

## Van de Voorzitter



Hebt u er ook van genoten? De viering van ons lustrum is een succes geweest, hoewel er ook wat schoonheidsfoutjes waren. Daar trekken we dus lering uit voor het volgende lustrum.

De opzet van het lustrum was breed, daar hadden we bewust voor gekozen en dit kwam tot uitdrukking in de verscheidenheid aan activiteiten, van de lezing door prof. Maarten Duijvendak tot de excursies en de fotowedstrijd.

Wij waren vooral blij met uw belangstelling. Er waren velen die de lezing van prof. Maarten Duijvendak bijwoonden en ook de excursies waren goed bezocht.

En hebt u de fototentoonstelling gezien? Nee? Dan hebt u wat gemist! De kwaliteit van de ingezonden foto's was van zeer hoog niveau. Roelie van der Voort is een terechte winnaar met haar foto *Recreatie tegen het licht gehouden*.

De vele ingezonden foto's leverden een interessante tentoonstelling op. Het thema 'Dat is (óók) Stad' werd op zeer verschillende en tegelijk inspirerende wijze verbeeld.

Nu het lustrum voorbij is past het ons onze dank uit te spreken aan alle instanties en personen die deze viering mogelijk hebben gemaakt.

Door financiële steun:

- Van de Commissie van Spijsuitdeling ontvingen wij een vergoeding van € 1.000,- als bijdrage in de kosten voor de activiteiten van de Jubileumviering.

- Van het Prins Bernhard Cultuurfonds hebben we een toezegging van € 750,- gekregen.

We danken degenen die belangeloos hun medewerking aan de lustrumviering hebben verleend:

De begeleiders van de excursies: Jan Dekker, Jan Meijer, Tjerk Ruimschotel,

Taco Tel en Joke Poel-Nagelkerke van het Alfa-college.

Ook de juryleden van de fotowedstrijd:

Tineke Wieringa, grafisch vormgeefster, Reyer Boxem, fotograaf bij het Dagblad van het Noorden, Ben Radema, beheerder van de kunstcollectie van de gemeente Groningen, en Dirk Nijdam, directeur van Marketing Groningen.

Bovendien Marcel Wichgers van de Stichting Synagoge voor de prettige manier waarop hij samen met ons de fototentoonstelling heeft ingericht. Veel dank ook voor Foto Sipkes die de vergrotingen verzorgde zonder de kosten in rekening te brengen. Tenslotte de Groninger Archieven, voor hun zeer behulpzame medewerking.

De viering van het lustrum vraagt natuurlijk ook om een verslag. In dit bulletin geven we uitvoerig aandacht aan de lustrumviering zoals die is verlopen. Het geeft indrukken en beelden weer van de verschillende activiteiten.

Intussen is beleidsvorming bij de gemeente gewoon doorgedaan. Met name het parkeerbeleid en de tweede tramlijn moeten in dit verband worden genoemd. We hebben in dit nummer dan ook aan deze onderwerpen aandacht besteed. Dat geldt overigens ook voor het eerste ontwerp voor het gebouw van Mutua Fides aan de nieuwe Oostwand van de Grote Markt. Ik heb daar in september voor de pers een stukje over geschreven. Dat hebben we hier nog eens opgenomen voor het geval u het niet in de krant hebt kunnen lezen.

Het volgende nummer zal in het nieuwe jaar verschijnen. Op het moment dat ik dit schrijf zijn de feestdagen nog behoorlijk verwijderd, maar desondanks wens ik u nu reeds prettige feestdagen en een voorspoedig en gezond 2010.

## Parkeren in de stad – bereikbaarheid tegen hoge prijs

### Nota:

*Parkeren in de stad,  
duurzaam en bereikbaar*

Parkeerbeleid 2010-2020  
Gemeente Groningen

Het bestuur heeft kennis genomen van de Parkeernota van de stad Groningen. Het bestuur komt tot de conclusie dat – wil er echt iets gedaan worden aan het parkeerprobleem – er een trendbreuk noodzakelijk is. Van een trendbreuk is in deze parkeernota echter geen sprake. Onderstaand onze opinie hierover.

Het (auto)verkeer in goed banen leiden is voor de stad een gigantisch probleem, laat staan het vinden van ruimte om te parkeren voor al die voertuigen die de stad als eindbestemming hebben. Meer

dan welke plaats in de provincie dan ook moet de stad niet alleen ruimte om te parkeren bieden aan eigen bewoners maar ook aan een groot aantal forensen en recreatieve bezoekers.

### *-ruimtebeslag*

Wie een beeld wilde krijgen van het beslag op de openbare en de private ruimte op maaiveldniveau kon daarvan een onthutsende indruk krijgen op de tentoongestelde varianten van de zuidelijke ringweg in de Mediacentrale. Op de luchtfoto - die overdag genomen was en waarin de varianten waren aangebracht - was die parkeerdruk duidelijk zichtbaar. De eerste vraag die daarbij opkwam was: is het nu noodzakelijk zoveel ruimte op maaiveld niveau beschikbaar te stellen en zou de ruimte niet beheersbaarder zijn als ondergronds hetzij op verdiepingen bovengronds parkeerruimte beschikbaar zou zijn?

In het binnenstedelijk gebied wordt daaraan tegemoetgekomen, in de wijken vrijwel niet en op de bedrijventerreinen geheel niet. Parkeren vindt daar plaats op straat en op eigen terrein, hoewel in woonwijken in plaats daarvan de straat ook nog veel wordt gebruikt en bijvoorbeeld de eigen garages niet.

De plannen van de gemeente zijn er op gericht het parkeerareaal verder uit te breiden. Tussen 2003 en 2010 nam het totaal aantal plaatsen toe van ruim 14000 naar ruim 28000, waarvan in de openbare ruimte het aantal van 7000 opliep tot 17000! Het aantal plaatsen in parkeergarages steeg van 5000 naar 8500, het aantal P+R plaatsen van 2000 naar 2700.



*-milieu*

Wat is de waarde nog van de term duurzaam - die naast de term bereikbaar in de titel van de parkeernota staat - als de groeiende parkeerbehoefte wordt geacommodeerd? Het komt toch neer op milieuverlies? Wordt de luchtvervuiling geringer? Vraag het de omwonenden van de zuidelijke ringweg! Is er meer ruimte voor groen? Geen boom vind je op de parkeerterreinen van de grote bedrijven.

Maar ook belangrijk: wat blijft er over van het straatbeeld? Stedenschoon is niet alleen beperkt tot een Diepenring waar geparkeerde auto's geweest zullen worden.

*-welk beleid is nodig?*

Het vergroten van de bereikbaarheid betekent een toenemende parkeerdruk en de vraag is of het verstandig is daaraan tegemoet te komen en als die vraag bevestigend beantwoord wordt: hoe?

De nota noemt het openbaar vervoer niet; het veronderstelt de vanzelfsprekendheid daarvan misschien wel. Toch was het helderder geweest het totale verkeersbeeld kort te schetsen en de rol van het parkeerbeleid daarin naast het infrastructuurbeleid en het openbaar vervoersbeleid aan te geven met de daaruit voortvloeiende prioriteiten.

De parkeerdruk wordt deels ondervangen door verplaatsing naar transferia vanaf en naar parkeergarages dichtbij. Dit planologisch beleid wordt voortgezet.



De parkeerdruk wordt bovendien beïnvloed door de tarieven. Die gaan omhoog.

Het betalen voor parkeren is niet kostendekkend. Het tekort van het parkeerb企业 was op basis van oud beleid de komende acht jaar gemiddeld anderhalf miljoen euro's en liep terug tot nul. Onder het nieuwe beleid wordt het ruim tweeënhalf miljoen per jaar en loopt het uit op nog ruim een miljoen in het laatste jaar. De conclusie is dat iedere burger van de stad - ook de niet-autobezitter - de rekening gepresenteerd wordt. Iedereen, maar wel ongelijk! Hoe ongelijk is ieder duidelijk die het hele stadsgebied onder de loep neemt en constateert wie wel en niet (gemakkelijk) kan parkeren en wie wel of niet daarvoor moet betalen.

Moeten we ons niet de vraag stellen of de autobereikbaarheid van de stad ons als burgers het (on)gemak en de prijs waard zijn? Minder plek voor de eigen ingezetenen tegen een hogere prijs terwijl de bereikbaarheid van de stad per auto voor niet-ingezetenen ten principale niet ter discussie wordt gesteld. Wat draagt de bezoeker bij aan de exploitatie van de citybus?

In de aanslag op ruimte, geld en milieu komt het ons voor dat de ingezetenen van de stad een hogere prijs betalen dan forensen en bezoekers. Zouden de niet-ingezetenen niet een hogere bijdrage moeten betalen?

Op z'n minst zou het parkeerbeleid kostendekkend, ruimte en milieu sparend moeten zijn met een billijke toedeling van de kosten. Voor de langere termijn zou een beleid dat geld opbrengt - in plaats van kost - om er mee het openbaar vervoer te verbeteren en wensen voor fietsers te vervullen wel eens een betere oplossing zijn dan het aanpassen aan de automobilititeit.

*-samenvattend*

Met het voorgestelde beleid wordt geen trendbreuk veroorzaakt. Het ruimteprobleem blijft, het milieubederf gaat door en (de onbillijk) verdeelde kosten stijgen verder, als de in de nota achter de term bereikbaarheid schuilgaande economische belangen doorslaggevend blijven. Het blijft modderen met het beleid en de burger blijft zich ergeren!

## Tram dendert door

De gemeente gaat als een stoomwals door met de plannen voor de tram. Ze is voortvarend doende om de discussie over de tram met de bevolking af te ronden. Let wel, het gaat niet meer om de vraag of er wel of niet een tram komt. Uitgangspunt is dat die er zal komen. Het gaat nu over de invulling van het tracé bij lijn één en bij lijn twee (naar Kardingé) om de keuze voor het tracé.

Wij hebben bij de keuze voor een tram al eerder onze visie gegeven. We hebben twijfels of er wel een tram moet komen. Een algehele analyse van wat aan verkeersmaatregelen nodig is en een brede afweging (met publieksdiscussie daarover) van wat nodig is om de problemen op te lossen zou vóór de discussie over de tracering van de tramlijnen nodig zijn geweest. Dit is niet gebeurd. De publieksdiscussie ging direct over de tracékeuze. Wij hebben bovendien als standpunt aangegeven dat het traceren van de tram door de kleinschalige historische – en daardoor kwetsbare – binnenstad te veel ruimte vergt en de historische waarden te veel aantast. Dit met name vanwege

de schaal van de tram (vergelijk Randstadrail in Den Haag). We hebben toen ook gepleit voor een tracering om de binnenstad heen, via het Zuiderdiep en Oostersingel met haltes bij het UMCG. Een traditionele (kleinere) tram was mogelijk acceptabel geweest, maar die is niet ter discussie gesteld. In de bovenbedoelde brede discussie had dit aan de orde kunnen zijn.

Bij de tracés voor lijn twee voert één van de alternatieven via de Oostersingel en past als zodanig in het voorstel dat wij hebben gedaan voor lijn één. Ons lijkt een oplossing dat lijn één ook via deze weg wordt getraceerd en bijvoorbeeld aftakt via de Bloemstraat naar het Boterdiep. Zo is de binnenstad met de tram bereikbaar vanaf verschillende punten en is sprake van een goede bediening van het UMCG, Zernikegebied en Kardingé.

Het centrum is dan te bereiken via twee haltes dicht bij het centrumgebied (aan Zuiderdiep en Boterdiep) en twee haltes redelijk dicht bij het centrum (de beide UMCG haltes).

Dat wij geen voorkeur uitspreken voor een tracering via het centrum berust op dezelfde redenen als bij lijn één genoemd. Wij hebben ook geen voorkeur voor lijn twee via de Petrus Campersingel omdat een tram op deze weg lastig is te combineren met het vele (fiets- en auto)verkeer dat ook via deze weg moet worden afgewikkeld. Bovendien liggen de UMCG-haltes dan verder van het centrum.

*Etalage Oosterstraat 2*



De Steentilstraat is als winkelstraat wel erg smal om hier een dubbele lijn door te voeren, wij stellen daarom voor om een tracé te kiezen via het Kattendiep.

Voor de overige onderdelen van tracé twee hebben we geen uitgesproken voorkeuren, mede omdat het hierbij niet gaat om historisch kwetsbare gebieden. Belangrijk lijkt ons wel dat de tram – gezien zijn doel en karakter – over grote delen van het tracé snel moet kunnen rijden, dus zoveel mogelijk vrije baan krijgt.

Tenslotte lijkt ons het volgende nog van belang. Uitgaande van een positief besluit door de gemeente over tracé één via de Grote Markt lijkt het verstandig om bij grote manifestaties aldaar de tram om te kunnen laten rijden. Dat zou bij tracé twee via de Oostersingel gemakkelijk kunnen door via de Bloemstraat een kortsluiting aan te leggen. Zo blijft de Grote Markt beschikbaar voor grote belangrijke manifestaties. Wij pleiten daar met name voor omdat door het verkleinen van de markt aan de oostzijde en door de ruimte die een tramhalte met dubbel spoor ter plekke nodig heeft de beschikbare ruimte voor dergelijke manifestaties aanzienlijk wordt beperkt. We hebben in het verleden al eens opge-

merkt dat wij ons afvragen of de stad niet teveel lasten op de schoulers neemt. Er zijn verschillende grote projecten aan de orde waar de stad zelf aan moet bijdragen. Denk maar aan het Forum, de Zuidelijke Ringweg, Meerstad en de tram. Kortgeleden is daar nog de overname van het terrein van de suikerfabriek bijgekomen. Bij die projecten zitten er ook zaken die jaarlijkse lasten met zich meebrengen, Forum, Meerstad (vanwege tragere realisering door o.a. de crisis), terrein suikerfabriek (omdat dat voorlopig niet wordt ingevuld) en bij de tram is dat bv de exploitatie. De aanleg van de tram zal ook het nodige kosten, daarbij zullen ook schadeclaims moeten worden meegenomen.

Inzicht ontbreekt o.i. over de totale lasten, investering en exploitatie van de tram en van de verschillende projecten tezamen. Wij vragen ons af of de gemeente hier voldoende aan denkt.

Dit wordt des te nijpender omdat de compensatiegelden voor de Zuiderzeelijn ook onderwerp van bezuinigingen kunnen zijn gezien de uitspraak van minister Bos dat alles bespreekbaar is. Je weet pas zeker dat geld beschikbaar komt als contracten zijn ondertekend, zoals recent voor de Zuidelijke Ringweg is gebeurd.

THOMAS SLEYFER

### **Vrienden van de Stad kritisch over ontwikkelingen binnenstad**

(artikel geplaatst op Groninger Internet Courant d.d. 24 sept. '09)

*De ontwikkelingen van de oostwand van de Grote Markt gaan een kant op die volgens de Vrienden niet bij de oorspronkelijke bedoelingen past. Voor de oostwand van de Grote Markt is een beeldkwaliteitsplan opgesteld, met name om te voorkomen dat hier een saaie grootschalige bebouwing ontstaat. Er zou een gevekwand moeten komen die qua schaal past bij de*

*historische schaal van de binnenstad (en bij die van de oorspronkelijke oostwand). Daartoe zijn regels opgesteld die gaan over geleding, bouwhoogte e.d.. Met name de geleding werd door de Vrienden als zeer belangrijk gekenmerkt. Wat we nu zien is dat volgens de plannen het nieuwe gebouw voor Mutua Fides – zoals het in de krant stond – een massaal gebouw is, zonder duidelijke geleding. Als de rest van de oostwand vergelijkbaar wordt ingevuld kunnen we niet meer spreken van een passende schaal. Daarbij komt dat de locatie voor Mutua Fides op de hoek van de Grote Markt en St. Jansstraat nadrukkelijk om een openbaar toegankelijke benedenverdieping vraagt vanwege de zeer gewenste levendigheid van de oostwand. Mutua Fides is een studentensociëteit die een dergelijke openheid niet kent. Door dit gebouw op de hoek te plaatsen krijgen zowel de westgevel als de noordgevel van dit nieuwe gebouw een besloten (zeg maar saai) karakter.*



## Sloop en behoud van de Groningse suikerfabriek



*Het suikerdepot*

Onlangs werd bekend dat een deel van de oorspronkelijke gebouwen van de Groningse suikerfabriek is gered: onder andere de oude bakstenen schoorsteen en het suikerdepot. Na onderzoek van de cultureelhistorische waarde van de gebouwen is op hoog (Europees) niveau onderhandeld over

behoud van deze waardevolle onderdelen van de fabriek, waarbij onder andere de Rijksadviseur voor het Cultureel Erfgoed, Wim Eggenkamp, een belangrijke rol heeft gespeeld.

De gemeente Groningen heeft de grond van de suikerfabriek gekocht: een gebied van 120 ha. Dat betekent dat de gemeente hier woningbouw kan plegen op een gebied dat groter is dan de binnenstad van Groningen.

De suikerfabriek werd gebouwd aan het begin van de 20ste eeuw onder Directeur Van Doormaal. Het was een zeer goed geoutilleerde fabriek, de grootste suikerfabriek van Nederland, zelfs van Europa. De architect W. A. Van Oort uit Groningen ontwierp de gebouwen.

In 2008 kwam er een eind aan de suikerproductie in Groningen. Als gevolg van het Europese suikerbeleid moet de suikerproductie in Europa verminderen. Daarom moest Groningse suikerfabriek in 2008 sluiten. Dit jaar begon de sloop van de fabriek. Dat moest van de EU, anders zouden er landbouwsubsidies worden ingetrokken.

Een tastbaar en zichtbaar deel van het verleden van Groningen dreigde te verdwijnen: het verhaal over een Groningse industrie die voor zijn grondstoffen afhankelijk was van het Groningse kleigebied en zijn product op de wereldmarkt afzette, het verhaal van de Groningse suikerindustrie gevoed door de vrachtwagens met suikerbieten uit de

Ommelanden, de Europese suikerindustrie als bedreiging voor de suikerindustrie in de Derde Wereld.

Een aantal architecten van Architectenbureau Onix begon in juli 2009 samen met Platform GRAS een actie voor behoud van enkele delen van de suikerfabriek. Voor de website van Platform Gras schreven zij een debatbrief waarin ze de waarde van de suikerfabriek benadrukten: het belang van de suikerfabriek als “landmark” van de stad Groningen en als cultureelhistorisch waardevol industrieel monument. Zij pleitten voor herbestemming, niet alleen vanuit het streven naar duurzame ontwikkeling, maar ook omdat deze gebouwen met hun uitstraling de ontwikkeling van de nieuwe wijk op het terrein van de suikerfabriek kunnen stimuleren. De stimulerende invloed van herbestemming van industriële architectuur op de omgeving is onder andere te zien bij Van Nelle in Rotterdam en de Westergasfabriek in Amsterdam. Ook de Zuckerfabrik in Halberstadt (Duitsland) is een fraai voorbeeld waar met behoud van de historische gevels een levendig centrum is ontstaan (winkels, bioscoop, hotel).

Herbestemming kan niet alleen een stimulerende invloed hebben op de ontwikkeling van de nieuwe suikerwijk, de herbestemde gebouwen kunnen zo'n grote aantrekkingskracht op hun omgeving uitoefenen dat ze zullen bijdragen aan de integratie van de nieuwe wijk in de stad. Ook is er plaats voor verkeersaantrekkende functies zodat verkeersoverlast elders in de stad vermindert, zoals onlangs werd gesuggereerd door Ton Venhoeven, Rijksadviseur voor de infrastructuur.

Hier kan een wijk ontstaan met een eigen karakter en uitstraling, waar de herinnering bewaard blijft aan de Groningse suikerindustrie. De witte rookpluim boven de fabriek en de karakteristieke geur zullen we echter moeten missen.

*De schoorsteen*

Foto's:  
Jan van der Hoeve, Utrecht



## Fotowedstrijd Dat is (óók) Stad!

Voor de door de Vrienden van de Stad bij het 25-jarig bestaan georganiseerde fotowedstrijd werden door 36 fotografen 96 foto's ingezonden. Het onderwerp Dat is (óók) Stad! bood hen veel vrijheid. 'Óók' staat tussen haken en dit leidde tot twee typen foto's: - het woord óók is als het ware weggelaten: Dit is Stad! in foto's met thema's die typerend zijn voor de stad Groningen, zoals de Martinitorren en de kermis op de Grote Markt.

- de nadruk is gelegd op 'óók'; gebeurtenissen of plekken in de stad waaraan je voorbijgaat, of zaken die minder fraai zijn: afbraak, of het kale Stadsbalkon voor het Hoofdstation.

De meeste foto's hadden gebouwen, straten en ook groen als onderwerp, op 25 foto's waren mensen in de stad (mede) onderwerp.



Grote Markt

Er was één foto bij met humor - iets wat niet zo vaak voorkomt in foto's: de beachvolleybalsters op de Grote Markt tegen de achtergrond van de horecabedrijven Drie Gezusters en Grote Griet. Ging het hier om Twee Gezusters of Twee Grote Grieten? De opname is van R.P. Kauffman.

De foto's zijn beoordeeld door een jury die bestond uit:

Piet Spijk, kunsthistoricus en bestuurslid van de Vrienden van de Stad, voorzitter van de jury, Tineke Wieringa, grafisch vormgeefster, Reyer Boxem, fotograaf bij het Dagblad van het Noorden, Ben Radema, beheerder van de kunstcollectie van de gemeente Groningen, Dirk Nijdam, directeur van Marketing Groningen.

Als secretaris trad op Jan van der Laan.

Er waren zes prijzen te verdelen: de eerste prijs van € 250,00 twee tweede prijzen van € 100,00 en drie derde prijzen van € 50,00.

Daarnaast heeft de jury vier eervolle vermeldingen toegekend.

De belangrijkste beoordelingscriteria waren originaliteit en artistieke weergave.

De jury, die uiteraard niet wist wie de inzenders waren, is als volgt te werk gegaan:

In de eerste ronde hebben de juryleden ieder voor zich de tien naar hun mening beste foto's uitgezocht, de beste kreeg 10 punten, de volgende 9, enzovoorts.

Als de juryleden allen dezelfde foto's hadden gekozen had dat totaal tien foto's opgeleverd. Zouden ze het totaal oneens zijn dan zouden er  $5 \times 10 = 50$  foto's zijn geselecteerd. Zij kwamen uit op 35 foto's. Dat is een aanzienlijk aantal, wat er op wijst dat de juryleden in veel inzendingen kwaliteiten vonden. Wie zich de drie voorgaande - zeer geslaagde - fotowedstrijden van de Vrienden van de Stad herinnert zal bevestigen dat het niveau van de inzendingen bij deze wedstrijd inderdaad opmerkelijk hoog was.

De 35 geselecteerde foto's zijn vervolgens in puntvolgorde naast elkaar gelegd en gezamenlijk bekeken en besproken, waarbij de juryleden hebben toegelicht waarom ze een bepaalde foto (bijzonder) waardeerden of er kanttekeningen bij maakten. De volgorde is naar aanleiding daarvan aangepast en in gezamenlijk overleg is de einduitslag bepaald.

De prijsuitreiking vond plaats op 18 oktober 2009 bij de opening van de tentoonstelling in de synagoge. Daar waren alle ingezonden foto's geëxposeerd, waarvan 30 vergroot en ingelijst.

Eervolle vermeldingen gingen naar:

- *Scheepvaartmuseum*, van Willemien Mensinga.

De Middeleeuwen, ook dat is Groningen. Het poortje van het Scheepvaartmuseum en mensen in historische klederdracht in een gewaagd tegenlicht, de zon schijnt in de lens.



*Kardingspiegel, 2e prijs, Anton Rengers*



*Noorderhaven, 3° prijs, Klaas Heiligenberg*



*Een Nieuwe kerk, 2° prijs  
Gerhard Bakema*



*Anno 1916, 3° prijs  
Bob van Dijk*





*Scheepvaartmuseum, eervolle vermelding,  
Willemien Mensinga*



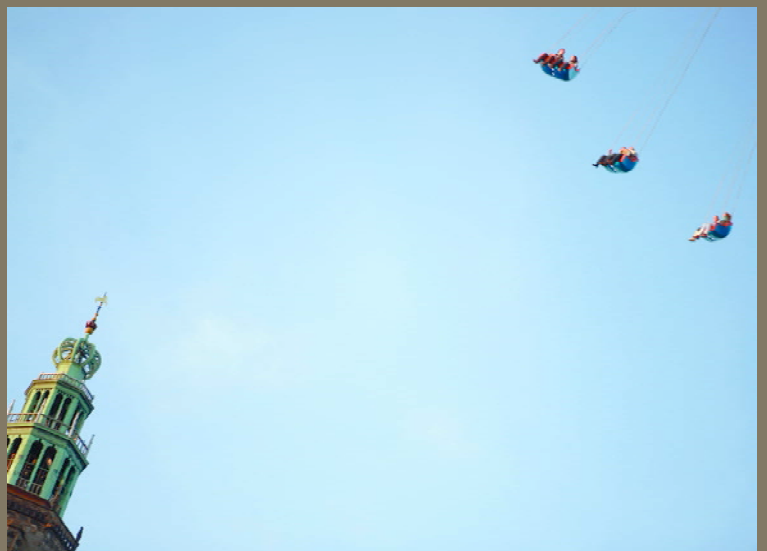
*St. Jozef en de Kunst, eervolle vermelding,  
Albertien van Dijk-Milatz*



*Stadse bespiegelingen, eervolle vermelding, Roelie van der Voor*



*Martinatoren overkapt, eervolle vermelding, Jan Bos*



*Meikermis in de stad, 3<sup>e</sup> prijs, Gert-Jan Rodenboog*

- *St. Jozef en de Kunst*, van Albertien van Dijk-Milatz.

Stad, dat is zeker het Groninger Museum. Er werden 12 foto's van het gebied Museum - Hoofdstation ingezonden. Deze foto toont een ongewone kijk op het Groninger Museum. Hij is met een flinke telelens genomen, en daardoor ontstonden grote kleurvlakken die met de spits van de Jozefkerk mooi afsteken tegen de donkere lucht.

- *Martinitoren overkapt*, van Jan Bos, de Martinitoren gezien door het monumentale kunstwerk heen van Gjalt Blaauw. Tussen de 14 foto's waarop de Martinitoren voorkomt is dit een zeer markante opname. Hij is bijna eenkleurig, en er is geen detaillering in het beeldhouwwerk te zien, waardoor de blik meteen naar de Martinitoren wordt getrokken.

- *Stadse bespiegelingen*, van Roelie van der Voort, de synagoge in een achteruitkijkspiegel. Bijzonder zijn de voorbijgaande mensen, niet alleen de figuur in het beeld van de foto maar ook de passanten in de spiegel.

De drie derde prijzen waren voor:

- *Anno 1916*, van Bob van Dijk.

Dit is het tegengestelde van een doorkijkje, hier gaat het om de coulissen: een modern, bijna agressief kunstwerk tegenover een oud pakhuis. De compositie prikkelt je fantasie, zijn de twee gebouwen in discussie? Een foto krachtig in vormen en kleuren.

- *Noorderhaven*, van Klaas Heiligenberg, een overvolle foto van een probleem waarmee de gemeente al tientallen jaren worstelt: de overvolle diepen. Dat is ook Groningen. Er is nogal wat oud roest, goed gezien. De jury vroeg zich af of de fotograaf zelfs niet wat roest had gefotoshopt en dit had uitgestrooid over het water. Dat bleek niet het geval te zijn; de sfeer is volgens de fotograaf verkregen door een meervoudige belichting. Zo vol als deze foto is, zo leeg is

- *Meikermis in de stad*, van Gert-Jan Rodenboog, de Martinitoren, het symbool van Gronin-

gen, nu eens niet in het midden maar in een hoek. Daar tegenover gaan drie bakken van de zweefmolen de hoogte in, en er tussenin is een lege ruimte. Je zou het een fotografische versie van de minimal art kunnen noemen.

Een knappe en verrassende compositie met een bijzonder effect, je wordt er duizelig van als je voor de vergroting van deze foto staat.

De jury heeft lang gewikt en gewogen bij het toekennen van de tweede prijzen en de eerste prijs. Uiteindelijk werden de twee tweede prijzen toegekend aan:

- *Een Nieuwe kerk*, van Gerhard Bakema, een heel sterke symmetrische compositie met de toren, de vlaggen, de schermen van de bouw en de lantaarnpaal. Als een grafisch element gaan de takken daar vrij doorheen. De toren en de vlaggen staan als enige kleurige elementen tegenover de grote van licht naar donker verlopende grijze velden van de bouwbekleding.

- *Kardingspiegel*, van Anton Rengers, een even originele als kunstzinnige afbeelding van het nachtelijke licht bij Karding. De foto sprong er uit onder de ingezonden foto's met weerspiegeling in het water. De voorstelling vraagt een groot formaat, dan worden de artistieke kwaliteiten voluit zichtbaar: een bijna abstract beeld, mooie lichtdonker- en kleurencontrasten - geel-oranje tegen donkerblauw - en een subtiel detail: het maantje.

De eerste prijs:

Bij de World Press fotoshows wint altijd de foto met de meeste ellende, hier werd het de zonnigste:

- *Recreatie tegen het licht gehouden*, van Roelie van der Voort, het grote klimtoestel in het Noorderplantsoen in sprankelend tegenlicht en in een geraffineerde diagonale ruimtelijke compositie. De liggende figuren linksonder leiden je het beeld binnen, je gaat tussen de bomen door en klimt met de kinderen mee in de touwen. De sfeer is raak getroffen: rust bij de mensen in het gras, levendigheid bij de spelende kinderen, het licht om de ronde kopjes, vrolijke kleuren, het rood van de touwen tegen het groen van bomen en gras. Als je aan deze foto een kunstzinnige term zou willen verbinden is dat: impressionistisch. De broer van de winnares: 'Ik ben trots op mijn zus.' Terecht.

Het bestuur is voor de tentoonstelling veel dank verschuldigd aan de Stichting Folkingestraat Synagoge, in het bijzonder aan Marcel Wichgers, de 'general manager'. De fotowedstrijd en de expositie werden mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Prins Bernhard Cultuurfonds en de Commissie van Spijsuitdeling. Foto Sipkes verzorgde de vergrotingen.



v.l.n.r.

Jan van der Laan  
(secretaris) en  
de juryleden:  
Dirk Nijdam,  
Piet Spijk,  
Tineke Wieringa,  
Ben Radema en  
Reyer Boxem.



## Een aantrekkelijke stad, voor altijd?

Ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de stichting Vrienden van de stad Groningen wil ik de vraag bespreken wat Groningen nu tot een aantrekkelijke stad maakt. Niet dat ik daarop een concreet antwoord heb, zeker niet, en bovendien kent u veel meer aantrekkelijke en mooie plekjes in de stad dan ik. Het is me vooral te doen om de overwegingen die bij zo'n vraag horen. Ik beschouw in dit verhaal de stad ook minder als fysieke stad, niet zozeer de stad als stapel stenen, maar meer als een metropool van mensen. Het is het gedrag van mensen dat een stad tot stad en een buurt tot buurt maakt. De fysieke stad is daarvan een gevolg. Als historicus zie ik de huidige stad als een voorlopig eindpunt van een ontwikkeling. Die gedachte sluit aan bij de uitgangspunten van de Vrienden van de Stad. U pleit bij nieuwe projecten in de stad voor respect voor bestaande structuren, ruimten en gebouwen. Ik zal vanuit een aantal perspectieven proberen aan te geven waar die aantrekkelijke structuren uit voortkomen en wat voor trends daarbij een rol spelen. Ik zal daarbij benadrukken dat Groningen een heel open stad is, die in wisselwerking staat met haar omgeving..

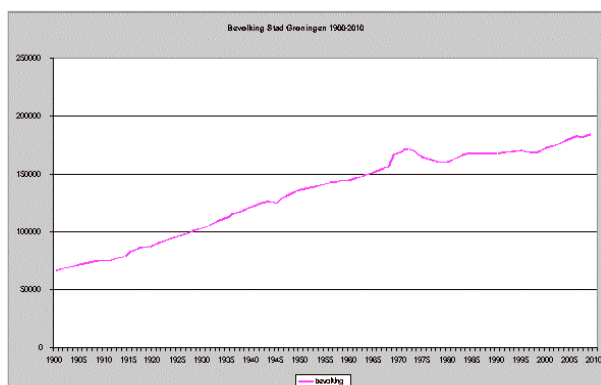
Groningen is een bijzondere stad en dat is ze al heel lang.

Het is een regionale centrumplaats, een type waarvan er niet zo heel veel in Europa zijn. Dat was al zo in 1700 en dat was in 1900 nog niet echt veranderd. Als regionale cen-

trumplaats heeft het een sterke positie binnen een grote ruimte. In de nabijheid zijn Bremen en Norwich ook zo'n type stad. In een Europese stedenhiërarchie geplaatst, is dit een derde categorie. De eerste categorie is die van omvangrijke handelscentra, internationale centrumplaatsen zoals Amsterdam, Londen, Parijs, Rotterdam en Hamburg. Hier komen de mondiale goederenstromen samen die van hieruit verder worden verspreid. Soms worden deze steden ook de hoofdstad van een land. Maar de meeste nationale hoofdsteden zoals Brussel, Berlijn en Den Haag zijn vaak iets kleiner en vooral een bestuurlijk en administratief centrum. Zij vormen de tweede categorie. En de vierde categorie, weer kleiner dan de regionale centrumplaatsen, zijn de verzorgende kernen zoals Leer, Winschoten, Appingedam, Assen, Drachten en Heerenveen om een aantal uit onze directe omgeving te noemen. De omvang van de plaats verraadt soms de positie in de stedenhiërarchie, bevolkingsdichtheid kan ook een indicatie zijn, maar het meest precies is de rangorde af te leiden aan de omvang en de samenstelling van hetgeen de stad in- en uitgaat (goederen, mensen, informatie) en de daarbij behorende veelzijdigheid van economische, sociale en culturele activiteiten die door zo'n centrumpositie in de stad kunnen ontstaan. Het moge duidelijk zijn, zo'n positie is door de tijd heen nooit stabiel.

Steden veranderen en de positie van de ene stad ten opzichte van de andere verandert daardoor mee. Dat is simpel te zien als we de top tien van Nederlandse steden uit de afgelopen honderd jaar bekijken. Groningen heeft in de toptien

Bevolkingsgroei in Groningen tussen 1900 en 2010



van Nederlandse steden haar plaats van nummer 5 in 1900 zien dalen naar 7 in 2000. Ook de bevolkingsgroei van de stad Groningen is geen constante ontwikkeling, zoals uit de grafiek blijkt. [Afb. 1] Zichtbaar zijn een aantal momenten waarop de demografische ontwikkeling sterk veranderde, zoals de Tweede Wereldoorlog en een soort hobbel rond 1970 die veroorzaakt werd door de annexatie van de gemeenten Hoogkerk en Noorddijk en een daarna volgende krachtige suburbanisatie. In die jaren vond een soort van 'stadsvlucht' plaats. Veel jonge gezinnen verruilden de stad voor een huis in de omgeving. Plaatsen zoals Ten Boer, Zuidhorn, Winsum en Paterswolde groeiden hierdoor sterk.

Confectiefabriek gebr.  
Lewie



Blijkbaar werd het woonmilieu daar als aantrekkelijker beschouwd door deze gezinnen. De laatste jaren groeit de stad Groningen weer. Deze groei is iets sterker dan in Nederland gemiddeld, maar minder dan in de grootste steden. Groningen groeit vooral dankzij de migratie. De

nieuwe inwoners komen uit de noordelijke en oostelijke provincies van ons land en uit het buitenland. In de meeste gevallen zijn het jonge alleenstaanden, vaak studenten, die zelfs vanuit Gelderland en Overijssel naar Groningen komen. Van de ongeveer duizend buitenlanders die tegenwoordig per jaar binnenkomen was 80-90% student bij het HBO en WO. Dit onderwijs werft actief studenten in Duitsland en elders. Ook is duidelijk waarheen de bevolking gaat die de stad verlaat, vooral naar overig Nederland (de Randstad en de zuidelijke provincies), het buitenland en nog steeds de aangrenzende gemeenten in Drenthe en Groningen.

Opelreclame uit het  
Nieuwsblad van 1920

OPEL AUTOMOBIELEN

VIER PERSOONS  
TORPEDO GEHEEL  
COMPL. VANAF F 3300  
PROEFWAGEN DISPONIBEL

Auto's te huur, tarief billijk, vertr. chauffeur  
GEBRs. WOUDA, POELESTRAAT 27, INT. TEL. 39

De omvang en de samenstelling van de bevolking in de stad zijn dus in beweging. De afgelopen tien jaar heeft het hoger onderwijs in de stad een stormachtige groei doorgemaakt. De studenten maken nu een aanzienlijk deel van de bevol-

king uit, in 2008 waren dat bijna 48 duizend. Op elke 100 inwoners van de stad zijn er 26 studerende aan het WO en HBO, waarvan ruim de helft ook in de stad zelf woont. De andere helft komt voor het volgen van onderwijs steeds naar de stad. Dat is dagelijks goed voor vele duizenden passagiers van trein en bus en een dikke stroom fietsers. En de 25 duizend studenten die in de stad wonen, zorgen voor een nadrukkelijke aanwezigheid van 18-24 jarigen in het stadsbeeld. Groningen is een studentenstad geworden.

Traditioneel was Groningen niet echt een onderwijsstad, het was vooral een handelsstad, zoals een regionaal centrum vroeger altijd was. Allerlei goederen stroomden van en door de stad uit de omgeving naar grotere internationale centrumplaatsen en omgekeerd, vanuit die centra naar de stad voor verdere distributie. Voor 1940 werd Groningen vaak als de derde handelsstad van Nederland gezien. Maar die positie stond het omstreeks 1950 af aan Utrecht. De teloorgang in de stad van de groothandel in graan en vee mogen als voorbeeld gelden, wat bleef, was de detailhandel, de distributie van artikelen naar de omgeving van de stad. Natuurlijk is er ook de nodige nijverheid in de stad geweest. Maar deze activiteiten waren vooral voor de regionale markt. In de afgelopen eeuw groeide alleen de confectie uit tot een echt exportbedrijf. In de verschillende confectieateliers en fabrieken werkten in de bloei-jaren ruim 4000 personen, maar na 1965 nam dit aantal snel af. In geen van de andere bedrijfstakken werkten zo veel mensen. Tussen 1960 en 2000 verminderde de betekenis van de nijverheid en de zakelijke dienstverlening in de verdeling van de beroepsbevolking. Alleen de omvang van de overige diensten groeide. Hier werkt inmiddels de meerderheid van de beroepsbevolking bij de kantoren van de overheid, het onderwijs, de verzorging, de ziekenhuizen, de IB-groep en soortgelijken. Maar ook het winkelbedrijf blijft een belangrijke sector waar veel parttimers werkzaam zijn.

Nog een laatste ontwikkeling moet hier worden genoemd, de ontwikkeling van het verkeer, juist omdat ze zo sterk verbonden is met het open karakter van de stad. Reeds midden jaren vijftig werd er geklaagd over de parkeerproblemen in de

stad. Waren het vroeger vooral de bode-rijders die de Vismarkt en andere pleinen vol parkeerden met hun wagens, karren, bussen en vrachtauto's, omstreeks 1960 nam het autoverkeer snel toe. De grote pleinen in de stad waren niet meer in staat de auto's te bergen. Maar ook in de woonwijken speelde dat. De eerste wijk waar iets voor de auto werd bedacht was Corpus Den Hoorn. Dit resulteerde in de aanleg van parkeerplaatsen langs de Paterwoldseweg. Kort daarop werd bij de planning van de Coendersborgbuurt werkelijk rekening gehouden met de auto. De verwachting was dat in deze buurt 40% van de huishoudens een auto zou hebben en op de binnenterreinen van de woningblokken werden daarvoor garages gepland. Maar die auto's stonden natuurlijk niet stil, die reden door de stad, en de stad in en uit, net zoals vele anderen van buiten. Als we kijken naar de ontwikkeling van het aantal auto's in Groningen dan valt op dat er lange tijd in de stad, per duizend inwoners, meer auto's reden dan in de provincie en meer dan in Nederland gemiddeld. Vooral in de periode 1960-1985 groeide het autobezit snel. Daarbij raakt na 1970 de stad achterop bij de provincie. Dat komt door de bevolkingssamenstelling, de meeste studenten hebben geen auto. Tegenwoordig telt de stad 370 auto's per 1000 inwoners en de provincie 450. Er zit nog steeds groei in het autobezit en er wordt ook steeds meer in en rond de stad gebruik van gemaakt. Een echt alternatief voor de auto is moeilijk te vinden. Een snelle verbinding tussen het centrum van de stad en de suburbane woonplaatsen waarvandaan de forenzen, studenten en het winkelende publiek komen, is van groot belang. Het is nu de auto, trein, bus of fiets, over een aantal jaren wellicht ook een sneltram of regio-spoor.

Bovenstaande trends hebben gevolgen voor de ontwikkeling van Groningen als fysieke stad. De stad van stenen moest en moet zich vormen naar wat de mensen doen en hoe ze zelf naar die ontwikkeling kijken. Dat is de achtergrond van de grote plannen die aan de uitleg van de stad ten grondslag lagen. Van de verschillende plannen die er de afgelopen honderd jaar zijn

gemaakt, zijn er twee heel belangrijk geweest. Zij hebben structuren opgeleverd die de stedelijke ontwikkeling hebben bepaald. Een plan waarover twaalf jaar lang is gesproken en onderhandeld, is dat van de architect H.P. Berlage en de directeur van gemeentewerken H.P.J. Schut uit 1928. Dit plan was gebaseerd op een verwachte bevolkingsomvang van 200.000 mensen in 1970. Het bevatte oorspronkelijk verschillende woonwijken voor arbeiders en middengroepen in het noorden en zuiden van de stad, een groot kopstation, een stelsel van ringwegen en een industrieterrein in het zuidoosten met een arbeiderswijk daarin, havens langs het Eemskanaal en het toen in aanleg zijnde Van Starckenborghkanaal. Van dit plan bestaan verschillende versies, zonder kopstation (1932) en met een veel kleiner industrieterrein en minder woonwijken (1934 en 1940). Ook de aansluitingen op de omgeving van de wegen in dit plan veranderden sterk. Toch zijn het vooral de (ring-)wegen die dit plan herkenbaar maken in de huidige situatie. De wegen en woonwijken van direct na de Tweede Wereldoorlog werden volgens dit plan aangelegd.

Bij de structuurplannen die tussen 1961 en 1969 werden gemaakt, was nog steeds een sterke bevolkingsgroei het uitgangspunt. De basis voor deze groei was een landelijke taakstelling die uitging van een heel krachtige ontwikkeling van de regio om zo de Randstad te ontlasten. Men verwachtte 265.000 inwoners in de stad Groningen in het jaar 2000. Daarvoor waren meer nieuwe woonwijken nodig. Hoogkerk en Noorddijk werden volgens deze plannen geannexeerd. Dat maakte een groei in oostelijke en westelijke richting mogelijk. Verder vallen het stelsel van binnen- en buitenringwegen op, de parkachtige scheidingen tussen de oude stad en de nieuwe wijken en het grote industrieterrein in het zuidoosten. Hoewel de verwachte bevolkingstoename uitbleef zijn veel van de stedelijke ontwikkelingen wel door de inzichten uit deze plannen geleid. Dankzij de sterke daling van het geboortecijfer in Nederland na 1965, telde Groningen maar net meer dan 173 duizend inwoners in het jaar 2000.

De stad groeide niet veel verder naar het noorden, de nieuwste wijken werden naar het oosten: Lewenborg, Beijum en naar het westen: Kranenburg, De Held, Gravenburg, geprojecteerd. Deze wijken

*Tram in de Herestraat;  
pasteltekening van Piet  
Reijenga uit 1943*



die allen na 1970 werden ontwikkeld, zijn nadrukkelijk bedoeld geweest om te concurreren met de suburbane dorpen rond de stad. Ze werden tamelijk groen opgezet en konden een ding bieden dat die dorpen minder hadden, een directe verbinding met het stedelijk centrum waarin naast winkels een ruim aanbod is van stedelijke cultuur. Maar niet al de verkeersmaatregelen van de plannen werden ook uitgevoerd. Juist op dit punt zijn de inzichten danig veranderd. Reed volgens de verkeersplannen van de jaren zestig in principe elke auto naar het hart van de stad, de Grote Markt, rond 1970 realiseerde men zich dat zoiets niet realistisch was en leidde men de sterk groeiende stroom auto's, met een ingewikkeld circulatieplan, weer het centrum uit.

Op de vraag of de plannen nu aantrekkelijke wijken en een aantrekkelijke stad hebben opgeleverd, kunnen meerdere antwoorden worden gegeven. De vraag verbergt andere vragen; aantrekkelijk voor wie? Gaat het bij een oordeel om de bewoners, de toeristen, de investeerders, de potentiële bewoners of bezoekers? Wat zijn de criteria, is er een objectieve maat van aantrekkelijkheid? Gaat het dan om esthetiek, duurzaamheid, variatie, sociale samenhang, een afweging van kosten en baten? Bovenal moet worden bedacht dat de metropool van mensen voortdurend verandert. Een oordeel zal altijd tijdgebonden zijn. De samenstelling van de bevolking, de keuzes en het gedrag van mensen, de economische kaders en de techniek van het bouwen, ze veranderen allemaal. Maar juist omdat het om gedrag en keuzes van mensen gaat lijkt me het migratiesaldo een ultiem criterium om de aantrekkelijkheid vast te stellen.

De wijken die tussen 1960 en 1970 zijn ontwikkeld hebben het nadeel dat ze vaak tamelijk grootschalig zijn. Veel van dezelfde huizen zijn op een min of meer afwisselende manier neergezet. Nadien is de variatie weer groter gevonden. Maar of een mix van bouwstijlen altijd een aantrekkelijke wijk oplevert is maar de

vraag. Ook de samenstelling van de bevolking is een belangrijke factor. Niet elke mix van bewoners is een gelukkige. Regelmatig stellen bewoners enige homogeniteit meer op prijs gesteld dan een grote verscheidenheid. In wezen is dat niet anders dan in de jaren dertig, veertig of vijftig, toen bouwden de

katholieke en protestantse woningbouwverenigingen religieus homogene buurtes. In sommige wijken wonen nu teveel studenten, vinden de andere bewoners. Die hebben vaak een andere leefstijl dan oudere buurtgenoten en delen minder in het lief en leed van een buurt, omdat ze vaker verhuizen. Een variatie in sociale samenstelling van woonwijken betekent echter zelden een volledige mix. De gedachte dat een stad uit meerdere sectoren bestaat waarin telkens de aanwezigheid van een bepaalde sociale groep overheersend is, kan duidelijkheid geven. Zo toont de stenen stad ook de verscheidenheid in de metropool van mensen.

Groningen is de laatste veertig jaar van een klassiek regionaal handelscentrum veranderd in een regionaal verzorgend centrum, met belangrijke voorzieningen op het terrein van onderwijs, de medische zorg en nog altijd een hoogwaardig aanbod aan winkels.

Daarbij is de wisselwerking met de omgeving, zoals bij regionale centra hoort, behouden gebleven. Dagelijks komen duizenden forenzen en anderen de stad binnen. Het heeft een groot en gevarieerd verzorgingsgebied en daarom behoefte aan diversiteit in verbindingen. Door deze ontwikkelingen is Groningen een gelede stad geworden, met diverse type woonwijken. Dat ze daarmee voor velen een aantrekkelijk stad is moge duidelijk zijn. Het positieve migratiesaldo bewijst dat.

De tekst van deze lezing is gebaseerd op: Maarten Duijvendak en Bart de Vries (red.), *Stad van het Noorden. Groningen in de twintigste eeuw* (Assen 2003).

Deze lezing is uitgesproken op 25 september 2009, ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Stichting Vrienden van de Stad Groningen.

*Burgemeester Staatsen maakt in 1989 reclame voor Groningen Studentenstad 3)*



1) Uit: Mr. E. Elias, *Drie-kwart honderd jaren met eer, met naald, met garen*. Een boekje uitgegeven door de n.v. Herenkledingfabriek v/h gebr. Levie te Groningen 1955.

2) Uit: M. Duijvendak en B. de Vries, *Stad van het Noorden – Groningen in de twintigste eeuw*, 2004, p. 537

3) Idem, p. 543

## Excursies op zaterdag 26 november

Hieronder een overzicht van de zes excursies die de Vrienden ter gelegenheid van het lustrum hebben georganiseerd. Bestuursleden gaven een kort verslag van de excursie waaraan zij deelnamen. De redactie heeft de teksten bekort omdat het voor de lezer niet erg aantrekkelijk is om steeds te lezen hoe leerzaam en boeiend de excursie was. Leerzaam en boeiend waren ze immers allemaal!

### **De Jugendstilwandeling met Jan Meijer**

“We stonden stil op plekken waar je normaliter gewoon langsloopt. Of binnengaat, zoals de entree van boekhandel Godert Walter.

Erna de Oosterstraat -o.a. het winkelpand van Woldring, ooit een timmerwerkplaats, en even verderop de kapsalon op de hoek van de Carolieweg- en de panden van het Nieuwsblad van het Noorden aan en bij het Zuiderdiep. Langs enkele op het eerste gezicht onopvallende panden aan het Zuiderdiep, kwamen we via de Ubbo Emmiusstraat uit op de Ubbo Emmius-singel waar onze gids en passant wees op prachtige deuren (hij loopt wel eens een route louter langs deuren op deze singel). Uiteraard werd het voormalige Huize Tavenier goed bekeken. Ook hier gaf de

gids allerlei technische uitleg. Over gebruikte materialen, ornamenten, bijzondere details e.d. Af en toe maakte gids Jan ook een uitstapje naar verwante kunststromingen, bouwstijlen en achtergronden. Wat wij zagen aldus ook in de tijd plaatsend.”

*Huize Tavenier.*  
Foto: Tjeerd Duursma



### **De busexcursie met Tjerk Ruimschotel**

“We hebben een route door de noordelijke stadswijken gemaakt. Bij de Wybengaschool in de Korrewegbuurt was de passage voor de bus zodanig ernstig versmald door een auto - die er niet mocht staan en waarvan de motor het niet deed - dat de auto werd geraakt en de bus een lekke band kreeg op de stoeprand. Enig oponthoud dus, maar vooral vervelend voor de chauffeur.

Tjerk Ruimschotel was een prima gids. Hij maakte ons vooral duidelijk hoe de eenvormigheid in de stedenbouw en de architectuur in de laatste jaren plaatsmaakt voor veel differentiatie, wat de aantrekkelijkheid van de woonwijken zeer ten goede komt. Een van de belangrijkste vraagstukken is nu het verkeer, en de parkeerruimte. Een bijzonder gebied was uiteraard het Zernike-complex, waar de architectuur van de nieuwe gebouwen moet bijdragen aan de uitstraling van de universiteit.

Tot slot kregen de deelnemers van Tjerk Ruimschotel twee fraaie boeken mee: Nieuw Cement, een tussenstand van de wijkvernieuwing in Groningen, en de Architectuurgids Groningen 1900-1990, uitgegeven in 1990 en niet meer in de handel!”

### **Door gangen en sloppen met Jan Dekker**

“Onze met strohoed getooide gids Jan Dekker beheerste zijn onderwerp buitengewoon goed en doorspekte zijn verhaal over de stedelijke bouwgeschiedenis met leuke opmerkingen over veranderende opvattingen en verkeerd uitgepakt gemeentelijk beleid.

De route leidde langs Kleine Rozenstraat en Grote Leliestraat met hun Gasthuizen (hofjes), over de Plantsoenbrug naar de

*Onderweg naar gangen en sloppen.*

Foto: Jan van der Laan



Lage der A, waar we diverse donkere gangen en sloppen betraden, die naar de achterliggende woningen leidden; plekken waar menig Stadjer nog nooit een voetstap zal hebben gezet. Via een doorsteek naar de Westerbinnensingel en via de

Westerhaven naar de Lissabonstraat, waar we toevallig een net van eigenaar wisselende eenkamerwoning konden bezichtigen. Verder over de Museumbrug via allerlei binnendoortjes, onder andere de Folkinge-dwarsstraat en het Soephuisstraatje eindigend in de Kijk in 't Jatstraat."

**Een rondje bouwhistorie met Taco Tel**

"Taco Tel leidde ons over de Grote Markt, Gelkingestraat, Carolieweg en Oosterstraat en gaf ons een lesje bouwhistorie. Bij veel panden is op het eerste gezicht niet te zien dat achter een 18de-eeuwse of later gebouwde gevel een middeleeuws pand schuil gaat. Groningers waren of zijn misschien nog steeds zuinig, bouw materiaal was kostbaar en daarom werd vaak alleen de voorgevel vernieuwd als men zijn huis wilde moderniseren. De rest van het casco en de dakconstructie bleven bewaard. Aan de ramen - bijvoorbeeld de hoge ramen op de benedenverdieping - en aan de vorm van het dak kun je zien dat het pand ouder is dan het lijkt."

Harry Perton, een van de deelnemers van de excursie, maakte een verslag van de wandeling met Taco Tel, geïllustreerd met

fraaie foto's. Dit verslag is te lezen op zijn weblog Gelkinghe.

De lezers die geen internetverbinding hebben, kunnen zijn verslag in het volgende nummer lezen.

**Rolstoelexcursie met Pieter Bootsma**

"Een aantal bewoners van de Ebbingepoort hebben in hun rolstoel een wandeling gemaakt door de 17e-eeuwse uitleg van de stad met Pieter Bootsma als excursieleider. Begeleiders waren leerlingen van het Alfacollege als rolstoelduwers o.l.v. hun docente, mevrouw J. Poel- Nagelkerke. Na bezichtiging van het centrum van de wijk, de tussen 1660 en 1665 gebouwde Nieuwe Kerk, fraai voorbeeld van de Calvinistische kerkbouw in Nederland, werd het Klein Middengasthuis in de Kleine Rozenstraat bezocht. Dit is het eerste van een reeks van gasthuizen die in de 19e eeuw in de Hortusbuurt door de diverse kerkgenootschappen voor "hun" senioren werden gebouwd. De gasthuizen bevinden zich in de grote binnenruimtes tussen de evenwijdig aan elkaar lopende straten van de wijk. Oorspronkelijk dienden deze ruimtes voor bleekveld en moestuin, waaronder grote die voor de stedelijke markt produceerden. Sporen van de oorspronkelijke lage en kleine huisjes die vanaf de 17e eeuw langs de straten stonden werden bekeken. Via het Noorderplantsoen - het oude bolwerk van de stad- en het Remonstrants gasthuis met de beelden van Rust en Vrede boven de ingangspoort belandde het gezelschap weer in de Ebbingepoort waar de bewoners en de leerlingen hartelijk afscheid van elkaar namen."

**Activiteit**

**Recente opgravingen in de Stad**

In de binnenstad wordt momenteel veel archeologisch onderzoek gedaan waarbij volgens de kranten het nodige is gevonden. Een moment dus om hier aandacht aan te besteden.

Het bestuur van de Vrienden van de Stad Groningen nodigt u uit tot het bijwonen van een lezing door de heer **Bert Tuin**, archeoloog van de gemeente Groningen, over het bovengenoemde onderwerp.

Datum: donderdag **11 februari 2010**

Tijd: 20.00 uur

Plaats: de grote zaal van Het HeerenHuis, Spilsluizen 9 te Groningen.

Noteert u de datum alvast in uw agenda!

Wij hopen velen van u aldaar te ontmoeten.