

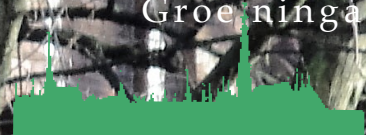
Jaargang 31

april 2016

nummer 84

Groninga

Vriendenbulletin



STICHTING VRIENDEN VAN DE STAD GRONINGEN



COLOFON INHOUDSOPGAVE

Colofon

Redactie:
P. J. E. Bootsma
T. van der Meulen
M. L. Hintzbergen

Lay-out

C. Weis, Groningen

Druk:

Drukkerij C. Weis

Redactieadres:

Crouwelstraat 52,
9731 ME Groningen.
050-5424848
maria@hintzbergen.nl

Afbeelding omslag:

Der Aa-Kerk
foto: Tom van der Meulen

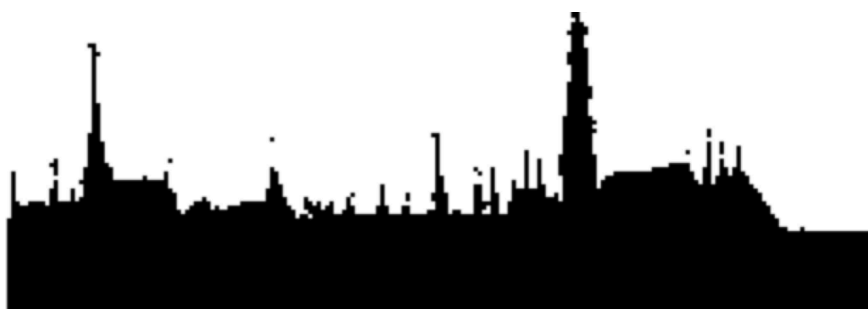
Kopijdatum

nummer 85:
15 mei 2016

Kopij aanleveren in Word,
foto's:
JPEG, Tiff of EPS

Inhoudsopgave:

Tom van der Meulen <i>Van de voorzitter</i>	3
Pieter Bootsma, Tineke Vooijs en Jan Giezen <i>Het nieuwe Hoofdstation, een belangrijk project</i> Vrienden van de Stad Groningen Brief: Zienswijze op het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Pieter Bootsma, Tineke Vooijs en Jan Giezen <i>Het beeld van het nieuwe stationsgebied</i>	4 7
Pieter Bootsma <i>Een betere oplossing voor de zuidelijke ringweg</i>	9
Tom van der Meulen <i>Een poster</i>	12
Tom van der Meulen <i>Ron Torenbosch: gastvrij Groningen is iets iedereen</i>	15
<i>Ingezonden brief: Stad, kerk en mier</i>	16
Pieter Bootsma <i>Open Lab Ebbinge</i>	17
<i>Activiteitenagenda</i>	18
Groningana	19





Van de voorzitter

Hoe actueel is het Vriendenbulletin? Verwacht u, als lezer, dat we actueel zijn? In het vorige nummer, dat medio december verscheen, gaf Dolf Stelpstra aan dat er nog de nodige winkelketens zouden sneuvelen. Dat zou ook merkbaar zijn in de Groningse binnenstad. Welnu, na de jaarwisseling ging zijn profetie in vervulling. Wekelijks komen er nieuwe namen bij van

Vrienden ons hier mee op de borst kloppen. Wel is duidelijk dat in het Nederlandse detailhandelslandschap een forse herstructurering van het aanbod plaatsvindt. En dat we er met de neus bovenop zitten. Fysieke winkels moeten een 'beleving' bieden. Daarnaast moeten ze een goedlopende webshop hebben, zo lijkt het. Wie slechts op één van deze twee paarden

ming Binnenstad is geschetst. Weliswaar wordt de woonfunctie daarin genoemd, maar meer als een aandachtspunt dan als een speerpunt.

Landelijk heeft Bestemming Binnenstad inmiddels aandacht getrokken door het voornemen de bussen uit het centrum te verwijderen. Daarmee loopt Groningen (opnieuw) voorop nadat in de jaren zeventig de auto in het centrum de wacht was aangezegd. Opvallend is dat de kleinschalige vormen van ov die de minder mobiele binnenstadsgebruiker mogelijk ten dienste komen te staan (binnenstadsbus, sunshuttle en snap-cab) nog zo weinig weerklank hebben gevonden. Tot nu toe gaat de discussie vooral over wel of niet bussen op de Grote Markt.

bussen uit het centrum

ketens die in de problemen zitten. Mag dan uit journalistiek oogpunt hier van een klein succes worden gesproken – u was als lezer voorbereid – het gaat natuurlijk niet aan dat wij als

wed, heeft een probleem. Wat dit uiteindelijk voor de Groningse binnenstad zal betekenen is nog niet duidelijk. Pop-up shops zijn slechts een tijdelijke oplossing, mogelijk zal het winkelareaal door warme of koude sanering fors moeten worden ingekrompen. Wat dan in de vrijkomende ruimte kan worden ontwikkeld: meer horeca is ook niet echt een oplossing, want ook daar zijn grenzen aan de groei. En ook daar moet men onderscheidend zijn en beleving bieden. Biedt dit misschien kansen aan het versterken van de woonfunctie in de binnenstad? En dat niet alleen voor jongeren maar ook voor ouderen? Dat vraagt om een binnenstadsvisie die verder gaat dat in Bestem-

De discussie lijkt zich een beetje als een loopgravenoorlog te ontwikkelen. Zijn de drie kleinschalige vormen van ov te laat gepluigd om een rol van betekenis te spelen? De drie varianten, deels met een nogal fancy naamgeving die niet onmiddellijk appelleert aan een oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk, hebben in het debat in ieder geval nog weinig 'smoel'.

Naast de binnenstad vragen we in dit bulletin ook weer aandacht voor het stationsgebied en de zuidelijke ringweg. Twee elementen in het Groninger landschap die van groot belang zijn voor het 'ervaren' van Groningen. En voor het functioneren van Groningen.





Het nieuwe Hoofdstation, een belangrijk project.

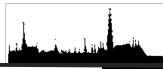
In 2015 publiceerde het college van B en W een voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied. Het voorgestelde bestemmingsplan is een gevolg van de veranderingen die het spoor voor Groningen in petto heeft. Het station wordt van kopstation tot station met doorgaande lijnen waardoor de perrons naar de zuidkant van het stationsgebied opschuiven en er aan de zuidzijde een nieuwe entree tot de treinen wordt aangelegd. Mogelijk komt het busstation aan de zuidkant. Men droomt tevens van een *hoogstedelijke* ontwikkeling aan deze kant in de plaats van de huidige laagwaardige omgeving.

De *Vrienden van de Stad* hebben van de gelegenheid die het voorontwerp bestemmingsplan biedt om te reageren gebruik gemaakt door op 21 dec. jl een zienswijze in te dienen bij het college die we bijgaand afdrukken. Inmiddels is ook een tweetal *ambitiedocumenten* van een zogeheten *kwaliteitsteam stationsgebied* gepubliceerd dat laat zien hoe het gebied er met de voorgenomen ingrepen mogelijk uit komt te zien. Deze documenten, "Mooi" en "Mooi Extra" geheten, gaan uit van de verplaatsing van het busstation naar de zuidelijke entree -waarover dus nog moet worden beslist- en de hoogwaardige

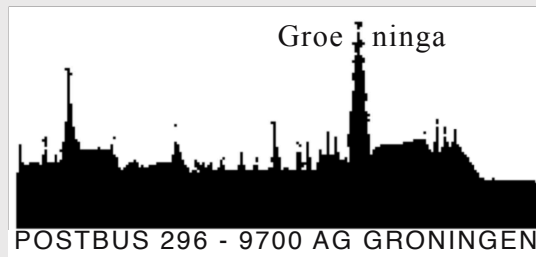
stedelijke ontwikkeling aan de zuidkant waarvoor nog geen plan bestaat en waarop het voorontwerp bestemmingsplan geen betrekking heeft. In deze documenten worden modellen voor het stationscomplex beschreven en komen de opstellers tot een model dat hun voorkeur heeft. Als het bestemmingsplan definitief door de gemeenteraad wordt vastgesteld en bijvoorbeeld de plaats van het busstation daarmee is vastgesteld kan het ambitiedocument zijn definitieve vorm krijgen en zal het gaan dienen als toetsingsdocument voor het ontwerp en de aanbesteding van de verbouwing van het stationsgebied. De opstellers van het document zijn Jos van den Hende van het bureau spoorbouwmeester, Linda Noorman, provinciaal bouwmeester en Niek Verdonk, de inmiddels gepensioneerde stadsbouwmeester. Tineke Vooijs, Jan Giezen en Pieter Bootsma hebben zich over het document gebogen. Hun bevindingen nemen we tevens in onze periodiek op.

Hoofdstation Groningen, vooraanzicht





Zienswijze van de Vrienden op het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied



Aan het College van Burgemeester en Wethouders van Groningen
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Betreft: opmerkingen bij voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied

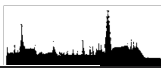
Groningen, 21 december 2015

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Vandaag hebben wij een zienswijze ingediend over het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied. De inhoud van onze zienswijze willen wij ook graag aan u kenbaar maken.

Over het plan hebben wij de volgende opmerkingen gemaakt

1. Ons is niet overal duidelijk op welke gronden de plangrenzen zijn gekozen. Aan de westzijde vallen Regentes, PTT Borg en het Cascadeplein er onder terwijl die gebouwen "conserverend bestemd" zijn, m.a.w. er gebeurt niets mee. Aan de oostzijde van het stadsbalkon vallen het fietspad en het huidige busstation er buiten, terwijl duidelijk is, dat hier na het voorziene vertrek van de bussen veel moet gaan veranderen. Het had voor de hand gelegen wanneer dit gebied integraal betrokken was bij de planvorming.
2. De voetgangerstunnel begint/eindigt achter de hal van het stationsgebouw. Het is een illusie te veronderstellen dat die hal een onderdeel van de looproute naar de binnenstad zal gaan worden zolang het stadsbalkon er als een obstakel voor blijft liggen. De makkelijkste route zal zijn ten oosten van het stationsgebouw langs, recht tegenover de Werkmanbrug uitkomend. Dat betekent dat de hal een dood element zal blijven. De allure van de entree naar de stad wordt zodoende niet benut. Dat is strijdig met het tweede en derde hoofddoel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van 13 maart 2012 van de rijksoverheid, een visie die in hoofdstuk 2 van het voorontwerp uitgebreid wordt geciteerd.
3. De voetgangerstunnel onder de sporen door krijgt aan de zuidzijde een riant vormgegeven glooiende entree, aan de noordzijde eindigt hij in trappen. Aan de zuidzijde komen alle bussen. Dat betekent dat de zudentree zowel qua uitstraling als qua functies de belangrijkste wordt. De hoofd in/uitgang van het station keert zich op deze wijze af van de binnenstad.
4. Er wordt gesproken over de noodzaak de Rivierenbuurt aan te laten sluiten op de binnenstad. Ook een fietsroute onder het Stationsgebied door moet daaraan bijdragen. Het plangebied lijkt zich aan de zuidzijde echter te beperken tot het NS bezit. Hoe die verbinding met de Rivierenbuurt in de praktijk zal moeten gaan worden valt helaas buiten het plangebied. (Ook aan de zuidzijde komt de begrenzing van het plangebied ons niet logisch over.) Vooralsnog loopt de zuidelijke uitgang dood op de achterzijde van de woningen aan de Parkweg (visueel nogal armoedig) en hebben de wandelaars de



keuze tussen Zaanstraat richting Emmaviaduct aan de ene zijde en de Achterweg richting Hereweg aan de andere zijde. Kortom, de entree aan de zuidzijde kan nog zo glamoureuus worden vormgegeven, die kwaliteit verderop ook waarmaken lijkt een moeilijke zaak te worden. Overigens wordt de noodzaak van een koppeling van Rivierenbuurt en binnenstad in onze ogen te groot aangezet: het is een gebiedje met een beperkte omvang, van waaruit -behalve misschien vanuit het middenstukje- de routes naar de binnenstad via Hereweg en Emmaviaduct de kortste zullen blijven.

5. Over de inrichting van het te vormen perronplein achter het hoofdgebouw zijn wij niet gerust. Er is sprake van "paviljoens die zorgvuldig onder de tweede perronkap zullen worden geschoven". Dat klinkt fraai, maar wij vrezen dat het in de praktijk toch minder poëtisch zal worden: komt het niet gewoon neer op een aantal kiosken, zoals nu ook al? Wij vragen ons overigens af, of er op die plaats veel behoefte is zoveel commerciële activiteit. Immers, veel voetgangers van de perrons 3 en 4 zullen naar de bussen of de fietsenstalling aan de zuidzijde lopen. Moet niet een aantal van de kiosken naar die zuidzijde worden verplaatst? Is daar in het bestemmingsplan rekening mee gehouden?

En geven plantenbakken en struiken de gewenste allure of werken ze eerder vertruttend? (Nog los van de ervaring elders, dat het in een mum van tijd surrogaat vuilnisbakken worden?)

Aan de oostzijde van het perronplein ter plaatse van het huidige eerste perron is een fietsenstalling gedacht. Het lijkt ons vrijwel onmogelijk om enerzijds het oog van de binnenkomende reiziger een weinig allure hebbende chaos aan gestalde fietsen te besparen en anderzijds deze ruimte nog als overdekt plein te beleven. Het lijkt ons in dit verband van het grootste belang om die stallingsruimte juist aan het plein te onttrekken: wanneer die grens niet duidelijk is, of wanneer de stalling via het perronplein toegankelijk is, zullen er in een mum van tijd overal elders op het perronplein ook fietsen gestald worden.

6. Ons grootste punt van zorg is de toekomstige functie van de ruimte voor het station. De route over het stadsbalkon naar de hoofdentree wil men verbeteren. Er staat: "het stadsbalkon zal beter aansluiten op zijn omgeving door de hoogteverschillen op te lossen." Een cryptische formulering, want wordt nu bedoeld dat het balkon verlaagd wordt of wordt bedoeld dat de omgeving verhoogd wordt? Het bestemmingsplan zou hierover informatie dienen te bevatten, maar die ontbreekt. Het valt echter te vrezen, dat alle aanpassingen aan het stadsbalkon lapmaatregelen zullen blijken te zijn. Sloop van het balkon en het aanleggen van een nieuwe, eventueel grotere fietsenkelder lijkt ons de enige goede oplossing.

Maar de belangrijkste vraag: wie gaat het plein straks gebruiken? Bussen komen er niet meer, fietsers gaan er grotendeels onderdoor. Kiss and ride en de taxi's verhuizen naar het westelijke deel van het perronplein. De enigen die er nog iets te zoeken zullen hebben zijn de voetgangers naar en van het centrum. Dat zullen er niet veel meer zijn dan het aantal dat nu de Werkmanbrug oversteekt. Op die smalle brug lijkt het soms wel druk, maar als je die mensen denkt in de veel grotere ruimte voor het station, dan moet je vrezen dat het een dooie boel wordt. Is dat het visitekaartje dat wij als stad verdienen?

Hoogachtend,

Namens de Stichting Vrienden van de stad Groningen,

Chris Wessels
secretaris



Het beeld van het nieuwe stationsgebied

Hoe kunnen de ingrepen in het stationsgebied waarvoor het voorontwerp bestemmingsplan de basis vormt er uit komen te zien. Die vraag wordt onderzocht in de ambitedocumenten van de schrijvers Jos van den Hende, Linda Noorman en Niels Verdonk (het kwaliteitsteam). Er is sprake van ambitieuze titels: "Mooi" en "Mooi Extra": ze vinden dat Groningen er van zal opknappen als de voorgenomen herinrichting van het stationsgebied overeenkomstig hun verbeelding wordt uitgevoerd.

Bij deze verbeelding maken we een drietal kritische kanttekeningen. Voor de kritiek op het plan zoals dat in het voorontwerp bestemmingsplan wordt geschetst verwijzen we naar de zienswijze van de Vrienden.

Vormgeving

Belangrijke opgave vindt het ambitedocument dat een opdeling tussen het bestaande station en zijn uitbreiding wordt vermeden. Als uitgangspunt kiest men in het eerste document "Mooi" voor het behoud van de monumentale elementen van het station: het stationsgebouw met zijn unieke aankomsthal, de perronoverkappingen, het seinhuis en de traverse.

Voor de nieuwe perrons kiest het team voor één glazen overkapping. Daarbij heet het dat het nieuwe kappenlandschap een overtuigende relatie aan moet gaan met de historische kappen van de oude perrons die dus ge-

handhaafd worden, ja het resultaat moet een beeldmerk van de stad opleveren. Dit lijkt ons voor de architect die een en ander moet ontwerpen een zware opgave. Zal de opdeling in het toekomstige stationscomplex in oud en nieuw hiermee kunnen worden vermeden?

Het voortzetten van het historische kappenlandschap in de een of andere eigentijdse vorm boven de nieuwe perrons lijkt ons het minste risico op te leveren voor een opdeling. Maar daar voelt het team niet voor vanwege de ambitie voor een aansprekende "achterkant" van het stationsgebied.

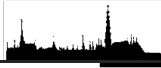
In het vervolgdocument "Mooi Extra" lijkt het er op dat men wat

terugkomt van de in "Mooi" gekozen uitgangspunten. In het voorkeursmodel van de opstellers van "Mooi Extra" zullen niet alle monumentale elementen worden gehandhaafd (met name het seinhuis, de traverse en de perronoverkappingen van 1928 staan op de tocht) en de glazen kap rukt verder op in de richting van het Hoofdgebouw waardoor ook een deel van de perrons met de oude perronoverkappingen worden overhuifd door de grote glazen kap. Een harde confrontatie tussen oud en nieuw lijkt het gevolg: meer dan ooit zal de opdeling tussen oud en nieuw van het Hoofdstation aan de orde zijn.

De zuidelijke entree zelf vergt ook nadere aandacht. Hoe te vermijden dat er aan de zuidzijde een niet-onderscheidend stationscomplex verrijst dat de reiziger niet duidelijk maakt dat hij in Groningen aan komt. Wij pleiten voor een achterkant die hoort bij de voorkant van het stationsgebied, m.a.w. voor een typisch Gronings baksteengebouw waarmee ook de opdeling in het stationsgebied die immers moet worden vermeden, wordt tegengegaan. Het document voert als

Zicht vanaf de zuidzijde van het nieuwe station in de richting van het stationsgebouw
(bron: Mooi Extra, Gemeente Groningen)





bezwaar tegen een entreegebouw aan dat daarmee de blik "op de treinen" vanaf de zuidkant wordt verhinderd. We merken op dat dat aan de noordzijde niet anders is maar kennelijk toch geen reden vormt om het bestaande stationsgebouw af te breken.

Funcities

Het nieuwe stationsgedeelte leidt qua functie ook tot een opdeling. In het nieuwe deel is het trein- en busaanbod gesitueerd met passagiersuitstroom naar het zuiden. Het oude gedeelte behoudt een deel van de uitstroombaan van het Groningse hoofdstation, waarbij vooral de uitstroom van toeristen economisch gezien interessant is. Daarnaast zijn in het oude gedeelte de voorzieningen waaraan de reiziger behoefte heeft geconcentreerd: de reizigersinformatie, de horeca, de kiosken - paviljoens genoemd in het document- voor leesvoer en leeftocht. Ook hierbij is de ontwerpopgave lastig. Kiosken zullen toch geplaatst moeten worden langs de route van de reizigers en die voert niet over de perrons die niet meer in gebruik zijn voor het aan en afvoeren van de reizigers.

Wij zijn tegen het pleidooi in het document om in het stationsgebied een soort van winkelcentrum tot ontwikkeling te brengen, de zogenaamde "verbreding van functies". Het team wil inzetten "op functies met lokaal karakter, om typisch Groningse functies in het stationsgebied onder te brengen". Het zijn op deze plek overbodige voorzieningen en het zal ten koste zijn van de Groningse winkelstraten. Waar we evenzeer op tegen zijn is op het vestigen van deze winkels in de stationshal. Dat ondanks de bezwaren in het document dat er "zorgvuldig" zal worden ingepast en aangepast. De hal is er ten bate van

de uit- en instroom van de reizigers, een prachtige poort tot de binnenstad die niet moet worden verkwanseld aan op deze plek onnutte commerciële belangen en zijn functie onbelemmerd moet uitvoeren. De recente plannen van de NS om 'zijn' winkels over te doen aan commerciële partijen doet onze vrees voor verkwanseling van de stationshal alleen maar toenemen.

De route naar de binnenstad.

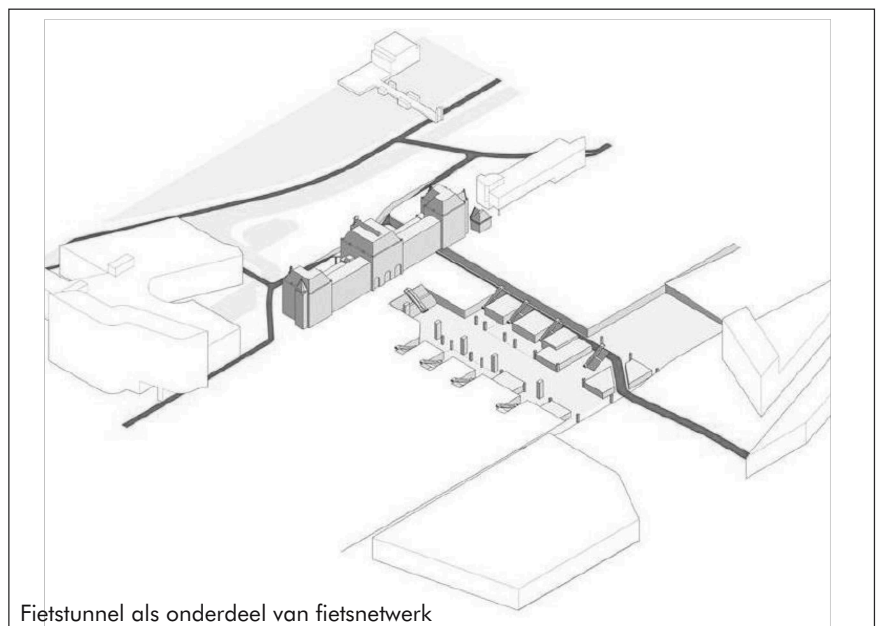
Het traject naar het hartje van de stad is met zijn doorsnijding van diverse stedelijke landschapjes zeer aantrekkelijk. Alleen de entree tot het traject is niet zo geslaagd. De bezoeker zal het stadsbalkon moeten bestijgen en een drukke verkeersweg moeten oversteken om naar de H.N. Werkmanbrug op te klimmen, druk bezet met voetgangers en fietsers.

Twee hindernissen lijken onvermijdelijk te blijven. De gemeente lijkt niet van zins het stadsbalkon aan te pakken en de verkeersweg langs het Verbindingskanaal zal bij de verplaatsing van het busstation naar de zuidkant het busverkeer grotendeels kwijt zijn maar daar staat tegenover dat de

realisatie van het project van de zuidelijke ringweg wel eens kan leiden tot een groter verkeersaanbod op deze weg.

Wij pleiten er voor om de H.N. Werkmanbrug over de weg heen te trekken en deze op het balkon te doen landen. Het zal de voetgangersstroom naar en uit de stationshal ten zeerste faciliteren. Daarnaast zou het goed zijn de routing op het stadsbalkon naar de hal te markeren met een beeldenexpositie die in relatie kan worden gezien met het Groninger museum. We onderkennen dat ter hoogte van de brug de verkeersweg zal moeten worden verdiept om de bestaande hoogte van de brug te handhaven. Bovendien is in ons voorstel de brug een voetgangersbrug. Voor de fietsers die uit het stadsbalkon opduiken is het fietsnetwerk langs het Verbindingskanaal zoals dat is ingetekend in het plan van het kwaliteitsteam gereserveerd. Het is een oplossing die nodig zal blijken omdat een groter fietsersaanbod waarschijnlijk is doordat de fietstunnel onder het station ook bedoeld is voor het interwijk-fietsverkeer.

Het voorgestelde fietstracé, met een tunnel vanaf de nieuwe zuidelijke ingang tot en met het Stadsbalkon aan de noordzijde (bron: Mooi, Gemeente Groningen)



Fietstunnel als onderdeel van fietsnetwerk



Een betere oplossing voor de zuidelijke ringweg

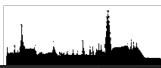
“De opdracht voor het projectbureau was een autoweg te creëren die het verkeer onbelemmerd door stoplichten met een snelheid van 100 km per uur tussen Drachten en Hoogezand door de stad voert, de zuidelijke ringweg. Die opdracht heeft een monstrum gebaard. En dat terwijl een veel betere en goedkopere oplossing voor het grootste infrastructurele project dat het Noorden ooit heeft gekend nu voorhanden is.”

Aan het woord is Pieter Sauer, in zijn vorige leven hoogleraar kindergeneeskunde, die sinds hij in 2011 een voorlichtingsbijeenkomst van de gemeente over de plannen voor de zuidelijke ringweg bijwoonde, zijn leven wijdt aan het bestrijden van het monster van de zuidelijke ringweg. En sinds november 2015 beschikt over een plan, ontwikkeld door wegenbouwer Muijzert die in zijn leven al veel meer wegenplannen aan een kritisch oordeel heeft onderworpen. Een plan, dat de originele opdracht zal weten te realiseren zonder de opvallende nadelen van het plan van het projectbureau, door Rijkswaterstaat in het leven geroepen, en met een besparing van 270 miljoen op een totale investering van 700 miljoen. Men zou denken, de bestuurders van gemeente en provincie staan in de rij om het plan van Muijzert te

omarmen maar niets blijkt minder waar. Sauer: “Ik was in de wetenschap gewend dat in het licht van nieuwe wetenschappelijke inzichten we onze oplossingen voortdurend evalueerden en bijstelden maar in de politiek gaat het geheel anders. Op eenmaal genomen besluiten wordt niet teruggekomen, hoezeer nieuwe inzichten het evident nodig kunnen maken van spoor te wisselen: de trein blijft op het zelfde spoor voort denderen. Het projectbureau heeft altijd maar één ding voor ogen gehad: de opdracht van de onbelemmerde verkeersstroom van west naar oost, van Drachten naar Hoogezand, moet gerealiseerd. Voor de rest, voor het verkeer van het zuiden naar de binnenstad, voor de intensivering van het verkeer in de zuidelijke wijken, voor het fietsverkeer en voor de route van de vleermuizen naar hun voedergebied, heeft men geen interesse en als men vervolgens noodgedwongen toch oplossingen moet bedenken worden dat steeds oplossingen met nieuwe problemen in hun kielzog.”

Het plan van het projectbureau. Sauer: “Blikvanger van het plan van de zuidelijke ringweg worden de deksels: de weg die het Sterrebos moet snijden wordt verdiept aangelegd en over de weg heen komt een drietal deksels waarop het Zuiderplantsoen in de plaats van het Sterrebos komt. Het was

een oplossing die de GroenLinks wethouder Karin Dekker in de wacht sleepte toen een tunnel te duur bleek te zijn. Daarmee lijkt het voornaamste probleem –het sneuvelen van het Sterrebos– opgelost en de gemeenteraad gaat akkoord zonder dat de raadsleden zich rekenschap geven van de impact van de weg op de stad. Zo is tot 2011 nooit gedacht aan de problemen die voor de fietsers zouden ontstaan. Voor het lokale verkeer had men aan de snelweg parallelle banen op het oog. Maar die passen niet bij de te geringe ruimte die beschikbaar is vanwege de Oosterpoortwijk. Dan komt in het plan een beslissende wending: men laat de parallelwegen vallen en het lokale verkeer wordt geïntegreerd in de snelweg. Echter, de op- en afritten bij de Hereweg en de Oosterpoortwijk zullen wel vervallen: zowel het karakter van de weg, een snelweg, als de verdiepte ligging zijn hier debet aan. Om het verkeer in de wijken niet te laten vastlopen wordt in 2012 de Helperzoomtunnel bedacht die zowel bestemd is voor het verkeer dat richting Hoogezand moet als voor het verkeer naar de binnenstad. Waar wel op- en afritten zullen komen is bij de Vondellaan. Ter vervanging van de op- en afritten van de Hereweg wordt de Maasbaan bedacht, een aparte weg vanaf het in de plannen geflyerde Julianaplein. Het Julianaknooppunt zal alleen voor het verkeer Drachten Hoogezand ruim baan betekenen. Voor de rest van het verkeer wordt het stilstaan voor vele stoplichten en het rondren van allerlei rotondes. En dan is er nog de fietstunnel bij de Papiermolen die moet verdwijnen. Een klap voor de fietsers maar ook voor de vleermuizen die de tunnel gebruiken om vanuit hun onderkomen hun voedselgebied te bereiken dat toevallig net aan de andere kant van de ringweg ligt. Het projectbureau heeft hiervoor een alternatief be-



dacht. De fietsers wordt de gelegenheid geboden met de fiets aan de hand een zeven meter hoge loopbrug over de ringweg te passeren en de vleermuizen zal met grote schermen die langs de brug worden gebouwd de weg worden gewezen." Sauer lacht om deze oplossing: "Je kunt even goed de vleermuizen met bordjes de weg wijzen. En waarvoor dit alles? Voor de ooit voorziene stijging van het autoverkeer. Toen de eerste plannen werden gepubliceerd heette het dat in 2015 er 150.000 auto's zouden passeren, een voorziene groei van 60.000. Echter, het getal van 90.000 van toen geldt nog steeds. Men gaat nu eerder met fiets of bus."

Hij maakt zich ook druk over de luchtvervuiling. Bij de uitmondingen van de deksels zal die alle normen overschrijden. In de deksels zit geen luchtbehandelingsstelsel. Ook de bewoners van de Vondellaan kunnen wat dat betreft hun borst natmaken: de 12.000 auto's die hier dagelijks zullen passeren in plaats van de 1.500 nu, zijn een aanslag op hun gezondheid.

sprake van bochten) geeft risico. Dan is de weg onder de deksels zelf gevaarlijk: de rijbaan heeft een breedte van 3.10 meter terwijl een vrachtwagen met spiegels een breedte heeft van 3 meter. Onder de deksels zijn geen vluchtstroken. De weg is aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals vloeibaar gas uit de Eemshaven.

Als je dit rapport leest raak je er eens te meer van overtuigd dat het plan zoals het projectbureau dat ontwikkeld heeft van tafel moet. En, het kan zoveel simpler!"

Het plan Muizert

"Uitgangspunt van het plan is tweërlei: een goede weg voor het verkeer tussen Drachten en Hoogezand en een oplossing waar de omgeving weinig last van zal ervaren. Kern van het plan Muizert is om de doorgaande weg Drachten-Hoogezand te laten zakken en deze door een aquaduct onder het Hoornse diep te leiden. Ter hoogte van de Hereweg komt de weg weer op hoogte van het huidige tracé. Boven het niveau van het aquaduct bevindt zich een niveau waarop de weg van het Emmaplein naar Assen zich bevindt.

Impressie van het huidige plan; veel niveaus, ingewikkeld en grote impact op de stad (bron: www.aanpakringzuid.nl)

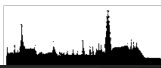


Verkeersveiligheid.

Op 17 februari verschijnt een rapport over de verkeersveiligheid van de plannen van het projectbureau. Sauer: "Het rapport zegt dat het plan niet voldoet aan minimale veiligheidseisen. Het wegstelsel is zo gecompliceerd dat mensen gedesoriënteerd raken. De doorgaande snelweg kent een verval van 12 meter: hij loopt op een hoogte van 6 à 7 meter boven het Julianaplein om onder de deksels een diepte te bereiken van 5 meter onder het maaiveld. De hellingen en de slechte zichtlijnen (er is

Maquette zuidelijke ringweg (foto DvhN). Toelichting: de A7 (Drachten-Hoogezand) loopt van links naar rechts onder het Hoornsediep en de A28 (Assen-Groningen) door.





Daarboven is een derde weg niveau." En Sauer somt alle wegen en afslagen op die bij het Julianaknooppunt aan de orde zijn en die hij alle in deze opzet kwijt kan en dat zonder ook maar van één verkeerslicht gebruik te hoeven maken. Hij vertelt dat hij in zijn woning een maquette heeft opgesteld die het plan in één oogopslag inzichtelijk maakt. De voordelen van het plan Muijzert zijn evident: geen stoplichten betekent een betere doorstroming en het gigantische bouwwerk waarin het plan van het projectbureau voor het Julianaplein voorziet is niet nodig. De afslagen naar de Hereweg blijven bestaan, de Papiermolen wordt gespaard terwijl het plan van het projectbureau inbreuk maakt op het terrein van het zwembad. De tunnel bij de Papiermolen blijft, een uitkomst voor fietsers en vleermuizen! Ook de Brailleweg langs het Hoornse diep biedt een ongestoorde fietsweg. Hoewel het tracé in het plan Muijzert minder riskant is blijft het gevaar van het

transport met gevaarlijke stoffen uit de Eemshaven. Daar is maar één oplossing voor volgens Sauer: een weg om de stad heen.

Hoe gaat het verder?

Sauer heeft twee ijzers in het vuur. In de eerste plaats lopen zaken bij de Raad van State. Het projectbureau heeft van de Raad van State huiswerk opgekreken en dat moet nog door de RvS beoordeeld worden. Dan is er inmiddels een nieuwe tracébesluit genomen waartegen tot 31 maart bezwaar bij de Raad van State kan worden gemaakt. Hij verwacht dat de Raad in het najaar met zijn oordeel komt en is niet helemaal zonder hoop. Rechters in ons land blijken bijvoorbeeld zwaar te tillen aan het lot van korenwolven en vleermuizen.

En dan is er de politiek. Van het projectbureau heeft hij geen enkele reactie gehoord. Muijzert is door die club nooit ontvangen om zijn ideeën te bespreken. Het gemeentebestuur van Groningen is ook niet receptief. Hij krijgt geen kans om een en ander met

de betrokken wethouder, De Rook, te bespreken. Bij de politieke partijen in de Provinciale Staten ligt dat anders. Sauer: "De fracties in de Provinciale Staten zijn zeer geïnteresseerd. En dat zou wel eens met de financiering te maken kunnen hebben. De gemeente zit voor 50 miljoen in het project, het rijk voor 200 miljoen waarvan inmiddels 100 miljoen aan de voorbereiding is besteed en de provincie voor 450 miljoen. Dat bedrag wordt vooral gefinancierd uit de "Zuiderzeegelden" en er bestaat bij de provinciale politici belangstelling voor de besparing van 270 miljoen bij het plan Muijzert. Je zou er in de provincie zoveel andere mooie dingen mee kunnen doen. Bovendien is een overschrijding van de uitgaven normaal en alle overschrijding is ten laste van de provincie. Bij de provincie is men wakker geworden en ik zie de eerste barstjes in de coalitie verschijnen. Ik zou het verschrikkelijk vinden als Groningen door het plan Muijzert niet te benutten de boot zou missen."

Maquette zuidelijke ringweg (foto DvhN). Toelichting: de A7 (Drachten-Hoogezeand) loopt van boven naar beneden onder het Hoornsediep en de A28 (Assen-Groningen, van links naar rechts) door.





Een poster

Wat kan het oog aan ongemak verdragen? Aan de andere kant: een goede kaart verschaft een mens veel genoeg. Op de achterpagina van Broerstraat 5 van oktober 2015 is Ferjan Ormeling aan het woord, telg uit een geslacht van kaartenmakers (zijn vader redigeerde evenals hij de Bosatlas, zijn moeder was geografe) en dit voorjaar nog onderscheiden met een eredoctoraat van de Aristoteles universiteit van Thessaloniki. Hij verzucht: "Door de digitale geografische informatiesystemen is de cartografie minder in de belangstelling komen te staan. Ik geef nog colleges in Utrecht, maar een opvolger heb ik niet".

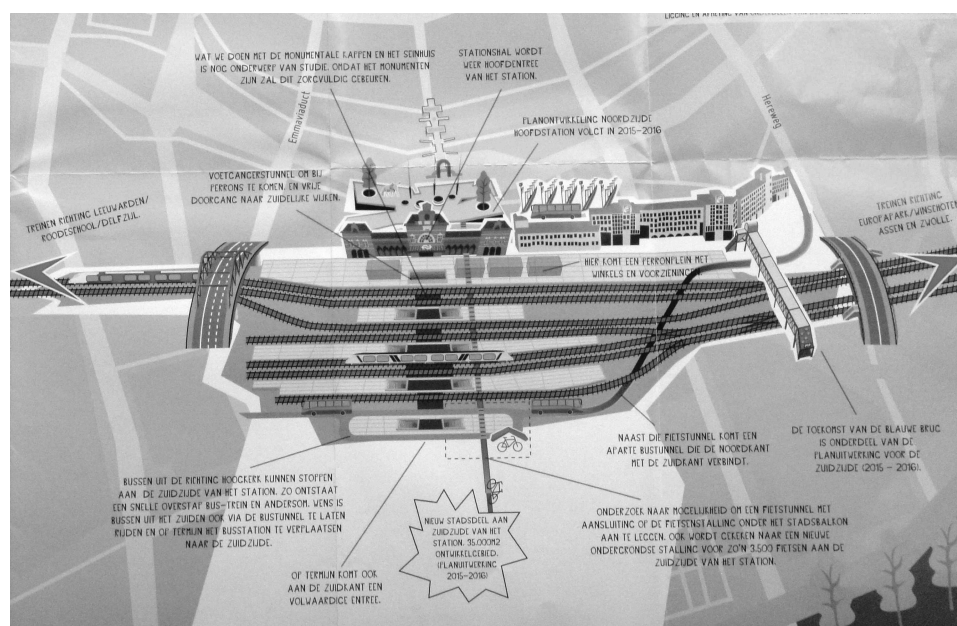
Waar wil ik naar toe? Een goede kaart is leesbaar, er is evenwicht tussen de boodschap die men wil brengen en de informatie die wordt verstrekt – dat wil zeggen men moet zich hoeden voor redundantie enerzijds maar aan de andere kant moet de boodschap wel in een ruimtelijke context worden geplaatst – en als je dat gepaste redundantie wilt noemen, soit. Een kaart moet leesbaar zijn, het beeld rustig met accent op wat men wil vertellen. Al het andere leidt af. De beschrijving moet de gekarteerde 'ondergrond' niet in de weg zitten. Maar moet ook niet wegvalen tegen die achtergrond. Men moet zich op de boodschap concentreren en zich afvragen wat men precies wil vertellen. Een filosoof als Otto Neurath voelde

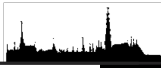
zich niet te min om in samenwerking met de kunstenaar Gerd Arntz een compleet systeem van pictogrammen te ontwikkelen. Kern van hun project: de reductie van informatie aan de ene kant en de zeggingskracht van de uiteindelijke pictogrammen aan de andere kant. Hetzelfde dilemma waar kaartenmakers voor staan. Nu concreet.

Voor Groningen Spoorzone (het project om tot vernieuwing en verbetering van de het station, zijn omgeving en de sporenloop te komen) is door La Compagnie een poster (64 x 46 cm) ontwikkeld die – naar mag worden aangenomen – de bedoeling heeft in één oogopslag duidelijk te maken wat in het voornemen ligt. Om de hoofdzaken samen te

vatten: een voetgangerstunnel onder de sporen door, doortrekking van de lijnen Leeuwarden/Sauwerd naar Europapark/Hoogezand en verder (met andere woorden: het hoofdstation zal zijn karakter als kopstation verliezen), ontwikkeling van een busstation aan de zuidzijde, eventueel naast de voetgangerstunnel een fietstunnel en een bustunnel van de zuidzijde van het station naar de Heerbrug. Minder concrete zaken zijn de Blauwe brug, de ontwikkeling van de noordzijde van het station, de kappen en het seinhuis. Tenslotte wordt aan de zuidzijde ook een nieuw stadsdeel ontwikkeld, waarover nog weinig concreets valt te vertellen. Al deze zaken worden met een irritant dun lettertype, zij het wel in kapitalen, op de poster gemeld, zodat de lezer vermoedt dat het hier weinig relevante zaken betreft. De blik wordt vooral getrokken door de 7 sporen die voor het station langs lopen, zij het dat hun vervolg ten westen van het Emmaviaduct niet van belang werd geacht om te karteren. Een typisch technische aanpak, kan men wel zeggen, de hardware van de rails bepaalt het beeld. Al het andere is bijzaak, terwijl voor

Poster werkzaamheden spoorzone





de stadsbewoner en bezoeker juist de hoofdzaken zullen zijn: de tunnels, de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel, de verplaatsing van de bussen. La Compagnie heeft zich laten leiden door de techniek, niet door de doelgroep. Als ik het goed begrijp is het doortrekken van de lijnen vanuit het westen (Leeuwarden,

lokale treinverbindingen (die er nu al zijn, en wat betreft Europapark, ook frequent) natuurlijk niet in de weg. Bij het centraal stellen van de technische insteek met zijn zeven sporen (die ook de suggestie wekken alsof hier een groot emplacement wordt beoogd, juist het tegendeel is het geval) past ook de aanduiding van het Em-maviaduct en Heerewegviaduct met een vrij lullig boogje. Of kijk ik me hier op het bedoelde

gereert een doorgang van de zuidkant via het station recht op de Werkmanbrug aan. Hier is men opnieuw het spoor bijster: de Werkmanbrug ligt ruim oostelijk van de doorgang van de perons langs Julia's.

De andere zijde van de poster laat de sporenloop zien in de stad tussen de splitsingen aan west- en oostzijde: van het Suikerunieterrein tot en met de Esser-

de bustunnel gaat naar de Hereweg.....

Sauwerd) naar het oosten de 'trigger' van de werkzaamheden. Een voornamelijk technisch ingegeven overweging, want of de gemiddelde reiziger uit Leeuwarden echt zin heeft uiteindelijk bij de Euroborg uit te stappen weet ik niet. Persoonlijk heb ik in ieder geval nimmer, op weg van Hilversum naar Groningen, in Amersfoort de neiging gehad om tot Vathorst te blijven zitten. Elke passagier weet tenslotte dat een trein een eindpunt heeft – vanuit reizigersoptiek een gegeven waar je simpelweg mee om moet gaan. Je hoeft er niet per definitie naar toe. Dat staat het nut van

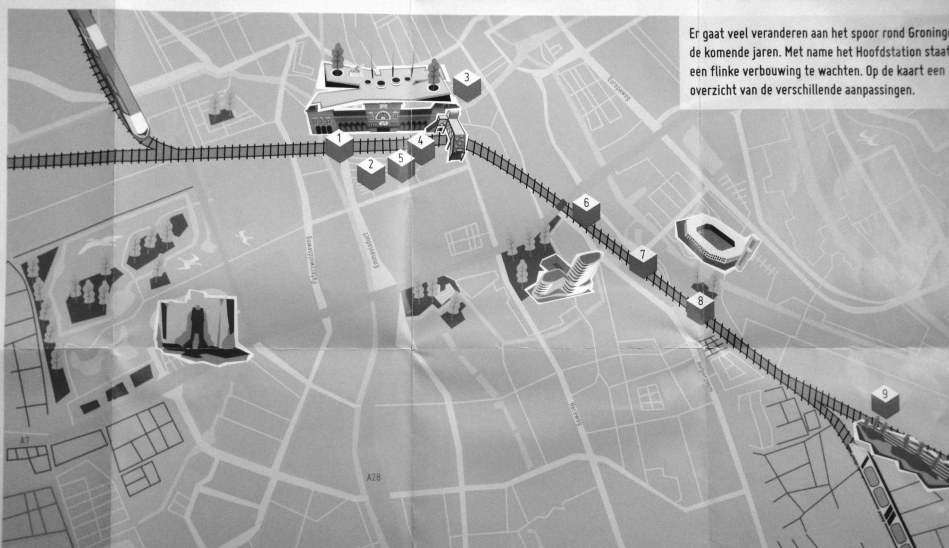
humoristische karakter van de poster?

En wat ook opmerkelijk is: de bustunnel gaat naar de Hereweg, die echter gekarteerd staat op de plaats van de Oosterweg (de Herebrug is de eerste brug oostelijk van de Werkmanbrug). De uitvergroting van het stationsgebouw en het Hunze Huys heeft uiteindelijk de kaartenmakers in de weg gestaan, of in ieder geval op het verkeerde spoor gebracht, om nu maar in termen van het project te blijven! En om nog even in deze metafoor verder te gaan: de voetgangerstunnel sug-

polder. Kubusjes indiceren de diverse projecten: naast de hiervoor al genoemde bij het hoofdstation de aanleg van een vierde spoor naar station Europapark, aanpassing van station Europapark, aanleg van een keervoorziening (wissels en tussenspoor), en het opstel terrein Rouaanstraat. Ten opzichte van het –opnieuw– uiterst pregnant aanwezige spoor, overigens schematisch weergegeven, valt het opstel terrein Rouaanstraat opvallend uit de toon. Hier zijn de beoogde opstel sporen op veel te kleine schaal gekarteerd, zelfs met inachtneming van de dikke eerdergenoemde spoorlijn langs het station van west naar oost. Nu wil ik over de schaal niet te veel zeuren: de wetenschap der cartografie kent zowel de grafische als de conceptuele generalisatie, maar het mag dan opvallend heten dat men voor dit beoogde opstel terrein de verwaarloozingsvariant van de conceptuele generalisatie heeft gekozen in plaats van de benadrukkingsvariant. De kaart toont verder nog een aantal landmarks van Groningen: het Gasuniegebouw, het Duogebouw, het Hoofdstation en de Euroborg. Vanuit Assen en Sauwerd naderen treinen de stad, respectievelijk in NS- en Arrivakleuren.

Ik wil het niet hebben over het feit dat de gebouwen en ook de trein-

VERBETERINGEN AAN HET SPOOR IN VOGELVLUCHT



standaardisatie is wel duidelijk: het zijn geen 'letterlijke' weergaven. Maar de wijze waarop dan door la Compagnie een en ander wordt weergegeven doet voornamelijk kinderachtig aan: in de eerste plaats de treinen, en Gasunie en Duogebouw worden vanuit een verschillende gezichtshoek weergegeven. Persoonlijk zou ik het Gasuniegebouw, dat ik toch al geen schoonheid vind, gewoon van de kaart verwijderd hebben; het heeft geen relatie met de spoorwerkzaamheden en met zijn merkwaardig gedetailleerd gekarteerde omgeving met sportvel-

Op het station is een vergrote versie van deze poster aanwezig, op de kiosk achter de Bruna. Nimmer heb ik hier passagiers eens aandachtig naar staan kijken, waarschijnlijk ben ik de enige die er wel eens is voor blijven stilstaan – en zelfs heb gefotografeerd. Aan u, lezer, de verschillen in cartografie met de poster te ontdekken – die zijn er!

Conclusie: het zou goed zijn wanneer makers van posters als La Compagnie zich gaan afvragen wat met hun producten wordt beoogd. En dat opdrachtgevers als Spoorzone Groningen kritischer zijn. Esthetica vraagt hoe dan ook de aandacht en verder kan het raadplegen van publicaties van beoefenaren van verdwijnende wetenschappen als de cartografie geen kwaad. En lees anders eens iets van of over Otto Neurath. En denk ook eens aan het adagium: *less is more*. Maar vooral: wie is je doelgroep? Wat wil je vertellen?

Literatuur: F.J. Ormeling en M.J. Kraak: Kartografie: visualisatie van ruimtelijke gegevens.

Poster op het Hoofdstation



Wie mocht denken dat overeenkomsten in logo's ook overeenkomstige visies zouden representeren komt bedrogen uit. De Vrienden hebben het silhouet van de stad volgen Braun en Hogenberg. Maar anderen werken ook met het silhouet van Groningen!





Ron Torenbosch: gastvrij Groningen is iets voor iedereen.

Met Ron Torenbosch, stadsdeelcoördinator centrum e.o. heb ik een gesprek over het zijn werk in het stadsdeel centrum, het hart van de stad zoals hij zelf zegt, daaraan toevoegend: ook het hart van de regio.

Ron Torenbosch, stadsdeelcoördinator
Groningen centrum



In grote lijnen is zijn werkgebied de binnenstad zoals die met de grote stadsuitleg (1614-1625) gestalte kreeg. Dus met inbegrip van de Hortusbuurt, Binnenstad oost en Westershavengebied met de Sledemennersstraat.

Zijn taak is niet alleen het leggen van verbindingen tussen het gemeentelijk apparaat en wat er 'in de stad' gebeurt maar ook het maken van verbindingen binnen de gemeente. Uiteindelijk, zo zegt hij, hoopt hij zich overbodig te maken; iedereen zou zich in zijn of haar werk rekenschap moeten geven van het idee dat je bij het uitvoeren van een overheidstaak niet verkokerd aan de slag gaat en dat je je voortdurend realiseert dat wat er van het gemeentehuis uit gaat ergens

moet 'landen'. En omgekeerd moet de gemeente – lees: ook de gemeentelijke functionaris – open staan voor wat er in de stad leeft. Het stadsdeelcoördinatorschap kent in Groningen al een redelijk lange geschiedenis. Bij de ontwikkeling van Beijum en Lewenborg was er al sprake van een functionaris wiens taak met die van een huidige stadsdeelcoördinator vergelijkbaar is. Groningen kent vijf stadsdeelcoördinatoren, die de rechterhand zijn van de respectievelijke wijkwethouders. Voor stadsdeel Centrum c.a. is dat Joost van Keulen.

Torenbosch is als stadsdeelcoördinator trekker van het zogenaamde 'gebiedsteam', enerzijds bestaande uit functionarissen van het sociaal domein (voorheen OCSW, SOzawe en GGD) en het fysieke domein (voorheen RO/EZ) die beleidsvoorbereidend bezig zijn en anderzijds managers van de zogenaamde Wijkteams die – in het stadsdeel zelf – uitvoerend werkzaam zijn, o. a. bij de toepassing van de WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning). Het gebiedsteam, dat onder leiding van de wijkwethouder vergadert, staat voor drie opdrachten: ondersteuning van de wijkwethouder, doorsluizen van

bewonersinitiatieven naar de gemeente en stimuleren dat op de gemeentelijke burelen 'klantgericht' of 'wijkgericht', dus integraal, wordt gewerkt en gedacht.

Opvallende ontwikkelingen in de afgelopen jaren zijn wat het centrum betreft de discussie over de oostwand, de tram, de ontwikkelingen in het A-kwartier en de binnenstadsvisie Bestemming Binnenstad, die een algemeen kader vormt voor uitwerkingen als de Woonvisie, de fietsstrategie en dergelijke. De economische crisis heeft de stad weliswaar getroffen maar het karakter van Groningen als kennisstad mitigeerde de gevolgen. Daarnaast werd door initiatieven in de pop-up sfeer (tijdelijk gebruik van winkelpanden) het winkelfront redelijk in stand gehouden.

Weliswaar, aldus Torenbosch, is het gevaarlijk veranderingen op één bepaalde factor te herleiden, maar wat je in ieder geval ziet is dat na de crisis de visie op wat de overheid, en dit geval de gemeente doet niet meer dezelfde als daarvoor. Het idee dat 'de overheid wel weet hoe het moet', traditiegetrouw in Groningen vrij sterk, (en ook traditiegetrouw vrij sterk gecultiveerd) is niet meer van toepassing. Tegelijkertijd betekent dit ook dat communicatie, of ruimer, het beleidsmatig handelen, van gemeente naar burgers niet standaard verloopt. De ene keer leg je de nadruk op borgen en zorgen, de andere keer, in een andere situatie, is de rol van de gemeente meer stimulerend en verleidend. Natuurlijk moet je ervoor waken dat elke wijk op deze manier het sjabloon opgeplakt krijgt van te verkeren in een van de kwadranten van het schema. Maatwerk, wat de achterliggende gedachte van dit schema is, impliceert ook dat je elke keer goed kijkt wat van toepassing is in welke situatie.





Schema: Beleidsinzet naar organiserend vermogen (potentie) van bewoners en potentie van gebieden.

gebieden met hoge potentie	
beleid: loslaten, afwachten	beleid: inviteren, initiëren
partijen met hoge potentie	partijen met lage potentie
beleid: stimuleren, afstemmen	beleid: regelen, borgen, zorgen
gebieden met lage potentie	

De belangrijkste knelpunten, of in ieder geval zaken die veel aandacht vragen zijn op dit moment de binnenstadsvisie: hoe hou je

de binnenstad attractief, de openbare ruimte (menging van verkeer, parkeren van fietsen en dergelijke en het item 'gastvrij-

heid'. Torenbosch betoont zich hier een echte Groninger die trots is op zijn stad, hij merkt op dat Groningen er ook alles aan doet om gastvrij 'over te komen op bezoekers', en dat lijkt, afgaande op reacties van bezoekers, ook te lukken. Maar je moet er altijd op bedacht zijn dat het beter kan en dat je niet verslapt. Ook binnen de winkels en horecagelegenheden is het zaak zich een goede gastheer en gastvrouw te betonen, het is uiteindelijk niet een zaak van de gemeente alleen. Het is een agendapunt dat standaard prijkt op de overlegvergaderingen met de Groningen City Club.

Ingezonden brief



Stad, kerk en mier

Een helder en informatief stuk van uw redacteur Tom van der Meulen over de transitie in het A-Kwartier (Vriendenbulletin 83, december 2015). Als taalliefhebber moet mij echter van het hart dat de voetnoot mijn wenkbrauwen deed fronsen. Het gaat over de spelling van 'stede(n)bouwkundige'.

De heer Van der Meulen verwierpt de officiële spelling (Groene Boekje 2015) met tussen-n en poneert dat het 'stede**bouw**kundige' (zonder tussen-n) zou moeten zijn 'omdat het namelijk gaat om het inrichten van steden (plekken) zoals in Harkstede, Heemstede en legerstede' (einde citaat). Het lijkt mij sterk dat men ten tijde van het gebruik van het archaïsche woord 'stede' (de jaren 1600, 1700, pak hem beet: zelfs

1800) reeds een vakgebied planologie doceerde. Uiteraard zal men met enig verstand en overleg destijds zo'n stede hebben gebouwd met de waterput en kerk in het midden, bovenop een wierde enzovoort, en zijn er later bouwmeesters en stadsbouwmeesters geweest. Maar planologisch onderbouwde architecten zoals we tegenwoordig hier ter stede (sic!) kennen? Ik waag het te betwifelen.

Bovenstaande staat nog los van het feit dat het meervoud van 'stede' te boek staat als 'steden', gelijk het meervoud van stad. Het meervoud 'stedes' bestaat echt niet. Dus los van de door de heer Van der Meulen gehanteerde logica zou het nog steeds 'stedenbouwkundige' mét tussen-n moeten zijn, zoals het ook moet

met de alom vermaledijde 'pannenkoek'.

Voor alle zekerheid heb ik de Etymologiebank geconsulteerd (prof. dr. Nicoline van der Sijs, 8 januari 2016) die mij hierin steunt.

Deze discussie lijkt enigszins op die van 'kerkenraad' versus 'kerkeraad'. Grote groepen binnen kerkelijke kringen weigeren de tussen-n te gebruiken (die in de spelling van 2015 vereist wordt) omdat het gaat om de raad/het bestuur van slechts één kerkgenootschap, niet van meerdere kerken. Een des te meer grappige discussie omdat in het verre verleden 'kerkenraad' ook al gebruikelijk was: in de zestiende eeuw schreef men 'kerckenraet'. Via het veel logischer 'kerkraad' is later besloten tot 'kerkeraad' en uiteindelijk nu dan toch weer 'kerkenraad'.

Zo zie je maar hoe één letter disput kan opleveren waar zelfs mieren nog niet van durven copuleren (voor de duidelijkheid: dat spel je als 'mierenneuken' of netter: 'muggenziften') !

Bob van Dijk



Open Lab Ebbinge

De *Vrienden* zijn eerder op bezoek geweest bij het *Open Lab Ebbinge* (OLE), gevestigd in een tijdelijk onderkomen op wat toen nog heette het *CiBoGa-terrein*, waarmee de combinatie van het Circusterrein aan het begin van de Korreweg, het Bodenterrein en het terrein van de gasfabriek werd aangeduid. Het is tijd om om te zien. Want de tijdelijke gebouwen die het gevolg waren van het initiatief van het OLE zullen dit jaar moeten verdwijnen en de vraag is dan natuurlijk wat het OLE de stad heeft gebracht. Op die vraag zullen we een antwoord krijgen tijdens de excursie van de *Vrienden* op woensdagavond, 25 mei aanstaande.

Om ons op het bezoek voor te bereiden vraag ik belet bij Christophe de Jongh en David Inden

die aan het OLE handen en voeten hebben gegeven.

De bedenkers waren Wilma Naaijer van 't Binnenhuis aan de Nw. Ebbingestraat (namens ondernemers vereniging Ebbingekwartier) en Bart Kempinga (Opmaat 3D).

Eind jaren '80 inspireert het grote terrein dat met het verdwijnen van het Bodenterrein en de gasfabriek vrijkomt Maarten Schmidt, Gronings stedenbouwer en stadsbouwmeester Niek Verdonk tot een grootschalig plan van hoogwaardige, hoogstedelijke ontwikkeling in de vorm van een negental bouwblokken van luxe woonappartementen. Het project heeft de omstandigheden niet mee: de bodemverontreiniging is ernstig en de bodemsanering duurt veel langer dan gedacht. De genadeklap is het

instorten van de woningmarkt die in ons land het einde betekent voor zoveel bouwinitiatieven. De uitvoering van het plan stakt. Ondertussen ergeren de ondernemers van de Nieuwe Ebbingestraat ca. zich aan het verloederende terrein, omgeven door schuttingen, dat dreigt voor langere tijd niet te zullen worden bebouwd. De tijden zijn toch al moeilijk en de door hen voorziene klantenstroom vanaf het CiBoGa-terrein blijft uit. "De bevlogen ondernemers Wilma Naaijer en Bart Kempinga", aldus de Jongh, weten de gemeente te bewegen tot het evenement *Groningen Gist*. De Jongh: "Burgers mochten wat vinden en in de workshops borrelden de ideeën. Daar viel het woord *containerdorp*. En dat hadden we in Londen gezien. David en ik -hij is de man van het rekenen en het plannen en ik ben meer de ideeënman- hebben toen het plan bedacht dat we hebben beschreven in een inspirerend boekje en dat als bidbook diende voor het verkrijgen van een opdracht van de Gemeente om een plan voor het gebied te maken. Wat we voor ogen hadden was een geleidelijke gebiedsontwikkeling door een tijdelijke invulling van het terrein. Uiteindelijk gaven

Nooduitgang Parkeergarage



Paviljoen Open Lab Ebbinge



met namen als *Lighthouse*, *Gasfornuis* en *Mobiele Tuinen* op perceeltjes die praktisch voor niks vijf jaar lang beschikbaar zijn gesteld van de opdrachtgevers tot de paviljoenbouw.. Echte showcases zijn deze bouwwerkjes overigens niet geworden; dat hadden we wel voor ogen."

De tijd is nu om voor deze tijdelijke invulling. Nieuwe, meer definitieve plannen worden gesmeed. Bij de Machinefabriek op de hoek van Bloemsingel en Bloemstraat wil de gemeente een cultuurcluster realiseren met toneel, dans en een jeugdopleiding. Dan komt er aan de andere kant van de Bloemsingel een busremise.

De Jongh: "Wij zullen ons reken-
schap moeten geven van wat er
van onze aanvankelijke idee wel
en niet is gerealiseerd. Als ik de

boel op een rij zet vind ik dat de tijdelijke en goede inrichting van het grote bouwterrein voor 90% is gelukt. De nieuwe vorm van kleinschalige stedenbouw met een bottom up -in plaats van een top down- benadering slaagde voor de helft. Wat nauwelijks gelukt is, is het creëren van innovatieve tijdelijke bouwsels die je kunt verplaatsen. We hadden ons daar meer van voorgesteld."



Activiteitenagenda

Excursie Open Lab Ebbinge

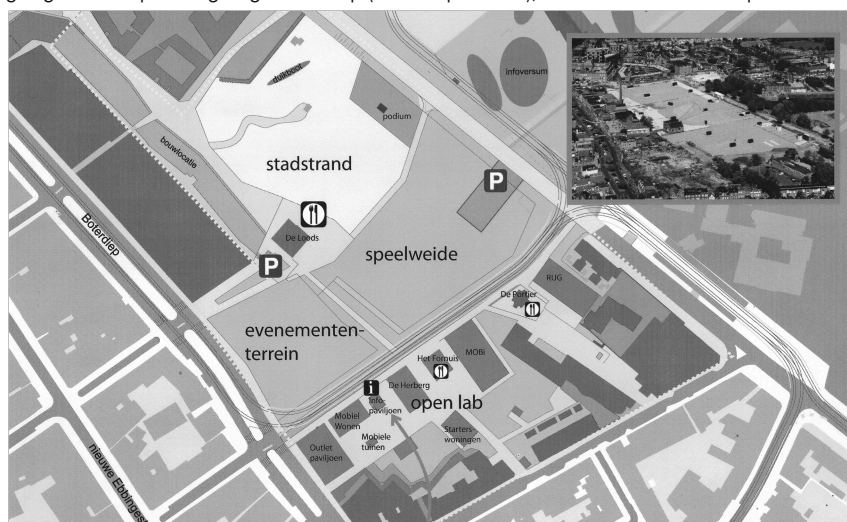
Op woensdag 25 mei, 's avonds om 19.30 uur organiseert *Vrienden van de Stad* een excursie naar het *Open Lab Ebbinge*. De heren Christophe de Jongh en David Inden zullen ons ontvangen in het paviljoen aan de Kolendrift 7, te bereiken vanaf het fietspad tussen Boterdiep en Bloemsingel. Thema is hoe het Open Lab Ebbinge de zaken heeft aangepakt en of deze aanpak navolging verdient. Ook de verdere inrichting van het gebied komt aan de orde.

Wanneer woensdag 25 mei 2015, 19:30 uur

Waar Informatiepaviljoen Open Lab, Kolendrift 7, 9712 MT Groningen

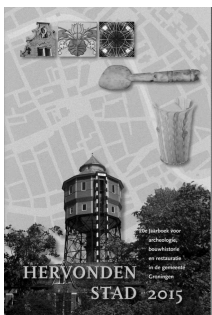
U hoeft zich voor deze excursie niet vooraf aan te melden.

De dichtstbijzijnde parkeergelegenheid is parkeergarage Boterdiep (betaald parkeren), adres entrees: Boterdiep 85 en Bloemsingel 10.



BOEKHANDEL GODERT WALTER

oude ebbingestraat 53 - 9712 hc groningen - 050-312 25 23 - info@godertwalter.nl - www.godertwalter.nl



Nieuwe titels Groningana Najaar 2015 / Voorjaar 2016

Hervonden stad 2015

R.H. Alma e.a., € 13,50

Deze aflevering is extra feestelijk, niet alleen vanwege genoemd jubileum, maar ook vanwege de in dit jaarboek opgenomen onderwerpen. Na het overzicht van in 2014 plaatsgevonden archeologisch en bouwhistorisch onderzoek en restauraties in de gemeente Groningen volgen acht artikelen die alle – toevallig, maar toepasselijk – een sierlijk, feestelijk tintje hebben.

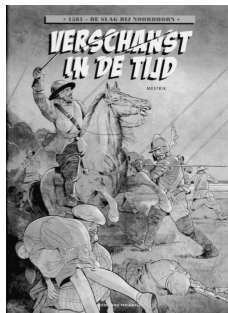


Het Noorderplantsoen (DVD)

Hilco Jansma, € 22,50

Het Noorderplantsoen is het groene hart van de stad Groningen. Een uniek park waar veel bezoekers zich komen ontspannen en een thuis voor vele dieren. Voor onze deur neemt de natuur hier haar loop met onverwachte wendingen. De documentaire toont het bewogen leven van een stel waterhoentjes dat elk seizoen hun jongen groot probeert te

brenge te midden van de andere bewoners en bezoekers van het Noorderplantsoen.



Verschanst in de tijd – 1581, de Slag bij Noordhorn (stripboek)

Meinte Strikwerda, € 14,95

De Slag bij Noordhorn in 1581 is een van de vele onbekende veldslagen uit de Tachtigjarige Oorlog. De legers van Oranje leden een smadelijke nederlaag waarbij honderden doden vielen. Dit is natuurlijk niet iets op trots op te zijn en dat is dan ook de reden dat we het niet in de geschiedenisboekjes tegenkomen. Tegen de achtergrond van deze gebeurtenis speelt Verschanst in de tijd. In dit spannende stripverhaal gaat een 11-jarig meisje terug naar 1581 en maakt daar de Slag bij Noordhorn mee. Kan ze het verleden veranderen en de nederlaag omzetten in een glorieuze overwinning?

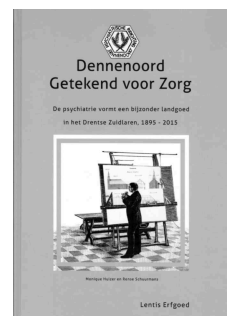


Van omnibus tot Q-link

Beno Hofman, € 19,50

Een compleet overzicht van busmaatschappijen in de provincies Groningen en Drenthe, met maar liefst 350 afbeeldingen van (historische) bussen, busstations, bedrijfspanden, dienstregelingen, buskaartjes, enz.

De bus is al zo'n honderd jaar een vertrouwd verschijnsel op de Groningse en Drentse wegen. In 'Van omnibus tot Q-link' beschrijft Beno Hofman de geschiedenis van het busvervoer vanaf de eerste 'auto-omnibusonderneming' in 1912 in Onderdendam tot recente initiatieven van het OV-bureau Groningen Drenthe.



Dennenoord getekend

Monique Huizer, Rense Schuurmans, € 20,00

Welke idealen liggen aan de basis van de vormgeving van het terrein en de gebouwen van het psychiatrisch ziekenhuis Dennenoord? Waarom wordt er een wandelpark aangelegd door een vooraanstaand architect? Deze en andere vragen worden in dit boek in beeld en woord beantwoord. Bij het boek zit tevens een dvd.



Bestuurssamenstelling

T. van der Meulen
(voorzitter)
C. J. A. Wessels,
(secretaris)
J. van der Laan
(penningmeester)
J. F. de Boer
P. J. E. Bootsma
M. L. Hintzbergen
E. M. Meisner
C. Slothouber
M. J. A. Vooijs
D.-A. Walsma

Hoe wordt u donateur?

U kunt u als donateur van
de Vrienden
van de Stad Groningen
opgeven bij onderstaand
correspondentieadres

Postbus 296
9700 AG Groningen

of via de website:
www.vriendenstadgroningen.nl
e-mail:
info@vriendenstadgroningen.nl

Bank: NL06 INGB 0000 4473 73

Minimum donatie
€ 15,00 per jaar

De Stichting Vrienden van de Stad Groningen

De Stichting Vrienden van de stad Groningen is opgericht in 1984.

We zetten ons in voor de ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde, toekomst-waarde) van de stad Groningen.

We vragen aandacht voor het historisch karakter van de gebouwde en ingerichte omgeving, voor zover dat de belevingswaarde ondersteunt.

Middelen die we inzetten: bijdragen aan meningsvorming over architectuur en openbare ruimte door middel van lezingen, debatten en excursies.

Daarnaast participeren (mogelijk in overleg met andere partijen) in beleidsprocedures (overleg, zienswijzen, eventueel bezwaren bij gemeentelijk ruimtelijk beleid en het beleid van andere overheden).

We richten ons op de binnenstad maar geven daarnaast ook aandacht aan de stad Groningen als geheel en de ruimere context van de stad.

G r o e n i n g a

