

Van de Voorzitter



Het is volop zomer. Terwijl ik dit stukje zit te schrijven is het bijna 30° C! Misschien bent u zojuist teruggekeerd van oorden waar het nog warmer is, maar van mij mag het een graadje lager. Ik heb het gevoel dat mijn hersens maar lastig op gang willen komen.

Zomer, ook een tijd waarin bestuurlijk Groningen op een laag pitje brandt. Bestuurders hebben ook vakantie en het ambtelijk apparaat moet (op halve sterkte) zorgen dat niet al te belangrijke lopende zaken worden behartigd.

Overigens is dat niet altijd gemakkelijk, u hebt kunnen lezen dat er vlak voor de inwerkingtreding op 1 juli van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening een groot aantal bouwaanvragen is ingediend. Dat 'stuwmeer' moet voor een bepaalde datum zijn afgehandeld en dat geeft de nodige hoofdbrekens.

Na de zomer zullen ongetwijfeld zaken aan de orde komen die hun schaduw al vooruit hebben geworpen. Zoals de structuurvisie 'Stad op Scherp', de discussie over het invoeren van de tram, gedachten over ontwikkeling van het stationsgebied, etc.

Er waren kort geleden ook nog zaken aan de orde die op zichzelf interessant waren. Eén daarvan was 'de Brugwachter'. Onze adviseur Jan Giezen was door bewoners op persoonlijke titel gevraagd om hier ook gedachten over te ontwikkelen. Belangrijk genoeg om er in dit nummer aandacht aan te geven.

Een echte stad leeft. Die is altijd in beweging. Zo ook Groningen. Er gebeuren dingen die we graag zien en die een positief

effect hebben. Of er worden ingrepen gedaan waar we op tegen zijn omdat we die een te ernstige aantasting van het historische beeld vinden. In dat kader is het interview met René Boomkens over de 'maakbare stad' interessant evenals de al genoemde aandacht die we geven aan 'de Brugwachter'.

Maar er zijn ook sluipende ontwikkelingen die zijn te betreuren. Ze vinden min of meer ongemerkt plaats. Als ze uiteindelijk worden opgemerkt vindt iedereen dat er wat aan moet gebeuren, maar dan is er ongewoon veel inspanning voor nodig is om het weer te corrigeren.

Zo'n ontwikkeling is het steeds groter wordende aantal verwaarloosde schepen in de Diepenring, met name in de Noorderhaven. De Diepenring is een belangrijk onderdeel van de stad waar bezoekers en toeristen hun stadsbeeld op baseren, onder andere via de rondvaarten. Juist dáár zou je een beleid wensen dat ervoor zorgt dat de Diepenring aantrekkelijk wordt. Pieter Bootsma gaat op deze verloedering in.

Wat onze stichting zelf betreft: de website wordt langzamerhand steeds beter. Ik wil u adviseren hier regelmatig op te kijken, met name omdat komende activiteiten erop worden aangekondigd. Mocht u bijvoorbeeld een aankondiging in het Vriendenbulletin zijn kwijtgeraakt, dan kunt u altijd nog het nodige te weten komen op onze website.

Ik wens u weer veel leesplezier.

De verloedering van de Diepenring

Wie over de Diepenring rijdt, met name over het traject langs Noorderhaven, Turfsingel en Schuitendiep, kan proberen over de ellende van het drijvende “landschap” in de grachten heen te kijken, maar als je de rondvaartboot neemt, ontdek je er niet aan: je ziet een ernstig verloederd stukje van de “Beste Binnenstad” van Nederland. De Noorderhaven lijkt de tweede woonschepenhaven van de stad te zijn geworden en het achterstallig onderhoud van sommige van de allesbehalve passende woonarken schreeuwt je tegemoet.

Moet dat nu zo? Met die vraag kom ik



*Noorderhaven,
de verroeste Gouwezee*

terecht bij mevrouw Albertien van Dijk-Milatz, bestuurslid van het Woonschepencomité Groningen (WCG), waarbij de bewoners van meer dan 400 woonschepen in de stad zijn aangesloten. Ze bewoont met haar echtgenoot Bob van Dijk een bij de ingang van het Reitdiep gelegen, ruim bemeten authentiek binnenschip.

Ze glimlacht als we het over het verleden van het Comité hebben. “Ja”, zegt ze “een gevreesde club. De gemeente is altijd bang geweest voor de buschauffeurs en de

woonschepbewoners. Maar we steken tegenwoordig in op het met elkaar en met de gemeente oplossen van de problemen”. Het “met elkaar” slaat dan op enkele andere belangenorganisaties als de “Groninger schippers van het historische bedrijfsvaartuig” en de club van de historische zeilcharters. De schippers van de historische woonschepen willen in de Diepenring en de Noorderhaven ruim baan voor de authentieke schepen, de ligplaatsvergunning koppelen aan de eigenaar (in plaats van aan het schip) en het liefst zelf de Noorderhaven in beheer hebben. Het woonschepencomité zet zich in voor alle woonvormen op het water, is tegen de koppeling van vergunning aan de eigenaar en ziet een weg van verbetering voor zich, bijvoorbeeld door beter onderhoud van de arken om zo de verloedering tegen te gaan. Kortom, de clubs hebben nog wel wat met elkaar te bespreken en zijn daar volgens Albertien van Dijk druk mee bezig.

Diversiteit

Een van de vier doelen van het Comité luidt: wonen op het water betaalbaar houden. Mevrouw van Dijk maakt me duidelijk dat dit nog wel wat anders inhoudt dan een strijd voor lagere liggelden of iets dergelijks. Oorspronkelijk gaat het bij de bewoners van schepen om oud-schippers. Dan volgen als bewoners op het water minvermogende mensen en sociaal minder sterke groepen. Maar tegenwoordig rukken de welgestelden op die meestal een authentiek schip bewonen. Het comité vindt dat de welgestelden niet alles moeten kunnen opkopen. Het wonen op het water moet niet alleen een elitair gebeuren worden. Vandaar dat het wonen op het water niet alleen moet worden toegestaan aan erkende historische schepen.

De variatie in de “waterwoonbuurten” is groot. Mevrouw van Dijk somt op: “de Noorderhaven als vrijhaven met zijn onge-regelde schepenvoorraad, het Hoendiep met de lelijke woonarken, de andere stand-ing van Hofstede de Groot- en Wilhelminakade, de woonschepenhaven



Vol

etc. Ze noemt de “schillen” in de waterbe-woning in de stad. En ze pleit ervoor het wonen op het water in zijn totaliteit te beschouwen. Ligplaatsen kun je niet zo maar opheffen, woonarken niet van hun plaats krijgen tenzij een alternatieve lig-plaats wordt geboden. Het eerste doel van het Comité is dan ook niet voor niks “vol-doende ligplaatsen”. Het opstellen van een bestemmingsplan voor de bewoning op het water juicht ze toe. Ze onderstreept ook de samenhang met andere zaken in de stad. De vertraging in de bouw van de par-keergarage aan het Damsterdiep doordat de aannemer het hazenpad heeft gekozen ziet ze met lede ogen aan: de herinrichting van de Diepenring (de parkeerplaatsen!) komt er door in gevaar en dus ook de aan-pak van de problemen van de bewoning in de grachten. Hierbij gaat het voor het WCG primair om de veiligheid en de kwa-liteit van het wonen op het water.

Gelijke behandeling

Een van de andere doelen van het Comité: “gelijke behandeling van woonboot- en huizenbewoners” brengt me bij de vraag of niet juist de huizenbewoners achterge-steld zijn bij de bewoners van de schepen. Op de boten kan men de meest vreemd-soortige bouwsels waarnemen waarvoor de huizenbezitter nimmer toestemming van de gemeente zou krijgen.”Inderdaad”, zegt mevrouw van Dijk, “het vreemde is dat voor huizen wel welstandsnormen gel-

den en voor schepen niet”. Maar de scheepsbewoners kampen om maar iets te noemen met ontbrekende rioolaansluitin-gen. Er zit ook een bejegeningsskwestie achter. De normale bejegening die Albertien van Dijk in het maatschappelijk verkeer ten deel valt verdwijnt zodra ze zich openbaart als bestuurslid van het Woonbotencomité. “Ik word tenminste geacht analfabeet te zijn, maar soms zelfs benaderd als lid van de maffia”.

Kritiek op de gemeente

De gemeenteraad heeft in 1999 de ambi-ties voor de Diepenring vastgesteld. Voor een behoorlijke bewoning op het water moeten de bewoners regels in acht nemen. Maar mevrouw van Dijk stelt vast dat hier niets van terecht gekomen is. Zo wijst ze op het voorschrift dat er tussen de schepen in de Diepenring om reden van veiligheid een afstand van 5 meter in acht moet worden genomen. Desondanks wor-den er arken uitgebouwd waardoor de afstand te klein wordt. En waar vanouds de afstand tussen twee schepen al minder dan 5 meter bedroeg is daarin geen verbe-tering opgetreden doordat de door de gemeente nagestreefde en voorziene ver-vanging van het oude schip door een ander niet heeft plaats gehad. Daardoor had de 5 meter eis immers kunnen wor-den gerealiseerd. Er is niet gehandhaafd, aldus mevrouw Van Dijk. En de door de gemeente nagestreefde doorstroming van woonschepen is niet bereikt doordat de gemeente het beleid in dezen onvoldoende heeft doordacht. Als er geen alternatieve ligplaatsen worden geboden en als prik-kels om te verkassen ontbreken dan blij-ven de schepen op hun oude plek liggen, of de gemeente dat nu mooi vindt of niet. En hoe krijg je in vredesnaam authentieke schepen in de Turfsingel als de Steentilbrug niet open kan en een zwaai-kom ontbreekt?

Wat dan wel?

Dat het “zicht” in de Diepenring beter moet staan voor mevrouw van Dijk buiten kijf. Evenals een betere veiligheid voor de bewoners. Er moeten uit te voeren regels komen en op de naleving ervan moet door de gemeente worden toegezien. De gemeente moet zorgen voor voldoende lig-plaatsen in zijn territoire, de riolering moet eindelijk overal worden aangesloten en de in slechte staat verkerende kades moeten opgeknapt. Het comité is ten zeerste bereid mee te werken aan het opstellen



Schip met opbouw in de Noorderhaven

van een verbeterplan en het creëren van draagvlak. Maar ja, er moet wel geld beschikbaar zijn voor de door de gemeente gewenste verplaatsing van de woonarken. Hoe dan ook. Albertien van Dijk is optimistisch gestemd: ze gelooft erin dat er in september door de diverse partijen constructief gewerkt zal worden aan het verbeterplan, ze gelooft in een nieuwe, verbeterde bemoeienis van de gemeente met het wonen op het water.

Zal de gemeente doorpakken?

De kritiek van mevrouw van Dijk op het tot nu toe gevoerde beleid wordt door de gemeente gedeeld. De uitkomsten van de door de gemeente zelf uitgevoerde knelpunteninventarisatie liegen er niet om. Het moet gezegd, de hand wordt wel heel diep in eigen boezem gestoken. In 1999 wilde de gemeente de Noorderhaven laten fungeren als toeristische trekpleister en de beeldkwaliteit van de historische binnenstad laten versterken. Het tegendeel is gebeurd. In de haven is weinig scheepsbeweging meer waar te nemen of het zou het wegslepen van het "VOC-schip" moeten zijn. De vervanging van woonarken door authentieke schepen in de Diepenring is mislukt. Het onderhoud van een aantal woonarken is (ver) onder de maat. De walkanten zien er niet uit. Capaciteitsgebrek bij Havendienst en Bouwtoezicht leidt tot onvoldoende handhaving. Deze opsomming is nog maar een keus uit al de genoemde knelpunten. De kritiek van mevrouw van Dijk wordt meer dan onderschreven.

Gaat de gemeente zich in 2008 herpakken? Ik ben er niet gerust op. Lof, eer en prijs dat de gemeente de waterbewoners bij de zaak gaat betrekken. Maar zijn de

gemeentelijke verbeterambities voldoende? Zijn de verordeningen opgewassen tegen de geconstateerde knelpunten? Houdt het nu eens op met het aanbrengen van de vreemdsoortige bouwsels op de schepen? Hoe denkt de gemeente greep te krijgen op de waterbewoning? Kan de productie van drijfvuil effectief worden bestreden? Komt er een optredende handhavingsorganisatie? Komen er voldoende alternatieve ligplaatsen als basis voor de verplaatsing van de woonarken? Hoe denkt de gemeente de zandstenen walkant (notabene een rijksmonument) te beschermen tegen de aanslagen van sommige bewoners van de schepen?

In de Diepenring (buiten de Noorderhaven) liggen 72 schepen, waarvan 55 woonarken en 17 authentieke schepen. Probeer daar maar eens ter wille van de gewenste cultuurhistorische beeldkwaliteit verandering in te brengen. Men proeft de moedeloosheid bij de gemeente als geconstateerd wordt: "We zullen op een andere manier moeten stimuleren dat de beeldkwaliteit van de Diepenring wordt versterkt". In de Noorderhaven liggen 63 schepen waarvan zeker 11 niet authentiek." De VOV 2006 (de Verordening Openbaar Vaarwater) schrijft voor dat de schepen bewoond moeten zijn door de eigenaar. Je proeft opnieuw de moedeloosheid als je leest: "In de praktijk is het moeilijk om niet-bewoning door de eigenaar vast te stellen". In de Noorderhaven, zo lezen we in de knelpuntennotitie, worden thans schepen verkocht "inclusief ligplaats", waar er helemaal geen recht geldt op een ligplaats! "Snel ingrijpen is geboden....." maar na "geboden" volgen er in de notitie slechts stippeltjes.

Het is een beetje een moedeloosheid die me herinnert aan de jaren dat het A-kwartier geteisterd werd door de drugs prostitutie. De gemeentepolitiek liet het erbij zitten. Burgemeester Staatsen zag geen kans er wat aan te doen. Alleen jarenlange actie van buurtbewoners als Fleur Woudstra en de komst van de activistisch ingestelde burgemeester Ouwerkerk brachten in de onoplosbaar lijkende zaak een keer. Het moge duidelijk zijn, politiek en ambtenarenapparaat waren de afgelopen jaren niet opgewassen tegen de toestanden in Noorderhaven en Diepenring. Het wordt de hoogste tijd dat het gemeentebestuur nu wel, ik zou zeggen op zijn Ouwerkerkiaans, gaat optreden.

De maakbare stad

Interview met René Boomkens

René Boomkens is hoogleraar aan de RuG in de sociale en cultuurfilosofie, de filosofie die betrekking heeft op de samenleving. Hij heeft veel geschreven over de ontwikkeling van de stad.

Wij waren benieuwd naar de betekenis van het begrip “maakbare stad” in zijn werk.1)

Wat bedoelt u precies met “de maakbare stad”?

Heel bekend is de herinrichting van het centrum van Parijs door Haussman in de 19de eeuw, in de tijd van Napoleon III, de sloop van het middeleeuwse centrum van Parijs en de aanleg van de grote boulevards.

Ook in Nederland is er een lange traditie van grootschalige projecten. Na de Eerste Wereldoorlog kwamen de grote stadsuitbreidingen. Bijvoorbeeld het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam van Cornelis van Eesteren (1935), pas na de Tweede Wereldoorlog gerealiseerd. Een later plan, uit de jaren '60: de Bijlmermeer. Hier was alles gepland, niet alleen de gebouwen en de straten maar ook de groenbeplanting. In Groningen zijn er de stadsuitbreidingen van Mulock Houwer na 1920. In de jaren '80



Het Damsterdiep: maakbare stad?

kwam de omslag. Veel van die grote ingrepen hebben negatief uitgepakt. De plannenmakers werden sceptisch over de maakbaarheid van de stad.

Desondanks zijn we blijven bouwen. In de jaren '70 kwam de stadsvernieuwing. Daarna grootschalige projecten, waarbij mislukkingen als de Betuwelijn, de Hogesnelheidslijn,

de problemen rond Meerstad. De maakbaarheid is discutabel geworden.

Wat is het alternatief voor het grootschalige bouwen?

Vroeger zag men de stad als een ruimtelijk begrip, de urbs, een ommuurd gebied.

In het huidige denken is de stad een civitas, een gemeenschap, waarin de groepen die daarin functioneren de stad bepalen. De deelname aan gemeenschappelijke activiteiten loopt echter terug.

Vroeger was de bevolking geconcentreerd rond een centraal gebouw, de kerk, het stadhuis. Daarna kwam er een andere stadsontwikkeling, meer open. Het individu kan in de stad veel flexibeler zijn, vrijer, minder gebonden. Maar daardoor wordt de stad ook minder maakbaar.

René Boomkens komt met het voorbeeld van de Volkstuin waar hij lid van is. Het ledental liep in de jaren '70 terug, nu komen er weer nieuwe leden. Hier is een botsing tussen twee groepen, de oude leden en de nieuwe leden, over wat er gemeenschappelijk gedaan wordt. Geleidelijk zie je de oude idealen van gemeenschappelijkheid plaatsmaken voor meer individualisme; tegelijk nemen de nieuwere, jonge leden de collectieve zorg voor het volkstuincomplex wel degelijk serieus.

Het verantwoordelijkheid dragen voor elkaar is verminderd. Als je kijkt naar deelname aan politieke partijen is dat minder dan vroeger.

Er is een verlies aan maakbaarheid van de stad. In de compacte stad liggen alle functies bij elkaar. Nu trekken voorzieningen naar de stadsranden. In de vinexbuurten ontbreken voorzieningen als scholen en winkels, die later toegevoegd moesten worden. Jarenlang heeft men over nieuwe wijken vooral nagedacht als woonwijken. Aan andere functies, zoals werken, voorzieningen voor oudere kinderen, zorgvoorzieningen, horeca, werd weinig aandacht besteed. Deels omdat zulke

functies in de nieuwe wijken te duur waren, deels omdat men ervan uitging dat die in tweede instantie wel in grootschalige centra tot stand zouden komen. Dat lukte lang niet altijd, wat vaak tot erg eenzijdige en saaie wijken heeft geleid.

In het boek van architectuurhistoricus Auke van de Woud, “Een nieuwe wereld, het ontstaan van het moderne Nederland” wordt de beheersbaarheid van de samenleving centraal gesteld.

De overheid heeft de taak te zorgen voor een geordende infrastructuur. Maar de overheid moet ook de burgers betrekken bij de planning van de stad. Het zijn echter de beleggers die tegenwoordig steeds vaker de dienst uitmaken in plaats van planning door overheid en burgers samen. De overheid is ook schuldig aan deze ontwikkeling. In Meerstad was de grondeigendom een probleem dat de maakbaarheid in de weg stond.

Niet iedereen waardeert de voorzieningen aan de stadsranden. Velen vinden een bezoek aan een meubelboulevard minder aantrekkelijk dan een bezoek aan de stad, waar de omgeving aantrekkelijk is.

Wat maakt Groningen tot een aantrekkelijke stad?

Het is de enige Nederlandse stad die geen concurrent in de nabije omgeving heeft. Arnhem heeft Nijmegen als concurrent, Amsterdam Den Haag en Rotterdam, Maastricht Heerlen en Aken.



Drukke op de Vismarkt

Groningen heeft twee grote instellingen die veel mensen trekken; het UMCG en de Universiteit. In Groningen studeren 40.000 studenten, 15.000 studenten komen van buiten de stad, 25.000 studenten wonen in de gemeente Groningen.

Aantrekkelijk in Groningen is de compacte stad: er liggen veel voorzieningen binnen een beperkt gebied, dat maakt de binnenstad

levendig: universiteitsgebouwen, veel activiteiten, de musea, schouwburg, Oosterpoort, de markten (de Vismarkt en de Grote Markt), de galeries. Het aantal bezoekers aan de binnenstad neemt toe.

Moet de stad zich niet richten op het oosten?

Op Berlijn en Moskou. Maastricht maakt programma's voor Duitse studenten, dat zou de universiteit van Groningen ook kunnen doen. Er is een snelle busverbinding met Bremen (twee à drie uur) en Oldenburg (anderhalf uur).

Wat is uw oordeel over de regiovisie Groningen-Assen?

Deze visie vormt een gevaar voor de ontwikkeling van Groningen zelf. Gezamenlijke kunstprojecten als het huidige Chinaproject zijn natuurlijk prachtig, maar Groningen moet uitkijken voor de aloude spreidingsgedachte, die allerlei functies zo goed mogelijk over het hele land wil verdelen. Dat gebeurt vanuit een misplaatst gevoel voor verdelende rechtvaardigheid. Assen is nu eenmaal geen 'stadse' stad, Groningen wel. Kwantiteit is noodzakelijk voor de ontwikkeling van kwaliteit.

Wat vindt u van de bewering van de sociaal-geograaf Rob van Engelsdorp Gastelaars dat je in de stad moet accepteren dat je 's morgens over een junk stapt, als je de deur uit wilt?

We weten dat het leven in een stad risico's heeft, maar daartegenover staat het grote voordeel van de diversiteit. Door migratie verandert de stad, met een deel van de immigranten gaat het goed, met een deel niet. Door bijvoorbeeld het project Vensterscholen probeert de gemeente de achterstanden op te vangen en voorzieningen te scheppen waar zeer veel verschillende groepen burgers gebruik van maken, maar het gaat langzaam. Bij de aanpak van de prachtwijken van Vogelaar is belangrijk wie de regio voert. De eerste voorwaarde is dat de buurtbewoners zelf de plannen maken of er nauw bij betrokken zijn en vooral blijven. Hier speelt het idee van ruimtelijke ingrepen geen rol, maar gaat het allereerst om de sociale en culturele betekenis van een buurt.

1) Boeken die René Boomkens over het onderwerp 'de stad' schreef:

De Nieuwe Wanorde. Globalisering en het einde van de maakbare samenleving. Van Gennep, Amsterdam 2006.

Een Drempelwereld. Moderne ervaring en stedelijke openbaarheid. NAi Uitgevers, Rotterdam 1998.

(met B. van Delden, L. de Klerk, S. Musterd, Yap Hong Seng, R. van der Wouden) *Stad zonder horizon. Stadspolitiek en stedelijke ontwikkeling in Nederland.* Van Gennep, Amsterdam 1997.

De Brugwachter

In het vriendenbulletin van juli 2007 is al aandacht besteed aan De Brugwachter. Dit door projectontwikkelaar Timmer en woningbouwcorporatie In ontwikkelde project, gelegen naast de Korrewegbrug, is genoemd naar de voormalige brugwachterwoning. Het betreft een woontoren van 75 meter. Voor de bewoners die wonen in de omgeving van De Brugwachter heb ik een visie geschreven, van waaruit het project De Brugwachter kan worden beoordeeld.

Voor het schrijven van deze visie heb ik mij eerst laten informeren over de (politieke) stand van zaken van De Brugwachter.

1. Vorig jaar september heeft de gemeenteraad het plan afgewezen
2. De wethouder is gevraagd het plan aan te passen en met de omwonenden te overleggen over een aangepast plan
3. Een eerste plan had een hoogte van 54 meter en de hoogte van het huidige plan bedraagt 72 meter
4. De grotere hoogte had tot doel meer woningen te realiseren en een hogere toren zou de architectonische kwaliteit verhogen
5. Deze aanpassing is bepleit door de gemeente (en architect).
6. Er moet een bestemmingsplanwijziging procedure gevolgd worden om het plan te realiseren
7. alle kosten hieraan verbonden zijn voor rekening van de ontwikkelaar.

In de stukken die ik gekregen heb valt te lezen dat het hoofdmotief van het College om medewerking te verlenen aan het project is de hoge architectonische kwaliteit van het plan. Tevens

wordt er gewezen op de bijzondere locatie en de mogelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse bij realisering van het project.

In de beoordeling van de architectonische kwaliteit vaar ik op de perspectief tekening in zwart-wit die op de kaft staat van de stukken die ik heb gekregen. Het gebouw oogt spectaculair. Het heeft iets van de toren die in Rotterdam op de kop van Zuid is gerealiseerd.

Maar heeft deze locatie een vergelijkbare allure en derhalve een dergelijk gebaar nodig? Het is niet een hoofdroute naar de binnenstad zoals het Damsterdiep of de Hereweg. Ook betreft het geen nieuwe aanrijroute naar een nieuwe woonwijk zoals bij Meerstad.

Dat wil niet zeggen dat er op deze plek geen hoogbouw kan plaats vinden, maar het moet wel een hoogbouwoplossing zijn die je in zekere zin plekkebonden moet kunnen noemen.

Kortom er zijn vragen te stellen bij De Brugwachter. De vragen die ik zou stellen, vallen in hoge mate samen met de vragen die ook GroenLinks heeft gesteld.

Bij en bouwopgave zijn er altijd meerdere oplossingen mogelijk. Mogelijkheden die gebaseerd moeten zijn op een plekkebonden visie.

De plekkebondenheid moet voortkomen uit de identiteit van de plek. Ik wil daartoe een aanzet geven.

VISIE 1.

De brug als vertrekpunt

Het plan is in strijd met de hoogbouwnota van de stad. Het college is echter niet



*Locatie van
De Brugwachter*

gehouden aan deze nota en mag er gemotiveerd locaties aan toevoegen. De bijzondere locatie en de architectonische kwaliteit van de De Brugwachter was voor het college de motivatie. Ik wil de kwaliteit van de architectuur niet ter discussie stellen. Want zo'n discussie verlies je altijd. Het is een mooi ontwerp van een gerenommeerde architect en Groningen wil graag projecten van grote architecten. En daar is ook niets mis mee.

Je kunt wel een discussie houden over de omvang van het project en de hoogte. Met de hoogte wil je een landmark plaatsen. Dat wordt het zeker, tot ver op het Hoogeland zichtbaar. Als stedelijk oriëntatiepunt zou je de Brugwachter recht tegenover de brug verwachten. Maar De Brugwachter is niet in het hart van de Korreweg geplaatst en is dus geen duidelijk oriëntatiepunt. Vanaf Ulgersmaborg is er wel sprake van een oriëntatiepunt, maar rechtvaardigt die locatie een dergelijk gebaar?

*Ervaring van het
landschap*



Duet

Uit de stukken maak ik op dat ook aan de overzijde een hoogbouw project komt. Minder hoog dan de Brugwachter.

Dit gegeven kan de aanleiding zijn een visie te ontwikkelen die ervan uitgaat de bijzondere brug te markeren door twee gelijkwaardige torens. Een duet gekoppeld aan de brug waardoor er een plekgeladen brugensemble ontstaat. De brug wordt in deze visie van twee brugwachters voorzien. Waarbij ik ervan uit ga dat de toren aan de overzijde maatbepalend is.

VISIE 2

Het landschap als vertrekpunt

Het plan ligt in een ecologische zone. Rijdend vanaf de Korreweg heb je hier altijd het gevoel dat je over de brug zo het Groninger landschap inrijdt. Dit is ook altijd het uitgangspunt geweest van de stedenbouwkundige structuur van de stad Groningen. De woonwijken met de ruime groene tussenruimten zijn zodanig rond het centrum gesitueerd dat je aan de stadsrand al het omliggende landschap ervaart. Dat is een unieke situatie. De locatie ervaar je dan ook als een landschappelijk ruimte.

In de stukken wordt aangegeven op welke wijze er voldoende ruimte wordt gecreëerd voor flora en fauna. Bij bestudering van de situatie moet echter geconcludeerd worden dat er bijzonder weinig ruimte overblijft om nog te kunnen spreken van een bouwwerk dat zich invoegt in een ecologische zone. Wil je die ruimte wel creëren dan moeten de laagbouwblokken niet gerealiseerd worden en moet je uitgaan van alleen een toren die op poten in het groen staat. Misschien wel op een zodanige wijze dat het groen onder de toren doorgaat. Een dergelijke wijziging leidt echter tot een project met een aanzienlijke vermindering van het aantal woningen. In deze visie ontwikkel je wel een samenhangend landschappelijk plan waarbij ook het gebied van de tennisbanen, de school en de nieuw gerealiseerde woonwijk wordt betrokken.

VISIE 3

De Hunzeloop als vertrekpunt.

De bouwlocatie is gelegen in het oude stroomdal van de Hunze. Op een aantal plaatsen in de stad zijn plannen gerealiseerd waarbij het stroomdal van de Hunze weer zichtbaar is gemaakt. Dat leidt tot zeer interessante oplossingen. De ontstaansgeschiedenis van een plek wordt op die wijze zichtbaar gemaakt.

Er is alle aanleiding voor om ook op deze locatie dit uitgangspunt te kiezen. Dat maakt de locatie juist bijzonder. In de summierere situatieschets is echter op geen enkele wijze zichtbaar gemaakt dat hier sprake is van deze bijzondere situatie.

Indien je visie 2 en 3 combineert zou er niet per definitie een hoogbouwoplossing voor de

hand liggen. Het zou even spannend kunnen zijn te kiezen voor compacte, meer

grondgebonden bebouwing die inspeelt op de oude loop van De Hunze en op de landschappelijk context van de plek. Te denken valt daarbij aan een bastionachtig bouwcomplex. Waarbij vergaande duurzame en groene architectuur wordt toegepast.

Hoogbouw of laagbouw

De vraag naar appartementen staat in Groningen onder druk. Er dreigt een verzadiging te ontstaan. De vraag naar grondgebonden woningen echter is groot. Het zou de moeite waard zijn ook deze optie te onderzoeken. Dit zal ongetwijfeld leiden tot minder woningen. Zo'n onderzoek sluit wel aan bij de initiatieven die genomen worden in Groningen te zoeken naar compacte stedelijke laagbouw.

*luchtfoto:
oude Hunzeloop*



De Brugwachter ten derde male

Wat voorafging

Aan de kop van de Hunzewijk, waar de Gerrit Krolbrug (vroeger de Korrewegbrug geheten) uitmondt op de Ulgersmaweg ligt de inmiddels verlaten woning van de brugwachter, omringd door een als bij toeval ontstaan parkje. Het terreintje is in het bezit gekomen van de woningcorporatie "In" die het terrein wil bebouwen met een woontoren, omringd door wat lagere gebouwen met een ondergrondse parkeergarage. Het meer dan 70 meter hoge gevaarte is ontworpen door de in Groningen opgegroeide, tot de wereldtop behorende architect Erick van Egeraat: niemand minder dan Poetin hangt aan zijn lippen bij de presentaties van Van Egeraats modern-barokke bouwwerken en projecten die hij voor Rusland in gedachten heeft. Ook de Groninger wethouder Frank de Vries is begeistert door de barokke woontoren die Van Egeraat onder de naam "de Brugwachter" heeft ontworpen. In samenwerking met "In" probeert

hij het project door de gemeenteraad te loodsen. Maar dat valt nog niet mee. De buurt verzet zich en de raadscommissie die over het project gaat heeft de wethouder verzocht zijn huiswerk over te maken.

Wat valt eerstdaags te verwachten

Op het moment dat we dit bericht schrijven zijn de bewoners van de meest betrokken wijken, de Hunze en Van Starckenborgh, in afwachting van een mogelijk herzien plan. Op welke wijze komen wethouder en woningcorporatie tegemoet aan de ecologische en verkeerstechnische bezwaren die leven in de raadscommissie? En hoe worden de bewoners tegemoet getreden die een en andermaal te kennen hebben gegeven graag over de toekomst van het terreintje te willen meedenken alvorens een kant en klaar plan in de wijken wordt gedeponereerd? Zoveel is wel duidelijk, wethouder en "In" geven niet op. In de planning van werkzaamheden van de raadscommissie staat het plan in september weer op de agenda.

De buurt vraagt het oordeel van Giezen

Inmiddels heeft het buurtcomitee een interessant initiatief genomen. Het heeft de stedenbouwkundige Jan Giezen uitgenodigd om zijn gedachten over de invulling van het desbetreffende terrein te laten gaan. Over het ontwerp van de woontoren houdt hij wijselijk zijn mond, hij kijkt naar de bouwplek. In zijn notitie schrijft hij dat bij een bouwopgave altijd meerdere oplossingen mogelijk zijn. Maar deze moeten wel voortkomen uit een plekgebonden visie en die visie is gebaseerd op de identiteit van de plek.

Giezen bedenkt voor het terrein liefst drie plekgebonden visies die tot drie oplossingen leiden.

Brug en terrein van "De Brugwachter" geven een grensgevoel. Dat geldt niet alleen voor de reiziger die "naar buiten" fietst en al even van het platteland proeft. Het is eveneens een plek waar de stad begint. Gerrit Krol, wiens naam de brug thans draagt begint zijn prachtige roman "De oudste jongen" (Querido, 1998) aldus:

"Na een lange fietstocht was ik pas terug in de stad wanneer ik het ronde bord "50 km"passeerde met daarboven de naam GRONINGEN, die me zo vertrouwd was dat daar ook net zo goed GERRIT KROL kon staan, vond ik. 'n Vriend van mij, Jan Bonnema, had hetzelfde gevoel: zet er maar BONNEMA neer in plaats van GRONINGEN". De eerste van de beide zinnen staat te lezen op het huis van waar uit de brug kan worden bediend. Krol groeide op aan de Korreweg, vandaar dat de tekst wel op deze plek moet slaan. Het gevoel hier de stadsgrens te overschrijden zal met de stedelijke bebouwing van het terrein van de brugwachterswoning te loor gaan.



Gerrit Krolbrug

1) een eerste plekgebonden visie die Giezen opvoert gaat uit van de aanwezigheid van de Gerrit Krolbrug. Aan het eind van de Korreweg komt een hoogbouwproject van zo'n 40 meter hoog; op het terrein van de Brugwachter zet je een gelijkwaardige hoogbouwconstructie neer, waardoor een ensemble van twee "Brugwachters" ontstaat, verbonden door de brug die zo sierlijk door een tweetal hoogopgaande fietsbruggen wordt begeleid. In de stedenbouwkundige retoriek van Jan Giezen zingen de twee torens "een duet".

2) Bij de tweede plekgebonden visie gaat Giezen uit van het landschap dat je waarneemt als je komend uit de compacte stad over de brug rijdt: het is of je het Groninger landschap al inrijdt. Het is een voorproefje van wat komen gaat. Het is een illustratie van de stedenbouwkundige visie van het gemeentebestuur: de compacte stad wordt omringd door wijken die van de binnenstad en van elkaar door groene zones zijn gescheiden. De bouwkundige oplossing is in dit geval een toren op poten, waarbij de groene zone onder de toren doorloopt. De toren wordt niet langer omringd door lagere gebouwen zoals in de plannen van Van Egeraat.

3) Eens stroomde hier de Hunze. Omstreeks 1400 werd het Schuitediep aangelegd dat het water van de Hunze naar de stad bracht. Het gevolg was dat de oude bedding verlandde. Maar de sporen van het verleden zijn er nog. Zo is de boogvormige sloot aan de oostkant van de wijk Van Starckenborgh nog een restant van de oude bedding. Op de plek van het voorziene bouwterrein nam de rivier, stroomopwaarts beschouwend, richting, nog herkenbaar aan de singel achter het bedrijventerrein van de Ulgersmaweg. Zo komt

het terrein aan zijn historische identiteit. De bouwkundige oplossing die bij dit gegeven past is volgens Giezen een compacte, grondgebonden bebouwing die inspeelt op de oude loop.

Commentaar

Hunzelooop en groene ruimte tussen de compacte binnenstad en de buitenwijken zijn de historische en functionele gegevens die overtuigend de identiteit van het voorziene bouwterrein bepalen. Ik ben er wat minder zeker van dat het visuele gegeven van de brug, immers nogal terzijde van het terrein gelegen identiteitsbepalend is. En waarom overweegt Giezen niet het terrein "in te vullen" met de bestaande inrichting die zo goed bij de identiteit van het gebiedje past? Maar dat is nu juist het aardige van zo'n notitie: er kan worden nagedacht en mogelijke oplossingsrichtingen kunnen tegen elkaar afgewogen. Het comitee dat Giezen de opdracht gaf wil de wijkbewoners dan ook hun mening vragen over de door hem geschetste oplossingen. Een dergelijke werkwijze geeft een betere kans op commitment met de eventuele oplossing dan de confronterende aanpak van wethouder en "In". Zo'n aanpak resulteert in het algemeen in verhitte koppen van de bewoners.

Wat mij althans bij het lezen van de notitie van Giezen heel duidelijk is geworden is hoe onverschillig "de Brugwachter" staat tegenover de specifieke bouwplaats. Of de plek verrijkt wordt met de toren lijkt niet de vraag, de vraag blijkt te zijn of de stad er een spectaculair bouwwerk bij krijgt. Of de bewoners van de stad de woontoren nodig hebben is ook niet echt aan de orde. Het gekreun en gesteun van de Groningse makelaars over de appartementenmarkt in de stad is tot in verre omtrek te horen. De verwachting is dat deze markt nog lange tijd overvoerd zal zijn.

Met "de Brugwachter" krijgt de stad er een landmark bij. Tot in het Hogeland kunnen de bewoners genieten van de voorsmaak van de stad. Of ze daaraan zoveel behoefte hebben? De stedeling die de Gerrit Krolbrug over rijdt, krijgt de voorsmaak van het land. Hij weet dat als hij vervolgens de buitenwijk uitfietst hij glorieus uitziet over de "Golden Raand" van zijn provincie.

Wie zou hem die voorsmaak willen misgunnen?

Veel aandacht voor de geschiedenis van Groningen

Op de Dag van de Groninger Geschiedenis, 11 oktober 2008, start de manifestatie “Het verleden van Groningen”, een serie activiteiten met als bron van inspiratie de nieuwe *Geschiedenis van Groningen*. Het eerste deel daarvan wordt op 9 oktober in het Provinciehuis gepresenteerd. De volledige, driedelige, uitgave zal de geschiedenis van Stad en Ommeland van prehistorie tot heden behandelen. De auteurs zijn Henk Boels, Doeko Bosscher, Peter Groote, Henny Groenendijk, Erwin Karel, Otto Knottnerus, Hilde Krips-van der Laan, Renée Nip, Remi van Schaik, Meindert Schroor en Jonn van Zuthem. De redactie is in handen van Maarten Duijvendak,



Mater Dolorosa; fragment van een zandstenen Mariabeeld, oorspronkelijk onderdeel van een calvariegroep. De beeldengroep, omstreeks 1500 vervaardigd in een Westfaals atelier, werd tijdens de Beeldenstorm van 1566 of plundertochten door Watergeuzen aan het eind van de 16e eeuw kapotgeslagen en vervolgens begraven onder de kerkvloer van Zuidbroek. In 1998 werden de fragmenten teruggevonden. Foto: John Stoel, Haren

Hidde Feenstra, Martin Hillenga en Catrien Santing. De vormgeving is van Gert Jan Slagter. Deze *Geschiedenis van*

Groningen is de opvolger van het bekende boek van W. J. Formsma, *Historie van Groningen, stad en land* uit 1976. Het nieuwe boek geeft de huidige stand van het onderzoek naar de geschiedenis van Groningen weer.

Het doel

Er is al veel belangstelling voor het verleden van Groningen, zoals blijkt uit de vele activiteiten van historische verenigingen en musea en uit de vele programma's over de geschiedenis van Groningen op de tv. Waarom nu deze manifestatie? Wat men nu wil, is deze verschillende vormen van belangstelling voor het verleden met elkaar verbinden, het verhaal van het ene museum verbinden met het verhaal van het andere museum bijvoorbeeld. Het verschijnen van de nieuwe *Geschiedenis van Groningen* is een perfecte aanleiding voor deze manifestatie.

Het landelijk programma

Ook landelijk is er veel belangstelling voor geschiedenis in deze periode. Van 11 oktober tot 19 oktober is het de landelijke Week van de Geschiedenis. Dan verschijnt ook het boek over de Nederlandse geschiedenis *Het verleden van Nederland*, geschreven door Geert Mak, Piet de Rooy, Jan Bank, Gijsbert van Es en René van Stipriaan. Ook komt er een achtdelige tv-serie met de titel “Het verleden van Nederland” gepresenteerd door Charles Groenhuijsen (vanaf 12 oktober om 20.20 uur op Nederland 2). Trouwens, alle provincies hebben in deze periode activiteiten over hun eigen verleden (zie ook www.verledenvanederland.nl).

De inhoud van het Groningse programma

De onderdelen van de manifestatie “Het verleden van Groningen”, die ruim twee maanden duurt, zijn gebaseerd op het boek *Geschiedenis van Groningen*. Er komt een tv-serie over het verleden van Groningen op tv-noord, de auteurs van het boek houden op de Dag van de Groninger Geschiedenis flitslezingen over onderwerpen uit het nieuwe boek in de Groninger Archieven (11 oktober) en op bijzondere locaties in de provincie bijvoorbeeld in het Museum Stad Appingedam en het Hogeland Museum in Warffum. In deze musea komen ook tentoonstellingen over thema's uit het nieuwe boek: in Appingedam de strijd tussen de stadsstaat Groningen en de Ommelanden. Voor kinderen komt er een educatief ‘game’, waarin de veranderingen in de kaart van de provincie Groningen door de eeuwen heen worden aangegeven.



Liudger geneest Bernlef van diens blindheid, 19e-eeuwse lithografie. Collectie Groninger Museum

Het Oude Groninger Museum wordt de hoofdlocatie van het programma. Vanaf dit centrum waaiert de manifestatie uit over de hele provincie. In de hal wordt een driedimensionale animatie vertoond van de kaart van Haubois (uit 1640). Deze animatie wordt ook gebruikt voor de tv-film. In de kelder komt de tentoonstelling over ‘verlichte boeren’ van de Borg Verhildersum. Egge Knol hangt portretten op van Groningers uit de Groningse Gouden Eeuw (de 18de eeuw) in het oude en het nieuwe Groninger Museum. Verder zijn er lezingen, debatten en informatiefolders over de activiteiten in de hele provincie. Ook komt er een HOVO-cursus bij de RuG over de geschiedenis van Groningen en een lezing bij de Volksuniversiteit. Natuurlijk is er ook aandacht voor de geschiedenis van de Groninger scheepvaart. De coaster Anda komt weer naar

Fragment van de digitaal bewerkte stadsplattegrond van Groningen door Egbert Haubois. De originele kaart dateert van omstreeks 1640. Door de digitale bewerking is het mogelijk om door de 17e-eeuwse stad te wandelen. Collectie RHC Groninger Archieven, animatie (c) Axe Kooi, Anco Dijkman



Groningen en meert aan bij het museum. In de coaster worden filmpjes ‘van vrouger’ vertoond en worden lezingen gehouden. Ook zal de Anda in het kader van het programma in Appingedam en Delfzijl aanmeren.

Een heel bijzondere activiteit is te danken aan Arriva. Arriva stelt treinstellen



Bakstenen beeldje van een geestelijke (prelaat), 12e eeuw, gevonden op het voormalig kloosterterrein van Rottum.

ter beschikking om ze ‘museaal’ in te richten. Ze worden ingezet op de trajecten Roodeschool, Delfzijl en Nieuweschans. De inrichting is zo gekozen dat ze het landschap waarin de trein rijdt van een historische laag voorziet. De reiziger zal zo een blik op het verleden kunnen werpen.

In deze treinen kunnen personen en groepen plaatsen reserveren, zij kopen dan een combikaartje voor een treinreis met een bezoek aan een activiteit op de route: bijvoorbeeld een reis naar Appingedam met een bezoek aan het Museum Stad Appingedam. Ook kan er naar sommige plaatsen een combinatie gemaakt worden met de Anda: heen met de trein, vervolgens een bezoek aan een activiteit en dan terug met de Anda. Met een gewoon kaartje kun je ook met de museumtrein reizen.

Wie doet er mee?

Misschien zijn er meer organisaties die mee willen doen. Iedereen kan Lotte Kleijssen, de projectcoördinator van de manifestatie “Het verleden van Groningen”, benaderen voor het maken van een arrangement dat past in deze twee maanden durende aandacht voor het verleden van Groningen.

Nadere informatie over de manifestatie is te vinden op www.verledenvan Groningen.nl vanaf de eerste week van september.

Nadere informatie over de boeken staat op www.groningenvanprehistorietot.nu

Recensie: Kerken in en om Stad. Twee belangrijke uitgaven

Peter Karstkarel,
Alle Middeleeuwse Kerken van Harlingen tot Wilhelmshaven,
Leeuwarden (Noordboek) 2008 (2e druk), 976 p. [ISBN 978 90 330 0558 9]

Harm Plas/ Wim Plas,
Religieus Erfgoed in Groningen. Oude kerken in de Ommelanden,
Bedum (Profiel) 2008, 480 p. [ISBN 978 90 5294 411 1]

De rijkdom aan monumentale kerken in Stad en Lande heeft haast vanzelfsprekend tot gevolg gehad dat deze in het Jaar van het Religieus Erfgoed aandacht hebben gekregen in publicaties. Twee daarvan acht ik een wat uitgebreider signalement in dit Bulletin waard.

De Friese architectuurhistoricus Karstkarel richtte met zijn vrouw Klaske zijn aandacht op de historische kerken in de kustboog van het Vlie tot de Jadeboezem

*Kerk van Noorddijk,
Plas en Plas, pagina 232*



en de achterliggende gebieden. De titel van zijn boek is in zoverre misleidend dat ook enkele na-middeleeuwse kerken aandacht krijgen, zelfs - zij het eigenlijk maar terloops - een 19e-eeuwse in het Oost-Friese Esens. Van de kerken in de stad Groningen behandelt hij de Martini-, de der Aa-kerk en de Nieuwe Kerk Van de kerken binnen de gemeente, maar buiten het eigenlijke stadsgebied, krijgen aandacht die van Dorkwerd, Engelbert, Hoogkerk, Leeg-kerk, Middelbert en Noorddijk. Het lijkt me hier vermeldenswaard dat ook een bijdrage is opgenomen over de Neue Kirche in Emden waarvan de architectuur zo'n duidelijke verwantschap vertoont met de Groningse Nieuwe Kerk: in beide gevallen is de Amsterdamse Noorderkerk nagevolgd. Dit boek is vooral een 'kijkboek' dat bekoort door de doorgaans zeer fraaie foto's. Het is jammer dat de in de tekst vermelde bijzonderheden niet altijd juist zijn. Zo dateren de gebrandschilderde ramen in Noorddijk niet uit 1865 maar van honderd jaar eerder. Van het grote orgel van de der Aa-kerk had mijns inziens zeker vermeld mogen worden dat dit nog steeds zwijgt, ten gevolge van een meningsverschil tussen deskundigen.

De gebroeders Plas behandelen 134 kerken in de Groninger Ommelanden. Daartoe rekenen zij ook, naar mijn mening terecht, het landelijk gebied van de gemeente Groningen. Vandaar dat ook in dit geval de hierboven genoemde vijf 'landelijke' kerken de revue passerend. Ook hun boek bevat vele fraaie kleurenfoto's die recht doen aan hun onderwerp. De aanpak van de tekst is origineel: voor elk gebouw begint deze in



*Gewelf Akerk,
Karstkarel, pagina 393*

principe steeds met een impressie van een hedendaagse kerkdienst.

Dat kon alleen niet in Vierhuizen, waar - althans voor de recente spectaculaire 'redding' van het gebouw - kennelijk geen diensten meer werden gehouden. Daarna vindt men een beschrijving van het omge-

vende dorp en van ex- en interieur van het kerkgebouw. Aan het slot wordt het wel en misschien vooral het wee van 'kerkgangers toen' belicht, vooral aan de hand van oude archiefstukken.

Mij dunkt dat deze boeken voor onze lezers vooral interessant zijn om wat men verneemt over de kerken in de omgeving van de stad. Deze staan er stuk voor stuk goed bij in een krans van landelijk groen - wat het groen betreft gaat dat alleen niet op voor Hoogkerk waar de omgeving sterk verstedelijkt is. Hun gunstige toestand is vooral te danken aan recente restauraties. In de (nog?) niet

gerestaureerde kerk van Dorkwerd constateerden de gebroeders Plas overigens dat het interieur 'goed onderhouden' is; de door hen gefotografeerde gepleisterde buitenmuur lijkt ook in uitstekende staat te verkeren. Aangenaam treft de kleurstelling van het schilderwerk in de meeste interieurs. Soms komt men opvallende, zo niet verrassende, interieurelementen tegen. Noorddijk bezit behalve de reeds genoemde ramen een indrukwekkende 19e-eeuwse kansel en een Van Oeckelenorgel dat in ongerepte staat de 21e eeuw heeft gehaald. In Engelbert kan men een interessante gotische sacramentsnis bewonderen waarvan het beeldhouwwerk ooit afgehakt is om de wand waar deze zich bevond met hardboard te kunnen bekleden (!).

Nú kan men daar spreken van herstel in oude luister.

Een middeleeuwse kerk kan men pas echt leren kennen en waarderen middels, zoals een goede vriend van mij pleegt aan te duiden, een oculaire inspectie ter plaatse.

Wie dat te voet of per fiets wil doen raad ik aan het boek van de gebroeders Plas mee te nemen. Dit schrijf ik niet omdat ik geen waardering heb voor het boek van de Karstkarels maar dat is als bagage voor de voetganger of fietser wel erg volumineus.

Ingezonden brief.

Naar aanleiding van het artikel 'Het gat in de Lutkenieuwstraat' in ons vorige Vriendenbulletin, nummer 53 van mei 2008, ontvingen wij een brief van de heer A. Poort, voorzitter van de Stichting Het Tehuis i.l., met enkele verbeteringen en aanvullingen, waaruit wij het volgende overnemen.

Het Tehuis.

Het gebouw, dat later Het Tehuis is gaan heten, **is opgericht in 1891** met als eigenaar de **Christelijke Jongelingen Vereniging** op Gereformeerde grondslag "Onze Hulpe zij in de Naam des Heeren". Het gebouw bood onderdak aan jongelingen (geen jongeren!) voor hun wekelijkse studiebijeenkomsten. Jongelingen met problemen kregen er ook wel eens onderdak. Gaandeweg veranderde Het Tehuis in een militair tehuis dat in **1904** ressorteerde onder de "**Vereniging Het Tehuis voor Militairen en Burgerjongeren**".

In **1936** kwam het gebouw in bezit van wat later is gaan heten "**Congrescentrum Het Tehuis**" aan het Lutkenieuwstraatje. Bij deze oprichting in 1936 hadden de toenmalige agrarische organisatie CBTB en de vakvereniging CNV een stevige vinger in de pap.

Het gebouw was jarenlang in gebruik als Zuivelkeuken en was later als KOOKOOK een zeer bekend fenomeen.

De Stichting Het Tehuis is sinds 20 maart 2008 omgezet in de Stichting Hestia Foundation.

Activiteiten

Excursie naar het Middeleeuwse Groningen

Zaterdag **27 september** leidt Pieter Bootsma de donateurs rond in de Brugstraat en omgeving. Warmolt Brouwer en Taco Tel vertellen over de bouwhistorie van de middeleeuwse panden die wij bezoeken.

Tijd: **10 uur** tot 12.30 uur

Startpunt: de binnenplaats van het **Scheepvaartmuseum** in de Brugstraat

Kosten: € 2,50.

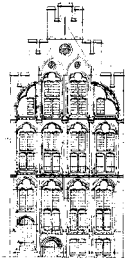


Er zijn nog een aantal plaatsen beschikbaar.

U kunt zich voor deze excursie tot **20 september** schriftelijk opgeven bij

P.J.E. Bootsma,

Reitdiepskade 2, 9718 BP te Groningen.



Bezoek aan het CBK met rondleiding

Het bestuur van de Vrienden van de Stad Groningen nodigt u van harte uit voor een bezoek met rondleiding aan het CBK Groningen (Centrum voor Beeldende Kunst), **Trompsingel 27** in het kader van een tentoonstelling rond het thema

BEHEER EN ONDERHOUD VAN KUNSTWERKEN IN DE OPENBARE RUIMTE

Donderdag **6 november 2008** kunt u 's middags om **16.00 uur** of 's avonds om **20.00 uur** deelnemen aan een rondleiding die ongeveer 1 – 1½ uur zal duren.

Het CBK verzorgt voor de Gemeente het beleid voor kunst in de openbare ruimte.

Door middel van een expositie wordt hiervan een beeld geschetst.

Onder deskundige leiding wordt u rondgeleid.

Ook zijn er diverse films te zien over Groninger kunstenaars.

Gevraagde bijdrage **5 euro** per persoon, inclusief koffie of thee.

U kunt zich aanmelden met het antwoordstrookje van bijgevoegde uitnodiging.

Zie ook www.vriendenstadgroningen.nl