

## Van de voorzitter



Hoewel de eurocrisis de meeste aandacht krijgt in het nieuws is het bij de gemeente bepaald niet stil. Het is de tijd van de begrotingsbehandelingen, lastig vanwege de vele bezuinigingen. Bovendien komen de grote projecten nu in een fase van nadere uitwerking (aanbesteding tram) of zelfs uitvoering (Forum). Soms komen daarbij verwarrende berichten naar buiten, zoals het eindeloze touwtrekken over de aankoop van bioscoop Images; de gemeente beweert dat het rond is en het bestuur van het Koninklijk Natuurkundig Genootschap zegt dat hier niets van klopt. Wie moeten we geloven? Het komt bij dit college meer voor dat er op het gebied van communicatie iets fout loopt. Dat is gevaarlijk, het maakt burgers wantrouwend. Het zou goed zijn als een open communicatie op het juiste moment, waar mogelijk ook naar de burgers, bij onze bestuurders en het ondersteunende apparaat goed 'tussen de oren zit'.

De na een eerste inspraakronde aangepaste plannen voor de Zuidelijke Ringweg zijn gepresenteerd. Het ziet er op het eerste gezicht allemaal erg mooi uit. Het gaat echter niet zozeer om de plaatjes, maar om de vraag of alles wel goed onderzocht is en om de effecten van de plannen op de omgeving (zie elders in dit blad).

Een naar onze mening prijzenswaardig initiatief van de gemeente is de prijsvraag voor het Suikerunieterrein. De oproep aan alle burgers om plannen te in te dienen voor tijdelijke gebruik van dit immens grote gebied prikkelt veel stad-

jers om met ideeën te komen. Ook wij denken hier nadrukkelijk over na en zullen met een naar onze mening aansprekend plan komen. U zult hier zeker nader van horen.

Wat ons zorgen baart is het sluipende proces van verdwijnende kleine zaken uit de binnenstad. Dat heeft niet alleen te maken met het verdwijnen van een oudere generatie 'winkeliers' maar vooral met prijsopdrijving door het opkopen van panden door ontwikkelaars die vervolgens hoge huurprijzen vragen. Zelfs in de Folkingestraat vindt zo 'vervuiling' plaats van het kleinschalige winkelbestand. Als we de ontwikkelingen overlaten aan het economische principe van de vrije markt zal dit proces doorzetten en wordt de Folkingestraat op termijn een 'gewone' winkelstraat, zoals alle andere in elke willekeurige stad in Nederland. Dat willen we toch niet? Wat zou de stad hieraan moeten en kunnen doen? Wij willen hier de komende tijd onze gedachten over laten gaan en proberen oplossingsmogelijkheden aan te dragen. Mogelijk kunnen we zo een steentje bijdragen aan het behoud van een wel zeer specifieke winkelstraat in de stad.

U ziet, er loopt heel wat, maar er zijn ook de nodige nieuwe onderwerpen waar we als Vrienden van de Stad onze tanden in willen zetten. Het gaat er ons uiteindelijk om onze fraaie stad zijn kwaliteit te laten behouden, en daar hoort het functioneren als stad zeker bij.

Ik wens u weer veel leesplezier.

## Energy valley als de drijvende kracht van onze economie



Drs. Gerrit van Werven  
Foto: Jan Buwalda

Silicon valley heeft in de wereld school gemaakt. Overal dromen de beleidsmakers van kenniscentra met in de nabijheid allerlei op innovatie gerichte ondernemingen en toeleverende bedrijven. In de studie van dr. G Marlet over de aantrekkelijke stad die we in de vorige aflevering van het Vriendenbullet bespraken, laat Marlet zich nogal sceptisch uit over dit valleidenken. Niet de eenzijdigheid van de vallei oplossing maar de sectorale diversiteit van activiteiten doet een stad of een regio opstoten in de vaart der volken, aldus Marlet. En hij verwijst de *health valley* van Nijmegen/Arnhem en de Food valley van Wageningen naar de prullenbak. Ook Groningen heeft zijn dal en wel de *energy valley*, overigens door Marlet niet genoemd. Voor de redactie echter alle aanleiding om drs. Gerrit van Werven, de geestelijke vader van de Groningse *energy valley* te vragen hoe het er voor staat met onze 'valley'. Zijn lofzang op de toekomst van het noordelijke project maakt duidelijk dat de visie van Marlet niet de zijne is.

Van Werven vertelt dat het Groningse idee tien jaar terug is geboren en dat de *Stichting Energy Valley* acht jaar geleden tot stand kwam. Partners zijn alle grote energiebedrijven, kenniscentra en de overheid. Zijn in Groningen gevestigde staf telt 25 man maar in feite werken honderden mensen bij allerlei bedrijven en instellingen aan het ontwikkelen van het concept, aldus

Van Werven. Zijn rol is die van regisseur.

### Perspectief

Van Werven: "Toen ik directeur Economische Zaken van de gemeente was, heb ik me de vraag gesteld hoe we iets zouden kunnen ondernemen om onze hele regio structureel te positioneren. De Amerikanen zeggen *a region needs a business*. Nu, vroeger was de agro-industrie de funderende industrie in onze regio maar die is relatief minder belangrijk geworden. En met de voorhanden gasvelden kom je dan snel uit op de energiesector als de drijvende kracht van onze economie en onze inkomsten. Dat betekent dat je moet inzetten op de doorontwikkeling van de gaseconomie. In plaats van de in de toekomst uitgeputte gasvelden waardoor we geen gas meer kunnen produceren voor het buitenland zul je naar een centrale rol moeten toegroeien in de distributie van het gas naar tal van landen: de *gasrotonde*. En moet je op zoek naar alternatieven in duurzame energie. Naast het aardgas moeten er dingen komen als offshore winding, onshore winding, benutten van zon, wind, aardwarmte, restwarmte. Dat vergt de inschakeling van kenniscentra als KEMA, TNO en ingenieursbureaus. Ik stel me met andere woorden voor dat we de bestaande activiteiten uitbouwen naar een uitdagende toekomst".

### Plannen

"Concreet, we zullen met nieuwe tech-

nieken de moeilijke gasvelden moeten exploiteren. Voor de distributie van gas moet er gasopslag zijn: in Bergen, Pieterburen, Norg, Grijskerk en Zuidwending als basis voor de gasronte. Daarmee wordt de regio van de *energy valley* gevormd door de drie noordelijke provincies en de kop van Noord-Holland. Voor de elektriciteitsvoorziening van Nederland en Noord-Europa komen er drie nieuwe centrales in de Eemsmond en een in Delfzijl, kolen- en gascentrales. Vanaf 2015 zal Noord-Nederland 40 tot 45 % van de elektriciteit van ons land voor zijn rekening nemen. We produceren straks milieuvriendelijk elektriciteit uit gas, kolen, biomassa en wind, dus geen elektriciteit uit kernenergie. We zijn ook bezig met het vergroenen van het gas. Het gas, gewonnen uit biomassa zal via het gasnet van de Gasunie straks overal verspreid worden in ons land. Daarmee krijg je groen gas naast groene stroom. Door een conversieprogramma van biomassa worden biodiesel en methanol geproduceerd.

Biomassa wordt in de vorm van algen grondstof voor de chemie. Samen met de RUG en Wageningen worden in een proeffabriek in Delfzijl al algen geproduceerd. Dit moet uitlopen op een grootschalige fabricage van nieuwe grondstoffen voor de chemische industrie die de oude chemie kan vervangen. Het chemisch complex in Delfzijl zal enorm groeien, het is het duurzame alternatief voor de petrochemie. We werken aan een grootschalig netwerk op de Noordzee van gekoppelde windparken. Op bedrijventerreinen willen we de restwarmte benutten en dat vergt investeringen aan warmtenetwerken. Voor de verdere innovatie werken we aan de kennisinfrastructuur waarbij het gaat om kennisontwikkeling maar ook om opleiding van duizenden jongelui. We schatten dat dit alles te zijner tijd 20 000 arbeidsplaatsen additioneel oplevert”.

### **Investering**

“Een van de negen prioriteiten van de nationale economie is de energiesector. Met een aantal andere landen

wordt gewerkt aan een Europees programma, waarvoor Europa honderden miljoenen beschikbaar stelt. We hebben”, zegt Van Werven, “te maken met het grootste investeringsprogramma in Nederland en, op energiegebied alleen, het grootste investeringsprogramma in Europa.

Jaarlijks gaat het om circa 6 miljard euro, en in voorraad machines etc. is hier al 25 tot 30 miljard geïnvesteerd. De investeringen komen nauwelijks van de overheid. Het gaat om Shell, Gasunie, energiemaatschappijen als NUON en ENECO en andere bedrijven. Dat komt allemaal in het noorden terecht”.

### **Effect op de stad**

“We willen in de stad een Energy Academy stichten met op termijn zevenhonderd tot achthonderd ‘energy’-gerelateerde wetenschappers en duizenden studenten. Daar komen bedrijven op af. De KEMA is hier al gevestigd met 120 man en TNO-energie komt naar Groningen evenals allerlei ingenieurbureaus. Inmiddels is met vier topsport-clubs in Groningen afgesproken dat ze shirtreclame maken voor de *energy valley*.

Zo brengen we het onderwerp onder de mensen.

Wat ik voor de ontwikkeling van het noorden ook heel belangrijk vind is dat we met Groningen voor de mensen die we aantrekken een buitengewoon aantrekkelijke historische binnenstad hebben die we zo zorgvuldig mogelijk moeten conserveren. Een historische binnenstad wordt door buitenlanders bijvoorbeeld erg gewaardeerd en is daarmee een belangrijke asset voor het vestigingsklimaat.

We moeten groot denken: de energiesector richt zich op de Europese markt Met onze kennisinstellingen waaronder de Energy Academy en onze bedrijven zullen we ons op die markt moeten richten. Daarnaast moeten we kijken naar de toekomstige ontwikkelingen in Oost-Europa, in China, in Amerika en ons in dat krachtenveld positioneren”.

## Plannen

# Zuidelijke Ringweg aangepast

De eerste plannen voor de Zuidelijke Ringweg zijn aangepast en enigszins uitgewerkt. De ‘deksels’ zitten er in, maar wat opvalt is dat het aantal afritten duidelijk wordt verminderd t.o.v. de bestaande. Ze zijn gekoppeld aan de z.g. ‘economische dynamo’s’ van de stad (binnenstad, bedrijventerreinen en kantoorlocaties). Daardoor wordt de ontsluiting van wijken op de ringweg verminderd. De verkeerscirculatie wordt daardoor ook anders. Zo zullen parallelwegen dit moeten opvangen, maar dat betekent dat die drukker worden dan nu. De vraag is of dit alles acceptabel is, dat zal uit de Milieueffectrapportage moeten blijken.

Onze opmerking bij de vorige inspraakronde dat ook de effecten van toenemende verkeersdruk op de afritten en aansluitende gebieden (binnenstad, woonwijken, bedrijventerreinen) moeten worden bekeken blijft overeind staan. Naar onze mening vraagt de vernieuwde Zuidelijke Ringweg om een totaalverkeersplan. Dit om te voorkomen dat de problematiek van de te hoge verkeersdruk zich verplaatst naar die gebieden.

Opstopping daar en parkeerproblemen zijn het mogelijke gevolg.

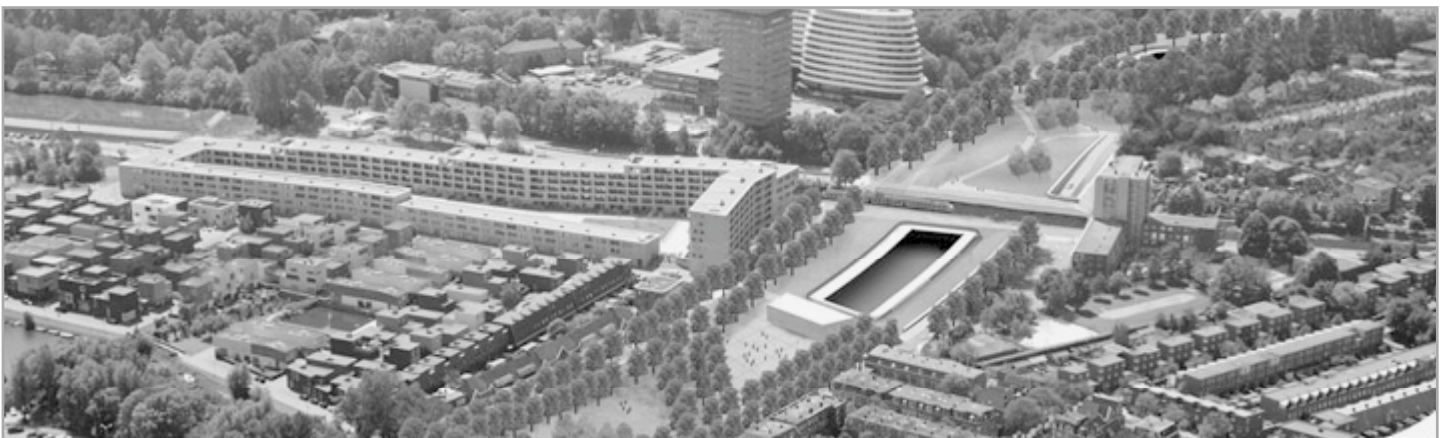
Een tweede voor ons belangrijke vraag betreft de onduidelijkheid over het fietsverkeer. Er is wel een oost-west fietsroute, maar er ontbreekt duidelijkheid over het noord-zuid-fietsverkeer.

Ook vragen we ons af hoe het met de openbaar vervoersverbindingen moet gaan. Staat het voorstel voor de ringweg een goed openbaar vervoer in de weg? Zaken die naar onze mening nadrukkelijk aandacht moeten krijgen en mogelijk tot planaanpassing moeten leiden.

De MER moet nog worden gemaakt. Wat de uitkomsten zullen zijn met betrekking tot de effecten op de (woon)omgeving is dus nog volstrekt onduidelijk. Waar voor moet worden gewaakt is dat het acceptabel geachte hinderniveau voortdurend wordt opgerekt om het plan mogelijk te maken.

Een integraal plan voor ringweg en omgeving is ons inziens daarom nodig waarbij ook duidelijke grenzen worden aangegeven.

*Afb. 1 De deksels op de zuidelijke ringweg tussen Hereweg en het Oude Winschoterdiep*



## Nieuwbouw in de binnenstad van Groningen (2)

afb 8  
Lage der A 15



afb. 9 en 10:  
Hoge der A (nr. 3 en 4)



In het eerste gedeelte van dit artikel in Vriendenbulletin 66 werd ingegaan op de bezorgdheid van velen over de afmetingen van nieuwe gebouwen in de binnenstad van Groningen en werd met enkele voorbeelden geïllustreerd hoe in een oude omgeving, zij het op heel verschillende wijze, toch ook nieuwe panden zijn gebouwd die wat de grootte betreft aansluiten bij de bestaande bebouwing.

Bij het overlijden van Wiek Röling, architect en van 1988-2001 hoogleraar ‘Ontwerpen gebouwen’ aan de TU Delft, herinnerde Max van Rooy aan Rölings heldere regels voor het omgaan met de historische stad (NRC, 23 juli 2011):

‘Het geheim van de oude stad is de maat van de openbare ruimte, de weldadige verhoudingen in hoogte en breedte, de buitengewone gevarieerdheid van het beeld dat de gebouwen oproepen met hier en daar gevels die als compositie de waarden hebben van een schitterend kunstwerk. Bij werken aan de oude stad is het de kunst om het ritme van de stad te accorderen en vooral niet de passende hoogte te overschrijden.’

Om economische redenen gaan bouwers bij nieuwbouw vaak tot wat ze maximaal in bestemmingsplannen kunnen forceren. In elk geval moet het hoger, meestal veel hoger, dan het afgebroken gebouw.

Voorbeelden van hogere gebouwen door nieuwbouw zijn het enkele jaren geleden gebouwde pand aan het Lage der A 15 (afb. 8) en de bouwplannen voor twee gebouwen aan het Hoge der A (nr. 3 en 4) waar ondanks het Beschermd Stadsgezicht aan de oorspronkelijke bouwhoogte vele meters worden toegevoegd (afb. 9 en 10). Ze doen afbreuk aan de bestaande differentiatie in de hoogte van de bebouwing in de betrokken straatwanden. De nieuwbouw aan het Lage der A is één verdieping hoger dan het huis dat er stond. Het ontwerp heeft evenwel zoveel individualiteit dat de kans groot is dat niemand zich nog lang druk zal maken over het ‘verlies’ van het huis dat gesloopt is. De architect



afb. 11 en 12



afb. 13

heeft in zijn vormgeving een relatie gezocht met het naastgelegen pand links, een Rijks-monument. Misschien kan de architectuur van de te bouwen panden aan het Hoge der A ook nog veel goedmaken. Ze lijken in elk geval meer allure te krijgen dan de afgebroken panden.

Ondanks de extra bouwlagen wijkt de hoogte van deze projecten niet bovenmatig af van de bouwhoogte in de omgeving. Anders is dat waar verticale uitschieters tussen laagbouw zijn te vinden. Dat zijn er zoveel, waarbij ook van vroegere datum, dat je deze situaties kenmerkend kunt noemen voor de Groningse binnenstad.

Verschillende losse, hoog boven de omgeving uittorende panden zijn te zien aan het Gedempte Zuiderdiep, zowel oudere als recente (afb. 11 en 12). Waar een open bouwwerk, een woonhuis van glas en staal naar een ontwerp uit 1999, is verrezen naast twee gemeentelijke monumenten van één bouwlaag met kap uit de 17de – 18de eeuw is een maximum aan ruimtelijk en architectonisch contrast ontstaan. Een nieuw, boeiend voorbeeld van de architectonische en hoogteverschillen in de binnenstad?

Het bekende winkelpand in de Brugstraat in Art Nouveau-stijl, naast een laag 16de-eeuws pand, was in 1904-1905 een nieuwbouwproject waarvan hoogte en breedte ook nu nog de gangbare maten in deze straat ver overschrijden (afb. 13). Zouden, als ze er toen al waren geweest, de Vrienden van de Stad, de Bond Heemschut en het Platform Cultureel Erfgoed Groningen bezwaar tegen dit gebouw hebben gemaakt? Het is nu een Rijksmonument. Dit bewijst hoe belangrijk de architectuur is.

Terug naar de hoogte: het kan, denk ik, pas wat worden met een blijvende differentiatie in de hoogte van de panden in een bepaald gebied als voor slechts een beperkt percentage van de bebouwing de maximale hoogte wordt toegestaan en voor ten minste een minimum percentage de laagste bouwhoogte wordt gehandhaafd.

Rondlopend in de stad merk je dat het misschien wel het ergst mis is gegaan waar nieuwbouwcomplexen zijn ge-

afb. 14



bouwd, woningbouw-eenheden met lange (brede) gevelvlakken. Ze ontberen de voor de binnenstad kenmerkende beperkte breedte en individualiteit van de gebouwen.

Voorbeelden hiervan zijn te vinden aan De Laan en de Drie-

afb. 15



afb. 16

afb. 17



molendrift (afb. 14 en 15). Ook bij het vijftien jaar geleden gereedgekomen project met winkels met daarboven woningen aan de Guldenstraat is wat dit betreft wel wat op te merken. De architectuur wekt hier de indruk dat de

zaken alle tot hetzelfde concern behoren. Zelfs het medio de jaren tachtig gebouwde rijtje nieuwbouwwoningen in de Folkingedwardsstraat (afb. 16) slaagt hier niet; de kwaliteiten kleinschaligheid en geleding worden helaas overschaduwd door de eenvormigheid. De in bestemmingsplannen tegenwoordig voorgescreven geleding bij brede panden, de 'korrelgrootte', biedt geen bescherming tegen eenvormigheid, garandeert niet de voor de binnenstad typerende individualiteit van de huizen.

Net buiten het stadscentrum, aan de Kruitgracht, (afb. 17) slaagde men er eind jaren tachtig wel in om in een aangesloten straatwand individuele woningen te bouwen. De ontwerpen van zes verschillende architectenbureaus werden hier bijeengebracht in één (wit) bouwblok; met nuanceringen in de tint had men de individualiteit van de huizen nog kunnen accentueren.

Wat dit betreft is het op z'n zachtst gezegd merkwaardig dat de architectuur van de Oostwand van de Grote Markt in het architectonische harnas van een beeldkwaliteitsplan wordt gewrongen.

Hier geen ruimte voor de variatie in bouwhoogte en architectuur van voor 1945, zelfs niet van die van de huidige pleinwand; en ook geen verrijking met eigentijdse architectuur, aspecten die in het ontwerpbestemmingsplan voor een ander deel van de binnenstad, de Vishoek c.a. worden voorgeschreven c.q. bepleit.

Zo ben ik, zonder dat dit vooraf mijn bedoeling was, uitgekomen bij het belang van de architectuur bij nieuwbouw in de historische stad. Passende hoogte en breedte zijn geen waarborgen voor een interessant gebouw. Over architectuur valt in bestemmingsplannen weinig te regelen, en als men dat wel doet is het gevaar levensgroot dat de architectuurvoorschriften, zoals bij de Grote Markt, verkeerd zullen uitpakken.

Nieuwbouw in de binnenstad kan in vrijwel alle gevallen slechts plaatsvinden door vervanging van bestaande gebouwen. Goede, bovengemiddelde kwaliteit van de architectuur, of althans een vormgeving die beter is dan die van het gebouw dat werd afgebroken, is voor alle nieuwbouw in de binnenstad een vereiste, anders leidt het tot verlies van ruimtelijke kwaliteit en sfeer.

## Hoe het *Cruiseschip* tot stand kwam



*Uitsicht vanuit de binnenstad naar het zuiden*

In het gesprek dat ik voer met Chris Spanjaard en Dick Esselink, beiden als geen ander verantwoordelijk voor het jongste landmark in de skyline van Groningen, het kantoorgebouw dat in de volksmond het cruiseschip is gedoopt, vallen herhaaldelijk woorden als *ambitie, begeestering, uitdagend, hoge eisen, toevoegen aan de stad*. Het kantoorgebouw huisvest de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO) onder meer verantwoordelijk voor het innen van les- en cursusgeld en voor de studiefinanciering (eerder Informatie

Beheer Groep geheten) en de Belastingdienst. Spanjaard, hoofd-directeur van de vroegere Informatie Beheer Groep en Esselink, die de nieuwbouw van het kantoorgebouw in zijn portefeuille kreeg, blijken gelukkig met het proces en het resultaat van de bouw van het *Cruiseschip*.

De naam Informatie Beheer Groep (IBG) is verdwenen, Spanjaard is inmiddels vertrokken en de positie van de organisatie is ook veranderd. De Dienst Uitvoering Onderwijs is geen zelfstandig bestuursorgaan zoals dat met de IBG het geval was, maar een onderdeel van het departement van Onderwijs. Dat betekent dat de minister rechtstreeks verantwoordelijk wordt gehouden voor het reilen en zeilen van de dienst. Het is een verandering die mede bepaald is door de samenvoeging van de IBG met de uit Zoetermeer afkomstige CFI (Centrale Financiën Instellingen), de afdeling van het departement die zorgt voor de bekostiging van scholen, onderwijsinstellingen etc. Voor de stad een gelukkige ontwikkeling want bij de nu eenmaal voortdurende herschikkingen in het overheidsapparaat hadden andere oplossingen wellicht geleid tot een andere hervestiging met groot verlies aan arbeidsplaatsen te Groningen.

### **Nieuwbouw.**

Spanjaard: "Toen ik bij de IBG-groep kwam werd jaarlijks een vast huurbedrag overgemaakt aan de huisbaas, de Dienst der domeinen van het ministerie van Financiën. Financiën financierde het departement van Onderwijs en de IBG kreeg het geld weer van het departement. Al met al een mooi voorbeeld van het rondpompen van geld. Van dit systeem ging geen enkele prikkel uit om ooit iets aan de huisvestingskosten te gaan doen. Maar ondertussen verouderde de huisvesting. De vier slanke torens op de Kempkensberg stonden slechts een beperkte bezetting per etage toe. Als een team van medewerkers moest worden geformeerd om een bepaald project ten





uitvoer te brengen, kon aan het team niet een optimale huisvesting worden geboden. We hebben toen we over de huisvesting gingen nadenken de mogelijkheden op een rij gezet. Dat waren: niet te vermijden groot onderhoud aan de bestaande torens en de omringende laagbouw òf vernieuwbouw òf algehele nieuwbouw. De uitkomst was dat nieuwbouw de goedkoopste oplossing bleek. Bovendien gaven de andere oplossingen minder optimale uitkomsten voor de werkorganisatie en zouden tijdens de werkzaamheden de werkprocessen voortdurend worden verstoord.

Bij de Belastingdienst werd gestreefd naar concentratie op een geringer aantal plaatsen. Dat zou in Groningen moeten leiden tot vernieuwbouw van het bestaande kantoorpand, zo was de aanvankelijke gedachte. Ik slaagde erin de top van de Belastingdienst te interesseren voor gezamenlijke nieuwbouw met de DUO.

Rijksgebouwendienst dacht ook die kant op. En het resultaat is dat DUO en Belastingdienst nu gezamenlijk in een nieuw kantoor op de Kempkensberg zijn gevestigd.”

### **Publiek-private samenwerking (PPS)**

Spanjaard: “Financiële dekking van het nieuwbouw project liet nogal op zich wachten. Uiteindelijk kwam de toestemming van Zalm af, de toenmalige minister van Financiën, onder de voorwaarde dat voor de realisatie sprake moest zijn van publiek-private samenwerking (PPS). Dat was wat nieuws, ik meen voor het eerst toegepast bij de vernieuwbouw van het ministerie van Financiën in Den Haag. In principe worden bij een PPS-project zowel het ontwerp, de bouw, de financiering als het beheer en het onderhoud bij een consortium ondergebracht. Dat heeft het voordeel dat partijen die naderhand

voor bijvoorbeeld de schoonmaak of de beveiliging of voor het onderhoud moeten zorgen van meet af aan aan tafel zitten en meedenken over het ontwerp. Dat brengt wel hoge voorbereidingskosten met zich mee maar die haal je er in de exploitatie dubbel en dwars uit. De opdrachtgever formuleert zijn doelen, bijvoorbeeld het aantal en de kwaliteit van de werkplekken die in het gebouw moeten worden gerealiseerd en het consortium wendt al zijn vernuft aan om, gegeven de vastgestelde prijs van het project, tot oplossingen te komen. Bij deze aanpak konden we profiteren van de expertise die de Rijksgebouwendienst met het PPS-model had opgebouwd. We waren aanvankelijk wat sceptisch over het model. Maar de voordelen zijn gebleken, we konden onze ambities heel goed kwijt in het project. De integrale aanpak inspireerde de deelnemers tot een ongekende creativiteit en tal van extra elementen. Voor de prijs die we hadden afgesproken hebben we meer kwaliteit gekregen dan we van te voren hadden verwacht”. Esselink: “Het gebouw hoort in ons land tot de top vijf van duurzaam gebouwde kantoorgebouwen”.

Wat de getallen betreft, de bouwsom was ruim 100 miljoen. De lasten die de gebruiker opbrengt bedragen jaarlijks 13,2 miljoen. De relatie met het consortium (Strukton, Ballast Nedam, John Laing) is aangegaan voor 20 jaar.

Spanjaard: “Voor langer is de werkgelegenheid die DUO biedt voor Groningen niet gegarandeerd. Dit gegeven heeft tot een bijzondere eis aan het consortium geleid, namelijk het complex zo te bouwen dat het in de toekomst ook in een appartementengebouw kan worden veranderd.”

### **De stad**

“Een van onze ambities was dat het gebouw kwaliteit aan de stad zou toevoegen”, aldus Spanjaard. “Toen we met de plannen begonnen verwees de gemeente ons voor de locatie naar het Europapark. Maar ik was daar niet gelukkig mee. De toegestane bouwhoogte stond me niet aan. Ik bleef een voorkeur houden voor het gebied naast het Sterrebos, dat overigens eigendom van het rijk was. Gemeente en opdrachtgevers hebben toen de ambitie gedeeld om van het gebied van het Sterrebos, de Kempkensberg, het Europarkstation en de Engelse

*Spreekboxen in het belastingkantoor*



kamp iets moois te maken. Ik wilde geen ambtenarensilo met daaromheen een veld vol blik. Het gebouw staat er nu. Naast het kantoor zal nog een paviljoen verrijzen met een commerciële invulling. Als de vier torens zijn afgebroken kan de bouw van de ondergrondse parkeergarage beginnen voor 675 auto's. We willen niet de buurt blijven terroriseren met onze auto's. Op het dak van de garage wordt een stadstuin met bloemen aangelegd, complementair aan het Sterrebos. We zitten op loopafstand van het nieuwe station. De treinen uit de provincie zullen hier naar toe worden geleid. Ook de streekbussen. Ideaal voor de 2500 mensen die hier werken. Bij dit alles hebben we van de gemeente, burgemeester Wallage voorop, veel medewerking ondervonden. Vestigingsplaatsen van rijksdiensten kunnen aan erosie onderhevig zijn, dat had de burgemeester goed begrepen. Toen we in 2008 met de bouw begonnen was voor iedereen duidelijk dat de huisvesting van DUO in Groningen zou worden gerealiseerd".

### De bouw

De bouw zelf heeft ruim twee jaar geduurd. Er moest gebouwd worden pal bij de bestaande kantoren waar het werk ondertussen ongestoord moest doorgaan. Dat leidde tot afspraken om bepaalde werkzaamheden na kantoortijd te doen. Ook de aan- en afvoer naar en vanaf de bouw moest geregeld in relatie tot de verkeersstromen naar en vanaf de bestaande kantoren. En dan was er de ecologische bewaking met het oog op het Sterrebos. Hier huizen enkele vleermuiskolonies die niet moesten worden verstoord. Vooral de

verlichting vormde voor de kolonies een bedreiging. Met het oog hierop werd een bepaalde bomenrij van het bos in stand gehouden.

Zelfs de slechtvalk, zo verzekeren beide heren mij, zal op het dak een nestelpunt aantreffen zoals de Psalmist dat eens voor mus en zwaluw voorzag.

### Het gebouw

Esselink: "Met het cruiseschip vind ik dat het silhouet van de stad is verrijkt. Het is een tweede landmark - 92 meter hoog, net even

lager dan de Martinitorren - naast het gebouw van de Gasunie en behoort met de Gasunie en het Groninger museum tot de drie meest spraakmakende gebouwen van de stad. In de enquête die de Gezinsbode telkenjare ter gelegenheid van de Dag van de Architectuur houdt over het mooiste gebouw dat in een afgelopen jaar in Groningen is neergezet kwam het cruiseschip bij de inwoners als eerste uit de bus." Spanjaard: "We hebben mazzel gehad met de architect, het architectenbureau UNStudio (Van Berkel). De organisch ronde vorm van het gebouw wordt geaccentueerd door de gevelvinnen die boven en onder de raampartijen zijn aangebracht. De stand van de vinnen zorgt ervoor dat in de zomer het zonlicht niet naar binnen komt waarbor er minder hoeft te worden gekoeld en in de winter wel naar binnen schijnt waardoor er minder hoeft te worden verwarmd."

De vergader- en restauratiefaciliteiten worden door de DUO en de Belastingdienst gedeeld, maar de kantoren van beide organisaties zijn gescheiden: de Belastingdienst huist op de eerste zeven lagen, de DUO op de verdiepingen 8 tot en met 24. Een interessant aspect van de inrichting is het goeddeels ontbreken van vaste werkplekken voor de medewerkers. Volgens de krant zou dit al geleid hebben tot een lijfelijke twist tussen twee belastingambtenaressen die het oog hadden laten vallen op dezelfde werkplek. De betrokken journalist, zo verzekeren beide heren me, heeft de mededeling uit zijn duim gezogen. De tevreden werknemers voorzien zich 's morgens van hun werkvoorraad, kiezen een werkplek en kunnen na een inlogtijd aan het werk. De opzet berust op de constatering dat door afwezigheid door ziekte, vakantie, vergadering, verloof etc. nooit voor alle werknemers tegelijkertijd een werkplek aanwezig hoeft te zijn. Voor de 1000 werknemers van de Belastingdienst en de 1500 van de DUO konden door deze opzet honderden werkplekken en veel ruimte worden uitgespaard. Esselink: "Zonder deze besparing zouden we het gebouw voor het budget dat beschikbaar was nooit hebben kunnen bouwen.

Al met al zijn de mensen heel tevreden met het gebouw.

De tevredenheidsenquête leverde een score op van boven de 7. Landelijk gezien is dat hoog."

Zijaanzicht met vinnen



## Gerard Offerman, raadslid voor de Stadspartij



Een van de nieuwe raadsleden voor de Stadspartij is Gerard Offerman. Hij is een oude bekende van de Vrienden van de Stad Groningen, want hij heeft in het bestuur van de Vrienden gezeten in de jaren 1985-1989; vanaf 1986 tot 1989 was hij voorzitter van het bestuur. Toen Offerman in 1985 in het bestuur van de Stichting van de Vrienden van de Stad kwam, stelde hij voor om van de Stichting een lokale politieke partij te maken. Andere bestuursleden voelden daar niet voor, zodat het feest niet doorging. Later, in 2001, is de Stadspartij mede door Offerman opgericht.

In de jaren '80 was Offerman ook voorzitter van de Wijkraad Oosterpoort en van de Stichting Archeologisch Onderzoek Martinerkerkhof Groningen. Daarnaast was hij adviseur van de Vereniging tot behoud van het Zuiderpark en omgeving in de strijd voor het behoud van het Zuiderpark.

Naast zijn raadslidmaatschap is Offerman werkzaam bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I en M). Dit is een combinatie van delen van het voormalige Ministerie van VROM en het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op het ogenblik is hij voorzitter van het centrale medezeggenschapsberaad van alle diensten van het departement. Dit zijn onder andere het KNMI in De Bilt, de landelijke Rijkswaterstaat, de Inspecties Verkeer en Waterstaat en VROM en de beleidskern van I en M.

Bij de centrale ondernemingsraad worden zaken besproken als I en M-brede reorganisaties, werkomstandigheden, beloning en inhuur van extern personeel.

Formeel is hij bij het ministerie werkzaam als projectmanager voor I en M-brede projecten.

(Zie ook [www.gerard-offerman.nl](http://www.gerard-offerman.nl)).

### De plannen

Wanneer ik de fractiekamer van de Stadspartij binnenkom, onderbreekt Offerman het lezen van de stukken over het plan voor de Zuidelijke Ringweg.

‘Het plan voor de Zuidelijke Ringweg is een ingewikkeld plan. Het speelt op drie niveau: het Rijk, de provincie en de gemeente. Het is een Rijksweg, de grond is niet van de gemeente en de westelijke ringweg valt onder de provincie. Alle drie de organisaties zitten in de stuurgroep voor de Zuidelijke Ringweg. Verder spelen er verschillende belangen van belangengroepen in de stad en van de direct omwonenden. Ook een probleem is het gebrek aan ruimte voor nieuwe verkeersinfrastructuur. De compacte stad loopt tegen zijn grenzen aan.’

Offerman is voorstander van een tunnel voor de Zuidelijke Ringweg, maar de aanleg daarvan is veel duurder, omdat aan een tunnel extra eisen worden gesteld vanwege de tunnelveiligheid. ‘Ook met een tunnelbak ben je niet zomaar van de problemen met onder andere fijnstof af.’

‘In plaats van de gewenste tunnel komt er nu een verdiept stuk weg tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep met daaroverheen drie deksels. Voordelen van het verdiept aanleggen van de weg zijn de mogelijkheden tot herstel van het Sterrebos en de verbinding van de woonwijk de Linie met de Oosterpoortwijk. Nadelen van het plan zijn eigenlijk al te dateren uit de jaren '20 van de vorige eeuw. De weg ligt te dicht tegen de binnenstad aan met alle problemen van dien. Het plan van Berlage uit de jaren '20 is uiteindelijk in de jaren '60 gerealiseerd. Dat had niet gemoeten.’

‘De gemeente is momenteel belast met teveel bouwplannen, die ook nog eens tegelijkertijd moeten worden uitgevoerd. Tussen

2011 en 2015 gaat de huidige Oostwand plat, tussen 2015 en 2020 moet de zuidelijke ringweg worden aangelegd, in 2014 - 2016 zou de infrastructuur voor een regio-tram moeten worden aangelegd en het Herewegviaduct moet rond 2015 worden vernieuwd. Dan komt er ook nog een nieuwe Oostwand Grote Markt met daarachter als het doorgaat het Forum en daaronder de nieuwe parkeergarage. Deze plannen worden betaald van de compensatiegelden voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. Al deze plannen moeten voor 2020 gerealiseerd zijn volgens de gemeente, dat is de afspraak met het rijk. Vandaar deze opeenstapeling van plannen. Het geld moet nu worden uitgegeven. Dit is geen zegen voor de stad. Ook de spoorlijn naar Heerenveen zou van dit geld moeten worden aangelegd - de Stadspartij is een voorstander van deze spoorlijn - maar of dat plan doorgaat is nog niet zeker.

De Stadspartij dringt steeds aan op het maken van keuzes, want er zijn te veel plannen voor te weinig geld in Noord-Nederland. Wat de Stadspartij betreft wordt het geld dat bedoeld is voor de aanleg van de regio-tram geïnvesteerd in het Stationsgebied, de spoorlijn naar Heerenveen en in Plan B van het Burgerinitiatief ([www.burgerinitiatief-groningen.nl](http://www.burgerinitiatief-groningen.nl)) met een alternatief voor de regio-tram (Arthur Kamminga).

Het plan B houdt in een verdubbeling van het spoor naar Station Noord, en vanaf dit station een spoorlijn die met een boog voor de brug over het Van Starckenborghkanaal loopt langs de noordelijke ringweg tot aan het Zerniketerrein. Dan werk je met bestaande partners: Arriva en Prorail. De voorziene spoorboog is vergeleken met bogen in de Randstad. Het is technisch mogelijk.'

*Waarom is de Stadspartij voorstander van de spoorlijn naar Heerenveen?*

'We achten deze spoorlijn van groot belang vanwege de ontsluiting van Groningen, het is een nog ontbrekende schakel in het spoorwegnetwerk rond de stad. En het is het begin van de Zuiderzeelijn. De problemen rond de aanleg van de regio-tram, die waarschijnlijk nooit in de regio zal rijden, zijn erg groot: het financiële probleem - wie zal dat betalen - en bestuurlijke problemen vanwege de vele partijen die hierbij betrokken zijn, namelijk het nieuwe tramconsortium, NS, Arriva, Prorail, het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I en M), de provincie en de gemeente. Ook spelen technische problemen een rol, zoals de Europese veiligheidssystemen en de botsveiligheid op het spoor. Het rijden van een tram op

bestaand spoor is erg ingewikkeld. En wat te denken van de risico's van het DBFMO contract (1) dat de gemeente met een marktpartij wil sluiten.'

*Volgens de website heeft de partij als hoofddoel de invloed van alle Groningers op de besluitvormingsprocessen over met name hun eigen leefomgeving in de stad te vergroten. Waar staat de partij als je kijkt naar de indeling tussen linkse en rechtse partijen?*

'We kijken naar de stukken vanuit het idee: hebben de Stadlers hier iets aan? We zijn pragmatisch en consequent. Wat het sociaal beleid betreft staan we dicht bij partijen ter linkerzijde. We hebben geen binding met een landelijke partij. Dat heeft als voordeel dat we geen last hebben van baantjesjagers, dat wil zeggen fractieleden die door willen stoten naar de landelijke politiek.'

*De Stadspartij heeft zich altijd verzet tegen een nieuwe Oostwand. Is er al iets bekend over verdere bouwplannen voor de Oostwand?*

'Ik kent alleen het plan voor de studentensociëteit', aldus Offerman, 'de oude Oostwand kan beter blijven staan. De nieuwe architectuur brengt geen verbetering van de bestaande situatie. Het plan was om de Oostwand meer bij de Grote Markt te betrekken. Nu wordt hij van de Grote Markt afgesneden door de regio-tram. Ook dat is geen verbetering vergeleken met de huidige situatie.'

*Het probleem is dat deze plannen ondanks alle bezwaren die ertegen bestaan een eigen leven gaan leiden. Kunnen we nog terug? En hoeveel kost dat?*

'Er is in de najaarsnota een bedrag van circa 60 miljoen genoemd. De Stadspartij vindt dit bedrag overdreven hoog en bedoeld om raadsleden bang te maken. Maar ophouden levert circa 90 miljoen euro op'.

*Heeft de Stadspartij een alternatief voor het plan voor de Oostwand?*

'De gemeente kondigde het plan voor de Oostwand aan als het middel om de Grote Markt intiemer te maken. Het geplande gebouw voor Vindicat versterkt de intimiteit in het geheel niet. De grote Markt wordt kleiner, maar intiemer? De Stadspartij is voor herstel van de historische wand met een verzetsmuseum in het Scholtenhuis. Het herstel van door de oorlog verwoeste historische gebouwen en gevelcomplexen gebeurde elders ook. Waarom kan dat niet in Groningen?' Achter de Oostwand kan een echt mooi plein komen met terrassen. Die zullen wegwaaien

als er een Forumgebouw komt. Mevrouw KiKi heeft gelijk.’

*Een steeds groter probleem voor de binnenstad wordt de leegstand van winkels. Heeft de Stadspartij een oplossing daarvoor?*

‘Er moeten hier winkels naar toegehaald worden die iets te bieden hebben. Een andere oorzaak van leegstand is dat ondernemers hier worden gepest. Een voorbeeld: Barriquer Groningen geeft de schuld voor de sluiting van hun winkel een aantal maanden geleden aan de jarenlange bouwwerkzaamheden en omleiding op het Damsterdiep en de plannen voor de Regiotram en het Forum. Daardoor komen er steeds minder mensen in de Oosterstraat. Hun aanspraak op de nadeelcompensatieregeling ‘Damsterdiep’ heeft na ruim twee jaar nog steeds niet tot een beslissing van de gemeente geleid.’

*Vind je dat de gemeente vanwege de hinder van alle plannen in de binnenstad het financieel voordeliger zou moeten maken voor ondernemers om zich in de binnenstad te vestigen?*

‘Mijn gedachte is dat je initiatieven vanuit de markt in de binnenstad maximaal moet faciliteren.

Hierbij kun je bijvoorbeeld denken aan een tegemoetkoming of huursubsidie voor bedrijven die overlast ondervinden van de bouwactiviteiten van de gemeente. Maar dit past niet in het ambtelijk denken van diegenen, die menen te weten wat goed voor onze stad is.

Toch is dat de enige oplossing.’

*In het persbericht van de gemeente over de ontwerpbegroting staat dat het College investeert in een sociale, goed onderhouden, veilige en culturele stad. De kwetsbaren in de samenleving krijgen aandacht. Extra middelen worden ingezet om de veiligheid en het voorzieningenniveau te waarborgen. Er wordt gewerkt vanuit een robuuste financiële positie.*

*Er komt een 200-banenplan als compensatie voor de bezuinigingen van het rijk op de gesubsidieerde arbeid en armoedebeleid.*

*Wat is de mening van de Stadspartij van deze begroting?*

‘Dit zijn mooie verhalen, die gedekt worden in een onduidelijke en vage begroting. Er wordt geschermd met de verkoop van Enexis aandelen, maar of de provincie dit mag en kan is nog niet duidelijk. Provinciale Staten spelen hierin een rol en daarnaast schijnt het dat de Minister van Binnenlandse Zaken het bezit van de provincies wil afromen. Ook heeft de provincie

volgens mij veel geld nodig voor het debacle Blauwe Stad. Voor de risicodekking voor de tram (let wel tussen de 20 en 40 miljoen euro) wordt geschermd met de verkoop van Essent aandelen.

De Stadspartij is van mening dat deze veel te grote en dure projecten met een uiterst onzekere afloop, met name het Forumgebouw en de regiotram, moeten worden afgeblazen. Er komt dan circa 90 miljoen euro vrij, die nuttiger en beter besteed kan worden. De stad zal het verlies op de voorbereiding moeten nemen. De historische Grote Markt komt weer in beeld. De 200 sociale banen in de huidige begroting is een schijnverhaal. De najaars-nota zegt hierover: “We denken voorschots de kosten voor 200 banen voor 2/3 deel voor onze rekening te nemen en de werkgevers te vragen 1/3 deel te betalen.” Als de werkgevers niet willen is het mooie verhaal voorbij.’

*Heeft de stadspartij invloed?*

‘Als oppositiepartij heb je weinig in te brengen. We zijn de vierde partij in de raad met onze vijf fractieleden. Toch is er meer aandacht voor traditionele, maar kleinere partijen zoals bijvoorbeeld het CDA en D66.

Ze worden als deel van het systeem gezien. Wij zijn dit niet. Bovendien vormen de collegepartijen een blok waar je niet doorheen komt. Maar zelden nemen de collegepartijen een voorstel van de oppositie over.

Het dualisme is nog niet gerealiseerd in Groningen. Alleen de motie van VVD, D66, CDA en Stadspartij over afschaffing van de erfpacht is door de oppositie met behulp van D66, een collegepartij, aangenomen.

Een jaar geleden stemde D66 nog tegen een dergelijke motie.

De oppositie is te vriendelijk voor de zittende partijen. Misschien komt dat door de wens om ooit in de toekomst deel uit te kunnen maken van het college. Dat is helaas nog steeds de traditie in onze stad.

Wie weet wordt het in 2014 na de gemeenteraadsverkiezingen anders.’

1) DBFMO is de afkorting van Design, Build, Finance, Maintain and Operate. Het is een vorm van Publiek private samenwerking (PPS). Hierbij wordt een contract gesloten met een organisatie in plaats van het sluiten van deelcontracten met allerlei verschillende bedrijven zoals ontwerpers, verschillende aannemers, onderhoudsbedrijven etc. Tegenstanders vinden dan ook dat dergelijke contracten de overheid teveel op afstand zetten, te weinig flexibiliteit bieden en te hoge transactiekosten meebrengen. Voorstanders wijzen op het grote voordeel dat de overheid alles in één hand houdt en zo een flinke efficiëntieslag kan maken. Zie ook het artikel over het *Cruiseschip* in dit blad.

## Klokken luiden in de Martinitoren



*De luiploeg met  
Belgische gasten*

### Het klokkenluidersgilde

Er bestaat sinds 1982 een klokkenluidersgilde in Groningen. De leden (ongeveer 40) luiden bij toerbeurt de klokken van de Martinitoren, op zondag 10 minuten lang vanaf 11.15 en vanaf 16.45 uur voor de kerkdiensten. Verder wordt er geluid op kerkelijke hoogtijdagen zoals Kerstmis en Pasen en feestdagen als Sint Maarten, Monumentendag, Bommenberend, Koninginnedag en Bevrijdingsdag. En ook op de gildeborrow op de vierde zaterdag van de maand om 17.00 uur.

Bovendien luidt het gilde de klokken van de Aakerk: elke tweede zaterdag van de maand om 17.00 uur. Bij uitzondering wordt er een klok geluid bij de begrafenis van een burger. In 1826 werd het luiden bij begrafenissen afgeschaft omdat dit te vaak moest plaatsvinden tijdens een epidemie die in Groningen heerste.

### Het luiden

Omdat ik meer over het klokkenluidersgilde wilde weten, maakte ik een afspraak met Ronald Frieling, een van de luidmeesters, die leiding geeft aan een luiploeg. De luidmeester heeft de sleutel van de toren. Op een zondagochtend in juni mocht ik met de luiploeg mee naar naar boven. Gezamenlijk lopen we de 65 treden van de torentrap op

naar de luizolder, waar het luiden van de klokken plaats vindt, een hoge indrukwekkende ruimte onder de eerste trans. Hoog boven ons zie ik een planken vloer. Daarboven hangen de klokken.

Op zondagen wordt steeds in een andere dispositie geluid, afhankelijk van de kerkelijke kalender. Dat is mogelijk doordat de Martinitoren met 12 klokken het op één na grootste geluid van Nederland heeft: de Domtoren in Utrecht heeft nog een klok meer in haar geluid. Lang niet alle klokken komen echter aan de beurt bij het luiden. Alleen op hoogtijdagen zoals met Kerstmis en met Bommenberend worden er twaalf klokken geluid.

Op de luizolder hangen de touwen van de klokken zo hoog, dat bezoekers er niet bij kunnen. Alleen de luidmeester kan de touwen naar beneden halen. Er is overigens wel een touw waar bezoekers aan kunnen trekken, het demonstratietouw. Zo kun je voelen hoe zwaar het luiden van een grote klok is en hoe je door het gewicht van zo'n klok omhoog getrokken wordt.

Vandaag moeten er vijf klokken geluid worden, daarom mag ik een kleine klok luiden, de Werkman. Er zijn klokken die van begin tot eind van het luiden meedoen, er zijn ook klokken die invallen tijdens het luiden en weer stoppen. Ronald Frieling geeft aan wie wanneer gaat luiden. En dan beginnen we. Hoog boven ons kunnen we door de spleten in de planken vloer de beweging van de klokken zien. De zware en lichtere tonen van de klokken vullen de ruimte en de klanken mengen zich. We maken samen muziek terwijl we aan een touw staan te trekken. We luiden volgens de dispositie (een combinatie van bepaalde klanken) die bij deze zondag hoort. Het luiden eist de volledige inzet van de klokkenluiders

### De luidmeester

“Het luiden is een kwestie van techniek en

timing. Je hoeft er niet heel erg sterk voor te zijn,” aldus luidmeester Ronald Frieling. “De meeste klokkenluiders zijn mannen, onder de jongere luiders zijn ook vrouwen.” De leden van het gilde luiden volgens een rooster, ieder luidt ongeveer een maal in de drie weken. Wanneer iemand verhinderd is, zoekt hij een vervanger.

Frieling luidt al 25 jaar in de Martinitoren, sinds 28 augustus 1986. Als 15-jarige begon hij als klokkenluider in de Jacobikerk in Uithuizen. Toen hij zes jaar later naar Groningen verhuisde, werd hij niet opgevolgd, maar kwam er een speeltrommel in de toren van de Jacobikerk. 25 jaar geleden bezocht hij de open dag van de Martinitoren. Hij viel op als een ervaren klokkenluider en werd meteen gevraagd om lid te worden van het klokkenluidersgilde. Hij heeft de spectaculaire uitbreiding van het aantal klokken meegemaakt.

### De klokken

“Toen het gilde in 1982 begon met luiden waren er maar drie luiklokken: de grootste, de Salvator, 2 m hoog en met een doorsnede van 2,23 m, werd gegoten in 1577 door Von Trier evenals de andere twee: de grote en de kleine Borgerklok, die gegoten werden in 1578. Zij kwamen in de plaats van de 12 klokken die in 1577 als gevolg van een brand in het bovenste deel van de Martinitoren naar beneden waren gevallen.

Daarnaast was er sinds de middeleeuwen de Ruimstraatklok, die vroeger om 10 uur 's avonds werd geluid als de stadspoorten dichtgingen en de straten werden ‘geruimd’. Na tien uur moest iedereen binnen zijn, de herbergen werden dan gesloten. Deze Ruimstraatklok is in de 18de eeuw vervangen. Hij heeft een mooie heldere toon, maar doet niet mee met de twaalf luiklokken, omdat deze toon bij geen van de andere klokken past. De Ruimstraatklok wordt nog wel eens solo geluid.

*De Salvator en de Kromstaart*



In 1994 en 1995 kwamen er klokken bij. Er miste een klok tussen de Salvator (223 cm) en de Grote Borgerklok (173 cm). Deze klok werd aangeschaft met het geld dat over was na de viering van het 950-jarig bestaan van de Stad. Vandaar dat hij de naam ‘Kromstaart’ kreeg. In die tijd vond ook de sloop van het naoorlogse ‘nieuwe’ stadhuis plaats; de vier kleine klokken uit het torentje (tussen de 92,5 en 68,5 cm) werden aan de vier klokken van de Martini toegevoegd. De combinatie van deze klokken voldeed echter niet, het werd een kop-staart-luiding, de tussenklanken ontbraken. De klokkenluiders brachten een bezoek aan burgemeester Ouwerkerk om de aandacht te vestigen op dit probleem. Het stadsbestuur, de eigenaar van de toren, heeft vervolgens in 1995, toen het 50 jaar geleden was dat Groningen werd bevrijd, nog vier klokken aangeschaft met steun van het Scholtenfonds en de provincie: vier klokken met doorsneden van 147, 131, 116 en 88 cm. Ze werden gegoten bij Klokkengieterij Eijsbouts in Asten. Sindsdien kunnen er verschillende disposities worden gemaakt: een samenspel van klanken waarbij klokken invallen, weer ophouden, en samen klinken.” Op de website [www.klokkenluidersgilde.nl](http://www.klokkenluidersgilde.nl) staan de 123 verschillende disposities beschreven, met de namen van de verschillende klokken, de klokkengieters, de toonhoogte, het gewicht, en het jaar waarin de klokken zijn gegoten.

Hoog boven de luiklokken boven de derde trans bevindt zich sinds 1662 het carillon met de door Hemony gegoten klokken. Van de 32 oorspronkelijke klokken zijn nu nog 30 over. In 1985 is het carillon gerestaureerd. Op het ogenblik bestaat het carillon uit 52 klokken. Het wordt bespeeld door de beiaardiers Auke de Boer en Adolph Rots. Deze klokken beieren niet, maar worden aangeslagen.

En dan zijn er nog de uurslagklokken die achter de ijzeren wijzerplaat hangen, een voor het hele uur en een voor het halve uur. Zij worden ook aangeslagen, ze zijn aangesloten op het carillon en kunnen ook tijdens een carillonconcert bespeeld worden.

In de toren hangen dus in het totaal 67 klokken: een bezit om trots op te zijn.

Na het bezoek aan de luizolder loop ik enigszins ‘high’ naar huis. Het geluid van deze klokken op de luizolder en het luiden samen met de andere klokkenluiders heeft indruk op me gemaakt.

Wat een groot voorrecht is het om lid van het klokkenluidersgilde van de Martinitoren te zijn en het hele jaar door de klokken van de Martinitoren te kunnen luiden.

## Lezing over bouwhistorisch onderzoek

Taco Tel, bouwhistoricus van de gemeente Groningen, houdt op 21 december een lezing voor de donateurs van de *Stichting Vrienden van de Stad Groningen* en andere belangstellenden.

De titel van zijn lezing is:

### *Bouwhistorisch onderzoek in Groningen, een nieuwe oogst*

Na een algemene inleiding over de aanleiding en het doel van bouwhistorisch onderzoek in de stad Groningen zullen diverse panden de revue passeren.

Het zijn de gebouwen waar de laatste paar jaar onderzoek naar is gedaan. Eeuwenoude gebouwen met ieder hun eigen verhaal en bijzonderheden.

Een van de aspecten die aan de orde zal komen is oud behang en wat er vroeger achter het behang werd geplakt.

Verder onder andere een verhaal over een scheefgezakt huis en hoe men daar eeuwenlang last van hield, over zwart geschilderde plafonds en oorlogsschade in oude kapconstructies.



Foto: Vismarkt 40, kapconstructie uit de 16e eeuw. Vermoedelijk de grootste kap op een woonhuismonument in de stad.

**Datum:** woensdag 21 december.  
**Tijd:** aanvang 20.00 uur.  
 Vanaf half acht staat de koffie klaar.  
**Plaats:** het HeerenHuis, Spilsluizen 9, Groningen.

---

## Bezoek aan het *Cruiseschip*

Het bestuur van de *Vrienden van de Stad Groningen* organiseert voor onze donateurs een rondleiding in het 92 meter hoge gebouw achter het Sterrebos dat dit jaar in gebruik is genomen door de Dienst Uitvoering Onderwijs en de Belastingdienst.

In de volksmond heeft het de benaming het *Cruiseschip* gekregen. (Zie ook het artikel over het *Cruiseschip* in dit blad.)

We krijgen uitleg over de architectuur en het gebruik van dit innovatief en duurzaam kantoorgebouw en brengen onder meer een bezoek aan de Stadskamer, dat is de hoogste (24ste) verdieping.

**Datum:** vrijdag 27 januari 2012.  
**Tijd:** 16.00 uur tot 18.00 uur.  
**Plaats:** Kempkensberg 12, Groningen.  
**Opgave:** vóór 12 december via het inlegvel.