevolg van veenafgraving.

#### ZOMPIG KARAKTER

Hoewel de Schipsloot vlakbij het Noord-Willemskanaal en de A28 ligt, bepaalt vooral het weidse karakter van de oude bedijkte veengronden de ruimtelijke karakteristiek van het kanaalvak. Het 'restland' ten noorden van de sloot is vol begroeid en ook de A28 ligt verscholen achter stevige houtwallen. De zompige weilanden en de lintbebouwing langs de Hoornse- en Paterswoldsedijk geven de plek nog altijd een historisch gelaagde en landschappelijke uitstraling.