

Vriendenbulletin

Stichting Vrienden van de Stad Groningen

Nummer 110 September 2022 Jaargang 37



In dit nummer

Eric Neef, Als de zon schijnt	3
Pieter Bootsma, Onopgeefbaar en herstelbaar. Een cultuurhistorisch onderzoek naar het Hoofdstation	4
Pieter Bootsma, De woongemeenschap Ebbingehof	8
Tom van der Meulen, Hoogbouw in Groningen	10
Activiteiten: Lezing over het Hoofdstation	18
Aanvulling en correcties	18
Groningana	19





Als de zon schijnt

Erik Neef

“Alles ziet er anders uit als de zon schijnt” zong André van Duin in 1983, alweer bijna 40 jaar geleden. Deze zin uit een wel heel zomers liedje roept terecht positieve associaties op van zonnebadende mensen aan het Noordzeestrand, zonnebrandcrème en ijsjes, fietsers en wandelaars getooid met petjes en zonnehoeden. Wie zou dit ook willen tegenspreken? Deze zomer hebben we de zon al vaak gezien en ervan kunnen genieten. Keerzijde van die overdadige zonnenschijn is dat veel er inderdaad erg anders uit is gaan zien door aanhoudende droogte. Gras is geel en dor, bomen verkleuren en blaadjes van populieren en berken vallen al af, zelfs zonder eerst te verkleuren. De herfst is vroeg dit jaar.

Nieuw is dit niet: in mijn herinnering heeft een melkbus met ranja (!) een plaats gekregen, die tijdens mijn gymnasiale eindexamen ons moest beschermen tegen een tekort aan vocht. Doppers en flesjes water waren ons nog vreemd. Ook toen waren de berm van de weg geel en stonden de gewassen te verpieteren op het land.

Het viel me op dat in discussies die ik in mijn werk meemaakte over ruimtelijke inrichtingsplannen, zoals de woningbouwopgave rond Zwolle,

men weer teruggrijpt op bodem en water als grondlegger voor dergelijke plannen. Droogte aan de ene kant en wateroverlast aan de andere met een veranderende intensiteit en frequentie nopen ons er toe maatregelen te nemen die van invloed zijn op de ruimtelijke inrichting van met name de stedelijke omgeving. Zo kunnen en moeten we fouten uit het verleden in de waterhuishouding herstellen en beter op toekomstige ontwikkelingen voorbereid zijn. Meer groen aanleggen, bomen planten, water langer vasthouden. Veel van die maatregelen zijn onzichtbaar, want ondergronds, veel zullen juist zichtbare veranderingen opleveren. Hoe het ook zij, niet alleen bebouwing maar tevens de omgeving waar die staat gaat veranderen. De positieve uitkomst daarvan moet zijn dat we daarmee voorbereid zijn op te weinig én op te veel water. Let er maar eens op in uw eigen omgeving. Grote kans dat er over de herinrichting van uw straat, groenstrook of plantsoen wordt nagedacht.

Nog een paar mooie zomer(se) weken toegewenst en tot bij een van onze volgende activiteiten zoals de wandeling op Open Monumentendag op 10 september.

Onopgeefbaar en herstelbaar

Een cultuurhistorisch onderzoek naar het Hoofdstation

Pieter Bootsma

De opkomst van het treinverkeer in de 19e eeuw leidt tot de bouw van stations aan de rand van de steden. Die rand is in Groningen extra gemarkeerd door het vestingkarakter van de stad. Hieraan komt een einde met de vestingwet van 1874 waardoor de vestingwerken worden afgebroken. Omdat de vesting moet beschikken over een vrij schootsveld is in Groningen een houten, demontabel stationsgebouw neergezet. In 1893 wordt begonnen aan de bouw van een in baksteen opgetrokken station. Er zal een prachtig gebouw verrijzen, een beetje 'hors concours': Groningen heeft recht op een stationsgebouw der eerste klasse in neoclassicistische stijl, maar op aandrang van de stad wordt het Groningse station een rijk gedecoreerd neorenaissance bouwwerk, een echt pronkstation. Wie in 1896 over de Herebrug komt aanwandelen ziet een paleisachtig, langgerekt gebouw van 120 meter breed: een hoog middenpaviljoen met vleugels uitlopend op een tweetal hoekpaviljoens. Het complex wordt afgesloten door twee losstaande eindpaviljoens. Over de volle breedte ligt voor het gebouw een groot plein. Worden de voornaamste stations in andere steden centraal station genoemd, zo niet in Groningen. Trots spreekt de Groninger van 'Hoofdstation', een hiërarchisch klinkende benaming.

Vooralsnog is het aantal reizigers dat het station passeert bescheiden. Veel belangrijker is het goedertransport dat in Groningen vooral bestaat uit graan, hout en vee. Des te opvallender is de rijke decoratie van de zeer royale vestibule of hal in het middenpaviljoen waar de reizigers worden ontvangen. Men zou verwachten dat de vestibule functioneert als de imponerende toegangspoort tot de stad. De inkomende reizigers verlaten de perrons echter via de opening aan de oostzijde tussen het hoekpaviljoen en het eindpaviljoen, een omstandigheid die tot op de dag van vandaag voortduurt. Pas als ze de stad weer verlaten zullen ze de vestibule waarin zich de ticketloketten bevinden aanschouwen.

ProRail en NS zijn de eigenaars van een grote variatie aan stations die de geschiedenis van de spoorwegen in ons land illustreren. Zij selecteerden een verzameling van vijftig stations voor een nader onderzoek naar hun cultuurhistorische waarde. Stefanie Weser van Bureau TAK architecten kreeg met enkele collega's de opdracht van de NS in 2012/2013 een cultuurhistorisch onderzoek te verrichten naar een groepje stations dat omstreeks 1900 is gebouwd, het zogenaamde 'cluster 1900'.

Daartoe horen Enkhuizen, Boxmeer, Overveen en het Hoofdstation van Groningen. Doel van het



onderzoek was bewustwording van de "oorspronkelijke opzet om van hieruit plannen voor (deel)verbouwingen, uitbreiding en gebiedsontwikkeling op een afgewogen wijze te ontwikkelen. Daarbij is het belangrijk dat bewuste keuzes worden gemaakt op basis van de aanwezige en/of te herontwikkelen kwaliteiten." Het rapport over het Hoofdstation van Groningen kwam gereed in 2013 en is van-

wege de inmiddels aan de gang zijnde renovatie van emplacement en gebouw zeer actueel. Met Stefanie Weser sprak ik afgelopen april over haar werk en over de inhoud van het rapport.



Weser: "Het was bloed, zweet en tranen. Het oorspronkelijke rapport was twee keer zo dik. Ik heb de omvang tot de helft teruggebracht."

In gesprek met Stefanie Weser

Weser is opgegroeid in Cottbus in de voormalige DDR: "De eerste helft van mijn middelbare schoolopleiding heb ik achter de rug als de 'Wende' plaats vindt. Mijn studiekeuze wordt architectuur aan de *Fachhochschule* in mijn woonplaats. Ik tref er een zeer uitdagende hoogleraar voor het vak 'ontwerpen'. Van hem leer ik dat je je altijd de 'waaromvraag' moet stellen. Waarom is iets zoals het is, waarom doe ik het zoals ik het doe. Ik ben daardoor zeer getraind in het analyserend kijken. Dat helpt mij bij mijn tegenwoordige werk. Het bevordert mijn creativiteit in het vinden van oplossingen. Ik heb ook geleerd goed naar de actuele situatie van een gebouw te kijken en naar de veranderingen in het verleden. Zo krijg je gevoel voor een gebouw, je ziet de knelpunten en je ontwikkelt de oplossingen. In het laatste jaar van mijn opleiding is Kees Tak gastdocent. Als ik in 2002 afstudeer kan ik in het volgende jaar bij TAK architecten te Delft aan het werk. In 2004 kom ik op de andere vestiging van het bureau in Arnhem terecht. In 2012 word ik directeur en mede-eigenaar. Ik ben nu dus ondernemer en architect maar mijn hart ligt bij het werk van architect. De contacten van Kees Tak met het spoorbedrijf dateren al uit de jaren negentig.

Rob Staal, businessmanager van de NS, en architect Rob Steenhuis van Holland Rail Consult, onderzoeken de mogelijkheid van commercieel gebruik van de onbenutte ruimtes van het Hoofdstation te Groningen. Tijdens het onderzoek worden zij zich bewust van de monumentale kwaliteiten van het gebouw en rijst bij hen de vraag hoe deze in te zetten voor de exploitatie. Kees Tak wordt bij het onderzoek betrokken dat zal leiden tot de restauratie in 1998-2000 van het publieke deel van het Hoofdstation: de vestibule en de wachtkamers worden in oude luister hersteld. Het resultaat van de restauratie zal in het jaar 2000 worden gewaardeerd met de *Europa Nostra Medal of Honour*.

Als in het Hoofdstation de eerste winkelverbouwingen beginnen word ik door Prorail tot supervisor voor het gebouw aangewezen. Met architectenbureau MX13 dat met de invulling van het stationsgebouw is belast onderhoud ik nauw contact. Dat heb ik ook met Koen van Velsen architecten die in een consortium zit van Strukton Civiel en zich ondermeer bezighoudt met de perronoverkappingen van het derde perron waarmee het station in 1928 is uitgebreid. ProRail doet de overkappingen van 1898.

Nu wacht ons bureau de inschrijving voor de aanbesteding van de restauratie van het Hoofdstation."

Het onderzoek naar de cultuurhistorische waarden van het Hoofdstation in 2012/2013

Onderzoeksvraag was hoe in de loop van de tijd ten goede en ten kwade is omgegaan met de cultuurhistorische waarden van het Hoofdstation dat tussen 1893 en 1896 wordt gebouwd. Het onderzoek richtte zich op de volgende thema's: de stedenbouwkundige inpassing van het station, de architectuur en de opzet van het stationsgebouw, het emplacement en de aanpassingen aan de veranderende omstandigheden in de bijna 125 jarige geschiedenis van het station.

Het station werd ontworpen door Isaac Gosschalk (1838-1907), een in Zürich opgeleide architect die in Nederland thuishoort in het rijtje van mannen als De Stuers en Cuypers, die in de cultuurhistorische wereld van ons land aan het eind van de



negentiende eeuw een belangrijke rol speelden. Gosschalk was de man die de bouwstijl van de neorenaissance, geënt op de stijl van de Gouden Eeuw, als nationale bouwstijl propageerde. 'Zijn' Hoofdstation draagt onmiskenbaar de sporen van deze opvatting, zij het dat ook neogotische en neoclassicistische stijlelementen aan het gebouw zijn te ontdekken. Per slot moest het resultaat, zo vond Gosschalk, vooral schilderachtig zijn. Het gebouw moest niet alleen goed functioneren, de reiziger moest van het station genieten. In deze visie is het station een verblijfsgebouw. Vandaar die prachtige hal, waar de reiziger aan de loketten zijn treinkaartjes kocht en de

rijk gedecoreerde wachtkamers waaronder een extra wachtkamer voor de reizende dames. Hier kon men rustig de trein afwachten, ondertussen genietend van zijn omgeving. Het emplacement kreeg ook een bijzondere opzet. Groningen werd een dubbel kopstation. Over de reden van die keuze verkeert Weser in enige onzekerheid. Is hiermee tot uitdrukking gebracht dat Groningen een eindpunt is in het Nederlandse spoorwegnet? Wilde men graag dat de reiziger overstapt zodat hij de gelegenheid krijgt van het fraaie pronkstation kennis te nemen? Hoe dan ook, het dubbele kopstation maakte het Gosschalk mogelijk een perronplein te construeren waarop vier perrons uitkwamen. Het geheel zou worden overdekt met een samenstel van overkappingen, in hoogte van elkaar verschillend. De laagste perronoverkapping werd aangebracht over het perronplein. Het perronplein werd in de oorspronkelijke situatie van het station het laatste oriëntatiepunt voor de reiziger op een lijn van een drietal oriëntatiepunten: het voorplein, de hal of vestibule en het perronplein. Deze lijn stond loodrecht op de lengteas van het stationsgebouw, en zou, door zijn midden gaande, het complex in twee gelijke helften zou verdelen. Het station werd in 1928 uitgebreid met een derde perron met doorgaande sporen. Dat maakte een traverse van het perronplein naar het nieuwe perron noodzakelijk. De traverse zou worden gesitueerd in het verlengde van de genoemde lijn. Een nieuw seinhuis werd boven de traverse gebouwd.

De sterke groei van het reizigersverkeer zou in 1968 leiden tot de ondergang van de oorspronkelijke vestibule. Bij de ingrepen om het station 'bij de tijd te brengen' werd de vestibule gestroomlijnd zodat de reizigerstoevloed beter kon worden verwerkt. De kaartjesloketten gingen naar de zijkanten van de hal en de commerciële voorzieningen naar de perrons. De deuren voor de in- en uitstroom werden gemoderniseerd. In de hal werd een tussenverdieping aangebracht waardoor het papier-maché plafond dat in slechte staat was niet meer te zien was. Restauratie van het papier-maché plafond werd in 1968 niet mogelijk geacht. Resultaat is dat de Groninger 'zijn' hal niet meer terug kende. De nieuwe inrichting bevorderde de snelle doorstroming. Daarmee werd het uitgangspunt van Gosschalk dat het stationsgebouw de reiziger een aangenaam verblijf moest bieden, losgelaten.

Dertig jaar later kwam de NS op zijn schreden terug en werden de monumentale waarden van het gebouw hersteld. De bij de restauratie van 1998-2000 betrokken architect Kees Tak wist een

manier te vinden om het plafond te restaureren. En de vestibule en de wachtkamers – de voormalige damessalon uitgezonderd – werden zo goed mogelijk in de oude staat teruggebracht. Maar niet alleen groeiden de reizigersstromen, ze verlegden zich ook. De plaatsing van kaartautomaten bij en op het eerste perron, de uitbreiding van het perronplein aan de oostzijde door het inkorten van de binnenkomende kopsporen waardoor de commerciële functie kon worden vergroot, de doorgang vanaf het busstation onder het Hunzehuys naar het emplacement en de aanleg van het stadsbalkon voor de ingang van de vestibule zorgden er voor dat niet meer de vestibule maar het eerste perron aan de zuidzijde van het stationsgebouw de plaats werd waar de reizigersstroom zich op richtte. De hedendaagse reiziger, concludeert Weser in haar onderzoek, richt zich niet meer op de oorspronkelijke oriëntatiepunten van het voorplein, de vestibule en het perronplein. Het voorplein dat zich ooit over de volle breedte van het Hoofdstation uitstrekte, is verschrompeld tot het stadsbalkon, dat aan de reiziger het zicht op de plint van het stationsgebouw ontnemt. De reiziger betreedt doordat hij voor een andere route kiest de vestibule niet meer. Door de commerciële voorzieningen op het perronplein is het vrije uitzicht van weleer vanaf het plein op de perrons verdwenen. Met dit al is de belevingswaarde van het Hoofdstation sterk gedaald. De uitdaging is om de samenhang bij het opnieuw definiëren van de functies van de vertrekken van het stationsgebouw, in balans met zijn oorspronkelijke architectonische opzet, te herstellen.

Het oordeel van Weser over de huidige stedenbouwkundige inpassing van het station is ook niet mild. In de late negentiende eeuw eindigde Groningen in een mooie zone van stedelijke villa's aan de singels en in het Zuiderpark, van geboomte langs het Verbindingskanaal en van het stationsgebouw. Maar na de Tweede Wereldoorlog wordt de Stationsweg een belangrijke verkeersverbinding in de stad die de zone door midden snijdt en ook de karakteristieke verbinding van het stationsgebouw met het water van het Verbindingskanaal verstoort. Daarmee wordt afbreuk gedaan aan de oorspronkelijke identiteit van de zone en aan de stedenbouwkundige inpassing van het stationsgebouw.

De waardering

De diverse onderdelen van de stedenbouwkundige situering, het emplacement en het stationsgebouw van het Hoofdstation worden op basis van hun cultuurhistorische waardering in een

drietal categorieën ingedeeld. (1) Bij onderdelen van een *hoge cultuurhistorische waarde* dient het behoud voorop te staan. Bij aanpassingen van het Hoofdstation dient het waardevolle karakter te worden versterkt. (2) Bij onderdelen van *cultuurhistorische waarde* moet worden gestreefd naar hun behoud. (3) *Cultuurhistorisch indifferente* onderdelen kunnen worden gesloopt of gewijzigd. Bij het toepassen van deze indeling komt het accent te liggen op het bewaren van het oorspronkelijk resultaat van 1896. Van wat er in de loop van de ca 125 jaar dat het Hoofdstation bestaat is toegevoegd of veranderd wordt alleen de uitbreiding van 1928 met het derde perron inclusief de overkapping, de traverse en het seinhuis van hoge historische waarde geacht. De H.N. Werkmanbrug die een nieuwe toegang van het station tot de binnenstad heeft gecreëerd en daardoor de stedenbouwkundige situering heeft verbeterd wordt ingedeeld in de categorie van cultuurhistorische waarde. De restauratie van de vestibule en de wachtkamers in 1998-2000 brengt deze elementen weer in de categorie van hoge cultuurhistorische waarde. Andere veranderingen van het Hoofdstation zijn cultuurhistorisch indifferent en worden in het rapport vaak aangemerkt als knelpunten. Ze geven aanleiding tot aanbevelingen voor ontwerpthemata's. Uitvoering zou bijdragen tot een herstel van de cultuurhistorische waarden van het Hoofdstation. Weser noemt er vijf: (1) Het station krijgt een op het gebouw gericht voorplein als meest belangrijke plek tussen Herebrug en Emmabrug. (2) De zichtrelaties vanaf de Herebrug en de Werkmanbrug op het station worden verbeterd. (3) De drie oriëntatiepunten op de symmetrieas van het station (de as van voorplein, vestibule en perronplein) worden hersteld. (4) De vestibule als belangrijk onderdeel van de architectonische symmetrieas moet weer de belangrijkste gebruikruimte van het station worden. (5) De architectonische beleving van de perronoverkappingen dienen te worden verbeterd. Hiermee biedt Weser een herstelprogramma van de oorspronkelijke cultuurhistorische waarden van het Hoofdstation.

Het formuleren van de cultuurhistorische waarden van een gebouw op een moment dat er geen verbouwplannen aan de orde zijn kan zeker bijdragen aan een betere bescherming van deze waarden, zeker als dat geschiedt in opdracht van de eigenaar. Men weet dan waar men rekening mee moet houden bij het maken van vernieuwingsplannen. Maar zullen de waarden die in het rapport zo hoog geschat en beleefd worden als onopgeefbaar in de toekomst wel onopgeefbaar blijven?

Wat als er voor een verbouwing architecten worden aangeworven met andere oordelen over de cultuurhistorische waardering van het gebouw. Uiteindelijk zal de eigenaar-opdrachtgever bepalen wat er werkelijk zal geschieden. Op de eerste bladzijde van het rapport staat natuurlijk niet voor niets een disclaimer. Zeker, NS en ProRail spreken

de intentie uit om de conclusies en aanbevelingen van het rapport te volgen als er zal worden ingegrepen in het station. Echter, zo schrijven ze, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen er toe leiden dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn.

De woongemeenschap Ebbingehof

Pieter Bootsma

“A l in de jaren negentig koesterden we het idee om een woongemeenschap te realiseren. Het eerste plan betrof een tweetal aanpalende woningen aan de Praediniussingel. Door twee er achter gelegen panden aan de Ganzevoortsingel aan te kopen zou een wooncomplex rond een grote binnentuin ontstaan. Het feest ging echter niet door: één der huizen aan de Ganzevoortsingel was een studentenpand en bleek niet te koop. Vervolgens hebben we de aankoop van *Huize Tavenier* overwogen en nieuwbouw aan de Van Ketwich Verschuurlaan. Toen we de kring van de geïnteresseerden in ons plan om een woongemeenschap op te richten interviewden over de gewenste locatie, bleken allen zonder uitzondering een grote voorkeur te hebben voor vestiging in de binnenstad. Uiteindelijk zijn we in het Ebbingekwartier terecht gekomen”, aldus Marius Kooyman die met Joan Stam en Susan Wassenaar oprichter is van bewonersvereniging *'t Ebbingehofje* en van de daaruit voorkomende stichting, *Ebbingehof*.

De bedoeling is wat oudere bewoners (50 plus) samen te brengen in een wooncomplex van een aantal zelfstandige appartementen waarin ook enkele gemeenschappelijke ruimten voorkomen. ‘Autonomie’, ‘betrokkenheid’ en ‘zingeving’ zijn de pijlers van de woongemeenschap: ‘autonomie’ omdat de bewoners zelf hun leven vorm willen blijven geven, ook als het ouder worden voor hen beperkingen met zich meebrengt, ‘betrokkenheid’ om op basis van *noaberschap* elkaar te helpen als dat nodig is en ‘zingeving’ omdat wat je doet betekenis heeft voor jezelf en voor de ander, zo staat te lezen in een brochure over de Ebbingehof.

Huurders en participanten

Van de drie oprichters is Marius Kooyman de man die de financiële kant van het project uitdenkt: “Uitgangspunt is dat het complex eigendom is van de stichting *Ebbingehof*. Alle bewoners huren hun appartement dat niet kan worden gekocht of verkocht. Wel kunnen de bewoners participeren in de eigendom van de stichting. De participanten ontvangen voor hun belegging



de zwaarbewaakte achteringang

4% rente. Daarnaast heeft de stichting voor de financiering van de bouw van het complex een lening bij de bank afgesloten en heeft ook de gemeente Groningen een lening verstrekt onder het beding dat 10 appartementen bestemd zijn voor de sociale verhuur. We krijgen zo een mix van de bevolking. Niet alleen rijke mensen wonen hier." Kooyman zegt in ons land geen soortgelijke woongemeenschap te kennen.



zuidgevel

De bewoners

Kooyman: "Aan adverteren doen we niet. Via mond op mond reclame melden belangstellenden zich. De ballotage vindt plaats door een gesprek over onze doelstelling. Zij die zich hebben aangemeld komen vanzelf tot de conclusie of de woongemeenschap hen past. Er is nog nooit iemand afgewezen. Alle bewoners – de 40 appartementen tellen ca 50 à 60 bewoners – zijn lid van de bewonersvereniging. We houden ledenvergaderingen. En we betrachten wat gezelligheid met elkaar. Er zijn verschillende bewonerscommissies die diverse activiteiten organiseren. Onze gemeenschappelijke ruimte van 120 m² kent een leestafel en een groot scherm. Vorige week hadden we met een man of twintig een gezamenlijke maaltijd: je maakt afspraken over wie kookt, wie afwast en dergelijke. Je moet oppassen dat je het niet te druk krijgt met al die activiteiten."

Het bouwproject

Toen de Ebbingehof werd gebouwd heeft medeoprichter Joan Stam, ooit wethouder van de stad en burgemeester van de Marne, alle bouw-overleggen bijgewoond. De stichting is er

in geslaagd een bouwlocatie te verwerven op het terrein dat tot in de jaren '70 de gemeentelijke gasfabriek heeft gehuisvest en door Van Wonen, een bedrijf uit Zwolle, is ontwikkeld. Onze locatie is gevestigd op de parkeergarage van het Ebbingekwartier. De gemeente laat zich voor het opstalrecht met een bedrag van 24.000 euro 's jaars betalen. "Dat kan voor 1,2 miljoen worden afgekocht", aldus Kooyman die dat klusje graag lijkt te willen klaren. Eind 2017 is de stichting Ebbingehof met Van Wonen in zee gegaan en vanaf januari van dit jaar zijn de bewoners hun appartement gaan betrekken.

Voor de gemeenschap

Kooyman was hoogleraar aan de economische faculteit van de universiteit. Vervolgens werd hij lid van het College van Bestuur: "Ik zag het als mijn taak voor docenten en medewerkers condities te creëren waardoor ze hun werk zo goed en aangenaam mogelijk zouden kunnen verrichten."



binnenhof

Dat hij zo lang bezig is geweest zich in te zetten voor het realiseren van de woongemeenschap komt uit dezelfde gedachte voort: je doet iets voor anderen en voor de gemeenschap. Dat is voor jezelf ook bevredigend. Hij vraagt zich ook af of er constructies te bedenken zijn die jongelui aan een eigen woning kunnen helpen. Het paste bij zijn interesse dat de opening van de Ebbingehof op 22 april jl. door de wethouder van Wonen en Ruimtelijke Ordening vergezeld ging van een symposium dat aandacht schonk aan burgerinitiatieven en wooncorporaties in het kader van de nationale discussie over meer rechtvaardige, rationele en democratische vormen van wonen en woningbouw.

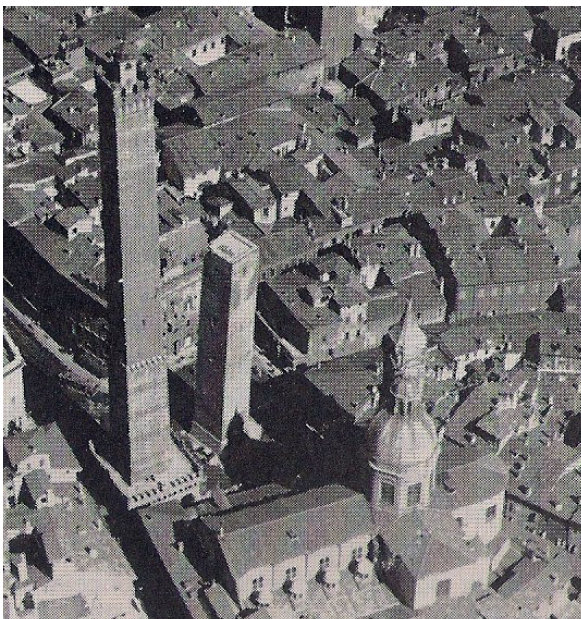
Hoogbouw in Groningen

Tom van der Meulen

Momenteel wordt er gewerkt aan een (volgende) nota Hoogbouw in Groningen. Aanleiding om eens nader in te gaan op wat er zoal over hoogbouw, en de verhouding met laagbouw, in de loop van de tijd naar voren is gebracht. Navolgende geeft, gefragmenteerd, daarvan een kleine indruk. Volledigheid wordt niet gepretendeerd en is ook niet nagestreefd. Hopelijk kan een en ander bijdragen aan het vormen van een raamwerk voor oordeelsvorming. Een aantal observaties.

Hoogbouw en functionaliteit

De Frans-Amerikaanse geograaf Jean Gottmann (Kharkiv 1915 - Oxford 1994) betoogt in zijn *Why the skyscraper* dat de Amerikaanse wolkenkrabber een verre echo is van de torens in (o.a.) het middeleeuwse San Gimignano in Italië. Natuurlijk, de uitvinding van de lift en de skeletbouw, in staal dan wel gewapend beton, hebben de moderne hoogbouw mogelijk gemaakt, maar de essentie van de torens in San Gimignano is hun nutteloosheid: ze hebben geen interieur, het zijn 'lege torens' met als enig doel: hoger te zijn dan hun buurman en als statussymbool uitdrukking te geven aan de *conspicuous consumption* van de Italiaanse kooplieden in San Gimignano. En dat aspect ontbreekt ook zeker niet bij de skyscraper, die tussen de andere staat te pronken.



Bologna

Natuurlijk, torens hebben in de loop der geschiedenis, die we dan maar even laten beginnen

bij de archetypische toren van Babel, *altijd* een zekere nutteloosheid gekend: doel in zichzelf, hemelwaarts wijzende pijlen. Waarbij groothedswaan al in Babel niet ontbrak. Dat torens ook voorzagen in een veilige schuilplaats, klokken herbergden om bij brand alarm te slaan en met hun hooggeplaatste uurwerken het ritme van de dag bepaalden kan utilitair denkende geesten geruststellen.

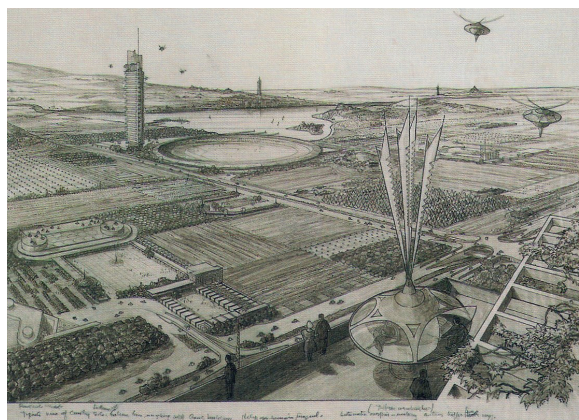


San Gimignano

En: bouwkunst is toegepaste kunst, geen autonome, zoals schilderen of beeldhouwen. Dat wil zeggen dat er (bijna) altijd een utilitair element aanwezig is. En in de loop van de tijd is zelfs de *verhouding* tussen vorm en functie als een esthetisch principe geformuleerd: wordt een functie (met hoogbouw) adequaat van een vorm voorzien (*form follows function*) of is dat niet het geval? Maar bij de beoordeling van een initiatief tot hoogbouw zijn er meer aspecten dan alleen de verhouding tussen vorm en te huisvesten functie: situering, clustering met andere hoogbouw of niet, externe effecten zoals windvang en schaduwwerking, de relatie tussen het (hoge) gebouw en de begane grond (plint) enzovoort. Een hoog en opvallend gebouw kan ook uit marketing overwegingen een utilitair/functioneel aspect hebben.

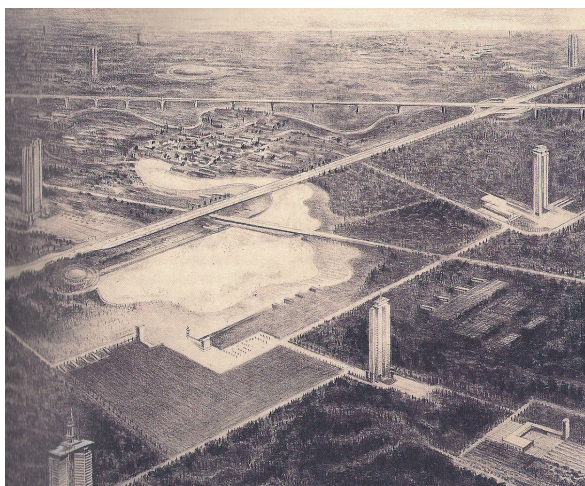
Functionaliteit en waanzin liggen niet altijd ver uit elkaar: het hangt er maar van af hoe acceptabel je het beoogde doel vindt. (of, breder: in hoeverre dat doel als een maatschappelijke bijdrage, overigens ook niet een eenduidige betekenis, te beoordelen valt).

En zo kan, Gottmann ten spijt, het utilitair aspect van hoogbouw ook worden gedemonstreerd aan bouwhoogte, zeker ook bij de Amerikaanse wolkenkrabber. Moet de grondexploitatie worden rondgebied dan biedt hoogbouw een oplossing. Dure grond kan maar beter hoog bebouwd worden. Hoogbouw, of in ieder geval ophoging, is ook een 'oplossing' voor de exploitanten van kamerbewoning (in vergelijking met de vastgoedtypen kleine krabbelaars) die hun profijt maximaliseren door optoppingen te plaatsen op hun gebouwen. In deze gevallen is zichtbaarheid en bijdrage aan het stedenschoon uitdrukkelijk géén element in het overwegen tot verhoging van de bouwvolumes; evenmin draagt het tot het aanzien van de eigenaren bij. Daarentegen geven grote(re) hoogbouwprojecten ontwikkelaars de gelegenheid niet alleen voor eigen gewin maar ook voor de stad als geheel iets bij te dragen in termen van stedenschoon, en mogelijk ook in



Frank Lloyd Wright, Broadacre City (vanaf 1932)

landschap kwam niet voort uit overwegingen van noodzaak tot verdichting van stedelijke bebouwing. Integendeel: doel was de open ruimte vrijwaren van (rommelige) bebouwing! Een architect als (*nomen est omen*) H.Th. Wijdeveld (1885-1987) schetste in de jaren twintig van de vorige eeuw het 'Nationaal park tussen Amsterdam en Zandvoort' waarin de tussenliggende niet genoemde stad als verzameling hoge woontorens was uitgekristalliseerd in het landschap. Zijn geestverwant Frank Lloyd Wright (1867-1959) ontwikkelde *Broadacre City*.



H. Th. Wijdeveld, Nationaal park tussen Amsterdam en Zandvoort (1926-7)

vergroting van de mogelijkheden een stad van een verscheidenheid aan functies te voorzien. Of dat altijd slaagt – en of dat ook bij ontwikkelaars 'in ieders *mindset* zit' – is een andere vraag. Daar kom ik aan het slot van dit stuk nog op terug.

Hoogbouw versus laagbouw: een keuze?

De entree van hoogbouw in het Nederlandse



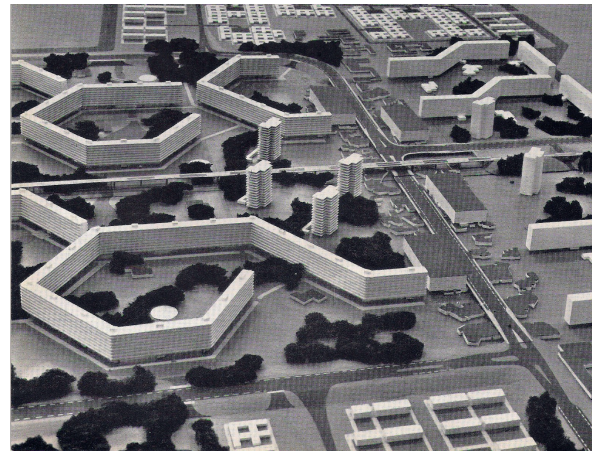
Le Corbusier, Plan Voisin, Parijs (1925)

Het concept *Broadacre City* beoogde bevrijding van stedelijke armoede/ellende en verbinding met de natuur. De ontwikkeling van de telefoon en de auto maakte de traditionele stad achterhaald. *Broadacre City* personifieerde een anti-stedelijke ideologie, doortrokken van een flinke scheut Amerikaanse pioniersmentaliteit. Elke burger zou minimaal 1 acre land moeten bezitten en daarop boeren. Dit maakte het familiebedrijf tot de basis

¹ Wijdeveld is als architect, net als de vroege Rem Koolhaas, vooral bekend van ontwerpen, niet van gerealiseerde projecten. Die zijn er overigens wel: o.a. aan de Hoofdweg West in Amsterdam en het interieur van de Nieuw Amsterdam (te water gelaten in 1937). Hij was hoofdredacteur van het (architectuur- en kunst) tijdschrift *Wendingen* (1918-1933).



Bobigny, grand ensemble: een slangenmuur met hoogbouw als strooigoed



Bijlmermeer. Vergelijk dit met de speelse vormen van Bobigny

van de Amerikaanse beschaving. Steden zouden oplossen in een ijl ruraal agrarisch landschap.

Zonder overdrijving kunnen de ideeën van de utopische stedenbouw (ik noem nog twee namen: Frederick Law Olmsted (1822-1903) (City Beautiful Movement, Central Park), Ebenezer Howard (1850-1928) (Garden Cities of Tomorrow)) grotendeels worden samengevat met het zoeken naar een verhouding tussen platteland en stad. En met het ontwikkelen van nieuwe bouwtechnieken werden open ruimte en hoogbouw als complementaire zaken, mal en contramal, beschouwd. Het Plan Voisin (1925) van Le Corbusier, een alternatieve inrichting van het centrum van Parijs (een tekening, niet bedoeld om uitgevoerd te worden), ging uit van een vergelijkbaar idee: hoe hou je zoveel mogelijk (groene) ruimte in een stedelijke context?

Bijgaande illustraties, van een 'grand ensemble' in Bobigny (Parijs) en de Bijlmermeer, laten gerealiseerde voorbeelden van deze 'hoogbouw in ruime setting' zien. Ook de 'harde stadsranden' die in de jaren vijftig en zestig in zwang kwamen zoals de noordelijke begrenzing van Vinkhuizen (slim om zo schaduwwerking in de wijk te minimaliseren) zijn exponenten van dit

ontwerp-denken: hier zorgt het landschap (en niet een aangelegd park) voor de ruimte die het hoge bouwvolume vraagt. Inmiddels zijn in veel steden harde randen verzacht door later toegevoegde bebouwing. Een verre nazaat van de gedachte van volume en ruimte als mal en contramal is het plan Haverleij in 's-Hertogenbosch (Sjoerd Soeters en Paul van Beek) waar een aantal 'kasteelachtige' clusters (weliswaar geen hoogbouw) van woningen verspreid liggen in een groen gebied, voorzien van golfbanen.

Hoogbouw, of in ieder geval gestapelde bouw, heeft als complement openbare ruimte; bij grondgebonden bouw is dat private ruimte (tuinen). Dat heeft al direct een rem gezet op het categorisch kiezen voor hetzij hoog-, hetzij laagbouw. En de vraag of er met hoogbouw een 'nieuwe, stedelijke' samenleving zou ontstaan kreeg in Nederland in de jaren zeventig impliciet een antwoord: er kwam een bouwstop op gestapelde woningbouw. Daarvóór hadden zich in de negentiende eeuw al particuliere initiatieven ontwikkeld om de dichte pakking van stedelijk wonen te compenseren: de volkstuin. Hoogbouw is niet de oplossing voor het huisvestingsprobleem maar veronderstelt een geïnteresseerde doelgroep. Hoogbouw in stedelijke contexten is tegenwoordig niet uitzonderlijk,



Zeeheldenbuurt Delfzijl



Braun en Hogenberg, Prospect Groningen 1572

maar bij pioniers als Le Corbusier was het vooral een *statement*.

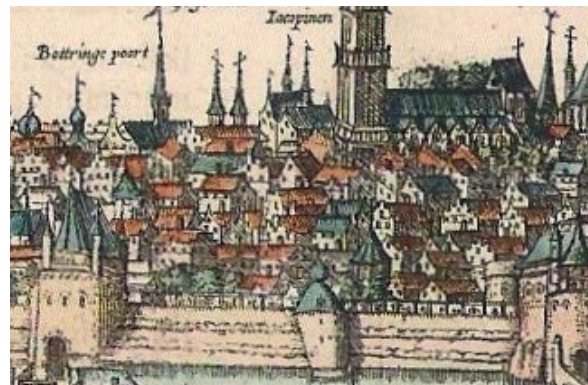
Tegenover de volkstuin, exponent van het streven naar ruimte als die niet direct bij het huis is, zien we tegenwoordig het verstenen van de tuin. Onder het motto *TuinTotaalTegelen* gerieven hoveniersbedrijven opdrachtgevers die 'verlegen zijn met grond'. Zou in die gevallen misschien ook gestapelde bouw een oplossing zijn? Of zou een onderzoek naar woonstijlen aan het licht brengen dat het alleen het gebrek aan groene vingers is dat tot betegeling leidt? Of is het de wens tot uitbreiding van de beperkte binnenruimte?

Hoogbouw en zijn context

Hoogbouw, en we kunnen weer beginnen met torens, kan een bijdrage leveren aan het stedschoon – het is al even genoemd. Hoogbouw structureert het stedelijk landschap, biedt oriënteringspunten, accenten; kortom, hoogbouw zorgt voor landmarks. Naast (en door) herkenbaarheid kan dat ook een gevoel betekenen van thuis zijn, vertrouwd zijn met zijn omgeving (of juist niet). Dat geeft hoogbouw ook betekenis buiten het eigenlijke object en zijn directe gebruikers. Hoogbouw geeft accenten in het silhouet van een stad. Wie de Van Brienoordbrug in Rotterdam passeert kan bij het kijken naar het westen een licht gevoel van opwindend niet onderdrukken. Het stadssilhouet, de stad, krijgt door de hoogbouw allure². Moeten we toe naar skylineplanning? Wat zou dat moeten/kunnen inhouden? Kan zo hoogbouw een plek krijgen in de planning? Een kleine verkenning. We beginnen met het prospect van Groningen van Braun en Hogenberg uit 1572.

Van deze prent is het logo van de Vrienden afgeleid. Braun en Hogenberg namen het (inmiddels klassieke) zuidelijke aanzicht.

Wat zien we op Braun en Hogenbergs prent? Een ensemble van een aantal kerken, torens, overige gebouwen, stadsmuren, molens, enzovoort. De gracht is niet het Zuiderdiep, maar ligt wat zuidelijker, ongeveer op de plek waar nu de Praedinius-, Ubbo Emmius-, Here- en Radesingels lopen. Op de voorgrond de Hondsrug met Hereweg en Oosterweg, en terzijde daarvan het Winschoterdiep. Onmiskenbaar is de tekening op de stad gefocust. De stad, als eenheid, is



Prospect Braun en Hogenberg (detail)

in het aanzicht een chaos van gebouwen, met als accenten de kerken die er bovenuit rijzen, uiteindelijk suggererend dat hier van alles groeit en bloeit. De individualiteit van de afzonderlijke woningen ontbreekt: het zijn standaard 'stempels' in de afbeelding, gegeneraliseerd tot een kleiner aantal huizen dan werkelijk aanwezig is. Als 'opvulling' misschien zelfs te omschrijven met proto-pointillisme.

² In de Volkskrant (27-5-22) vragen Kirsten Hannema (tekst) en Loes van Duijvendijk (foto's) zich af of de hoogbouw in Rotterdam zijn verzadigingspunt bereikt. Is er nog een markt voor? In ieder geval heeft de euforie over de hoogbouw ook een keerzijde. Anonimiteit en daarmee uitgelokte criminaliteit kan mogelijk het hoofd worden geboden door (semi) publieksfuncties in een bouwblok met torens op te nemen. Dus meer planning vanaf ooghoogte (en aandacht voor de plint!) in plaats van focus op de skyline.



Hoogbouw aan de Amstel in Amsterdam

Braun en Hogenbergs prospect is, en dat kunnen we ervaren als we op het Stationsplein staan, inmiddels grotendeels onherkenbaar. Maar het chaotische karakter is gebleven. In het begin van de twintigste eeuw was het aanzien ook nog gelaardeerd met fabrieken, fabrieksschoorstenen en gashouders. Watertorens droegen ook bij aan het profiel (en doen dat deels nog). Bouwkransen voegen tegenwoordig weer een rimpel toe aan de skyline, ze maken er zelf ook tijdelijk deel van uit. De boodschap die een silhouet aan de kijker geeft is (en ik wil best generaliseren!): zie



Winy Maas (MVRDV) Valley Zuidas

deze fleurige en bloeiende stad, gegroeid als een bos met een grote verscheidenheid van (letterlijk) gewassen. Met andere woorden: een silhouet laat chaos zien, resultaat van individuele bouwinitiatieven die samen onbewust en ongepland tot iets moois of op zijn minst iets opmerkelijks voeren: een nederzetting, een stad. Net als bij een bos is het moeilijk een esthetisch oordeel over een silhouet uit te spreken. Zie bijvoorbeeld het absurdisme van Wim T. Schippers en Theo van

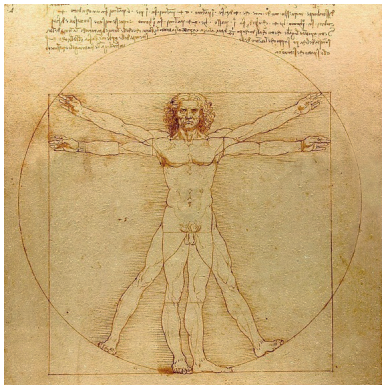
den Boogaard die Sjef van Oekel laten zeggen: "Bah, wat een lelijk bos. Daar zou toch allemaal prachtige woningwetbouw kunnen staan!". Stadsgezichten, en ook silhouetten bieden tekenoefenstof voor aankomende architecten: ze ervaren schaal, verhoudingen, contrasten, overgangen, ontleend aan iets dat 'natuurlijk', ongepland, is gegroeid, ja zelfs (!) is gecreëerd. Maar de eerste associatie is: zo is het gegroeid. Zo onderwijst de natuur de kunst.

Silhouet als object van planning?

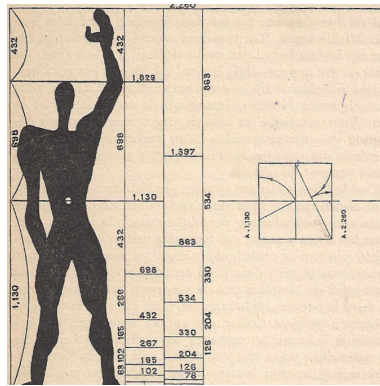
Zoals gezegd, hoogbouw geeft accenten in een silhouet van een stad. Maar Groningen is inmiddels niet meer, zoals bij Braun en Hogenberg, in één prospect te vangen. Daarvoor is de stad te uitgestrekt. En een silhouet verandert met de kijkrichting, er is geen sprake van een eenduidig beeld – dat was ook al bij Braun en Hogenberg het geval. Wat valt te denken van een beleid dat een skyline wenst te vervolmaken? Bestuurlijk/politiek is het lastig, om het woord onmogelijk maar te vermijden, om een voorkeur voor hoogbouw op een bepaalde plek en met een bepaalde hoogte *te motiveren met iets als een beeld op (ruime) afstand*. Dat ook nog eens bepaald wordt door de kijkrichting! Daarentegen kan op een lager schaalniveau wel sprake zijn van een beleid dat indirect ook het silhouet raakt: maximale bebouwingshoogte, en zichtlijnen op torens (aanwijzing Beschermd Stadsgezicht Binnenstad 1991; het gaat hier om de Martinitoren, de A-kerktoren, de toren van de universiteit en de toren van de St Jozefkerk).

Naast het veilig stellen, of in ieder geval het in het geding brengen van het zicht op torens bij de beoordeling van bouwinitiatieven (waarbij overigens van *skylinebeleid* geen sprake is: het gaat om het zicht vanaf de begane grond op individuele gebouwen) is er ook beleid denkbaar dat welbewust hoogbouw een plek geeft in de stad. Zo zijn enige jaren geleden met het programma *intense stad* een aantal individuele hoogbouwprojecten in de stad ontwikkeld bij knooppunten van verkeer, dus goed bereikbaar. Gelegen op plaatsen waar het kon/kan en waar ze aan de kwaliteit van de plek bijdragen. Hoogbouw werd zo functioneel ingepast in de stad. Naar een welbepaald silhouet (ziet u de inspraak over dit beleidsdoel al voor u?) werd niet toegewerkt. Het resulteerde in een aantal verspreid liggende hoogbouwprojecten in Groningen.

Anders gezegd: een silhouet/skyline is niet iets dat zich met planmatigheid verdraagt. Planmatigheid, besef van weldoordacht, of misschien



Leonardo da Vinci, Vitruviusman



Le Corbusier, Modulor



Jaap Bakema, "Architectuur zou weer uitdrukking moeten zijn van menselijke gedragingen"

iets minder weldoordacht, maar in ieder geval te verantwoord beleid laat zich wel op een *lager* schaalniveau herkennen: de situering van hoogbouw in het weefsel van de stad. Daarbij kan ook oriëntatie, en geleiding van het stadslichaam in overzichtelijke delen, wel of niet ter begeleiding van doorgaande routes, een rol spelen. Men kan kiezen voor clustering of juist niet. Bijgaande illustratie uit Amsterdam laat zien hoe hoogbouw, geclusterd, zich tot de omringende ruimte verhoudt. Een cluster van hoogbouw, omgeven door lagere bouwvolumes, als een ziggurat. Samen vormen ze een ensemble. Dit laat zien wat zorgvuldigheid in vormgeving en volumes (op beperkte schaal) vermag. Het ensemble als

Terug naar Groningen. Mogelijk is vanuit Zuidhorn nog het meest het idee van een skyline te ervaren: op de voorgrond de flats van de noordkant van Vinkhuizen, gecombineerd met recente hoogbouw aan de Reitdiepzone en daar weer achter de hoogbouw tussen Zonnelaan en Dierenriemstraat. In de rechterooghoek de hoogbouw aan de Siersteenlaan. Van belang is de diepte, de ongelijke afstand tot de kijker, soms zelfs het schuilgaan van het ene gebouw achter het andere. Dat biedt in gezamenlijkheid, *als ensemble*, het beeld van een zich ontwikkelende stad. Verder is de skyline van Groningen 'dun',



Zicht op Groningen vanaf de Bauke Mollemabrug.

geheel heeft de ruimte. Canaletto zou zich aan de Amstel uitstekend kunnen uitleven.

En al zijn zelfs hele stadsdelen nog wel te plannen zoals de westelijke tuinsteden in Amsterdam laten zien, voor *een stad als geheel* is dat een illusie. Hier moeten we ons overgeven aan wat 'de natuur' (lees: de onbeheersbare willekeur van bouwinitiatieven, ook in de tijd) ons biedt. Een stad is nooit af. Maar, hoe dan ook, *clustering van hoogbouw geeft mogelijkheden tot het vormen van ensembles* die als zodanig groei en bloei van een stad representeren. De ultieme metafoor daarvan is een combinatie van *hoogbouw met bomen* zoals door Winy Maas (MVRDV) voor de Zuidas in Amsterdam ontworpen (Valley). Metafoor en waar hij voor staat – de bloeiende en groeiende stad – vallen hier samen. Milaan ging Amsterdam hierin voor.

een verzameling individuele hoge gebouwen. Dat geldt zelfs voor de combinatie Gasunie-Leonardo-hotel aan het Vrijheidsplein, die zich van enige afstand (de weg Peize-Groningen) volstrekt niet als een 'ensemble' laat herkennen: de gebouwen zijn daarvoor te laag en/of ze staan te ver uit elkaar en/of het zijn er te weinig. Het Europeaplein in Leeuwarden, in de jaren vijftig/zestig ooit de eerste hoogbouw van die stad genoemd, is beter geproportioneerd.

En over proportionaliteit gesproken: ruimtelijke vormgevers als architecten en stedenbouwkundigen werken met verhoudingen. Die hebben ze gezocht in natuurlijke figuren, bijvoorbeeld de Vitruviusman van Leonardo da Vinci en de Modulor van Le Corbusier. Een stapje verder is dan Bakema's idee van mededeelzaamheid van

publieke (=stedebouwkundige) en privé (=architectonische) ruimte door "overgangselementen die in het bouwprogramma van elk groot gebouw kunnen worden onderscheiden" (Bakema, Van stoel tot stad 1964). "Gebouwen zouden weer vriendschap met elkaar kunnen sluiten zoals dat wel eens gebeurt met mensen via elkanders kinderen of dieren". Kortom: "architectuur zou weer uitdrukking kunnen zijn van menselijke gedragingen." Opnieuw *natura artis magistra!*

Bij de ontwikkeling van hoogbouw aan de Friese straatweg heeft proportionaliteit niet overduidelijk hoog in het vaandel gestaan. Volumes als die van de Woldringlocatie zijn niet afgestemd op het geheel. De Woldringlocatie is een plomp gebouw, een obese 'tent' met een inzakkend dak, op zichzelf wel goed voor veel zonnepanelen, maar een storend element in de rest van de hoogbouwprojecten. Hier is een kans gemist.

Tot slot

Groningen is geen hoogbouwstad. En de vraag of het er een gaat worden of zou moeten gaan worden schijnt nog wat prematuur. Wanneer we naar de markt kijken is/likt de vraag naar grote hoogbouwcomplexen in de kantorensector niet groot. Duogebouw en Gasunie zijn een bescheiden begin, de aanwezigheid van de Gasunie komt voort uit een al weer enige decennia geleden genomen politieke beslissing, en het Duogebouw huisvest rijksdiensten, als opvolger van de drie torens rijksdiensten op de Engelse Kamp en de Kempkensberg. Dit tweetal, al geruime tijd de enige in hun soort in deze stad, laat zien dat met bedrijfsbestemmingen (ook als bedrijfsverzamelgebouw) hoogbouw in Groningen niet concurrerend is met het westen des lands. En daarmee is de kans op wat schralere architectuur wat groter: een bedrijf kan met architectuur nog wel eens uitpakken. Afgezien van het Leonardohotel is wonen in Groningen de aangewezen functie in hoogbouw. Dat kan als complex van studio's (met een specifieke doelgroep), of studio's in combinatie met volwaardige woningen, dan wel als uitsluitend wonen in het luxere segment. Elk van deze invullingen geeft andere mogelijkheden om tot vergroting van het stedschoon te geraken.

Vooralsnog lijken we vooruit te kunnen met de Algemene Groninger Criteria van welstand (kort samengevat: plaats van het gebouw in zijn setting (hieronder ook te rekenen of het in een functionele behoefte voorziet), het gebouw zelf en de detaillering ervan). Uit het voorgaande zou daar aandacht voor het contrast gebouw-omringende ruimte nog aan toe kunnen worden gevoegd (bij

'setting'). En wanneer er zich kansen voordoen voor clustering, doe het dan goed.

Groningen kent een aantal gebouwen die wat vormgeving betreft er wel uitspringen: het Duogebouw, de cilinder van Patrimonium in Selwerd, de Lefiertoren bij het winkelcentrum Paddepoel. Maar er zijn ook minder geslaagde gebouwen: de beide torens aan de Dierenriemstraat (ontwikkeld door MWPO) waar witte verf de armoede van de proportionering/geleding van de gevel moet verhullen. Of wilde men de aalscholver en de duif vóór zijn? De Woldringlocatie is al genoemd en



Woldringlocatie.



Lefiertoren. Zo kan het ook!



Hoogbouw aan de Dierenriemstraat. Met zijn onregelmatige schikking van de (smalle) ramen is de linkertoren is wel interessanter dan de rechter. Maar de witte verf doet elke poging om visueel vat te krijgen op de gevel weer te niet.

de Zwarte Doos aan de Eendrachtskade is met de functieverandering van kantoor naar studio's 'vertrut' met mosterdkleurachtige verticale ornamentiek.

Zonder twijfel zijn er bij hoogbouwprojecten (zoals bij alle projecten) negatieve effecten te verwachten. Schaduwwerking en verlies van het uitzicht op het hemelgewelf liggen voor de hand. Maar tussen al de mogelijke bezwaren tegen hoogbouw zijn dat de minste. Bij bouwen in een stad ontkom je er niet aan. Bezwaren verdienen een luisterend oor, maar uiteindelijk ontwikkel je op grond van *dergelijke* NIMBY-overwegingen geen stad.

Activiteiten

Lezing over het Hoofdstation

In 2013 kwam in opdracht van NS en ProRail een cultuurhistorisch onderzoek gereed. Het diende tot bewustwording van de oorspronkelijke opzet van het Groningse station om van hieruit “plannen voor de (deel)verbouwingen, uitbreiding en gebiedsontwikkeling op een afgewogen wijze te ontwikkelen.”

Waar: Groninger Archieven
Wanneer: woensdag 2 november
Tijd: 20.00 uur

Toegang vrij

Tot welke keuzes heeft dit onderzoek geleid bij de huidige verbouwing van het Hoofdstation en zijn emplacement en omgeving? Welke uitkomsten van dit project mogen we verwachten? En wat zou in de toekomst nog verder kunnen worden ondernomen, gegeven de adviezen van dit onderzoek?

Hierover spreekt mevrouw Stefanie Weser voor de Vrienden van de Stad Groningen. Zij is directeur van TAKarchitecten te Arnhem en Delft en was in 2013 betrokken bij het cultuurhistorisch onderzoek.

Aanvullingen en correcties

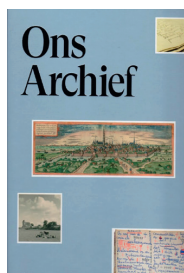
De foto van de omslag van nr 109 heeft betrekking op de bovenbouw van het Prinsenhof, gezien vanuit de Prinsentuin.

De foto op pagina 11 onderaan zal menigeen de wenkbrauwen hebben doen fronsen. Het afgebeelde pand, achter de Muziekschool, is vanaf de openbare weg niet te zien; de foto is gemaakt in de tuin. Wel kan men dit toevluchtsoord voor de Hugenoten vanuit het Forum (noordzijde) zien.

Ten onrechte is de maker van de foto's bij het artikel 'Het heeft er alle schijn van dat het wel een beetje goedkomt' niet genoemd. Zijn naam: Hein Folkers.

BOEKHANDEL GODERT WALTER

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



Ons Archief:
Verhalen over
de Groninger
Archieven

€ 24,95

Archieven kunnen je raken of zelfs ontroeren. In het nieuwe koffietafelboek *Ons Archief – Verhalen over de Groninger Archieven* delen meer dan vijftig bezoekers en gebruikers van de Groninger Archieven hun fascinatie voor archieven. Ze vertellen over hun vondsten, van film tot perkament. Deze verhalen worden rijk geïllustreerd met foto's en archiefmateriaal. Samen geven ze een unieke inkijk in de wonderde wereld van archieven.



Ingeborg Nienhuis:
Hoeze
Toenbaauw

€ 12,50

Aaltje studeert ien Stad en woont mit n stuk of wat wichter ien Toenbaauwstroat. Opgruid ien n regenbooggezin mòs Aaltje eefkes heur draai vienden op koamers. Ien Hoeze Toenbaauw voldut t heur haile best en zai roegelt van t aine oaventuur ien t aander. Ingeborg Nienhuis (1981) schriift verhoalen ien streekttaal en ien standaardtaal. Ien 2022 won de schriifster de Nedersaksische schriiefwedstriid.



Emma Timmerman:
Erfgoed
in Groningen,
historische
dorpen

€ 12,95

Het Groningse platteland staat van oudsher bekend als de Ommelanden. Drie voor Groningen kenmerkende typen dorpen staan in dit boek centraal: wierdedorpen, streekdorpen en vestingdorpen. *Erfgoed in Groningen. Historische dorpen* biedt een rijk geïllustreerd cultuurhistorisch overzicht, met aandacht voor de veelzijdige geschiedenis van dit Groningse erfgoed, maar met de focus op wat er vandaag de dag nog te bewonderen valt.



Erik Dorsman:
Grote Markt
Oostzijde

€ 34,95

Na ruim twee decennia ideeën verzamelen, visies maken, plannen tekenen en gebouwen realiseren is de transformatie van de Grote Markt Oostzijde een feit. Wat waren de uitgangspunten van deze grootschalige ruimtelijke ontwikkeling? Hoe kwam de planvorming tot stand en wie ontwierp de gebouwen? *Grote Markt Oostzijde Groningen – 20 jaar stadsontwikkeling in 40 verhalen* blikt in een uitgebreide geschiedschrijving terug op het proces – van initiatief tot uitvoering.



Ineke den Hollander:
Een Schricklijck
Jaer

€ 25,00

Een Schricklijck Jaer gaat over de oorlog van 1672 in het noord-oostelijk deel van de Republiek. Na de bisschoppelijke triomftocht langs de Overijsselse vestingsteden volgt de aanval op Coevorden, dat binnen tien dagen valt. Daarna keert het tij. De stad Groningen houdt stand. Aan het einde van het jaar 1672 volgt de herovering van Coevorden. Maar daarmee is de oorlog in de noordelijke gebieden nog lang niet afgelopen. Als alle vijandelijke legers zijn vertrokken moet het land weer opgebouwd worden. Oude politieke tegenstellingen herleven en houden een wederopbouw tegen. Bovendien gaat de oorlog nog steeds door, in het buitenland weliswaar, maar de kosten worden verhaald op de inwoners van de Republiek. De gevolgen van de oorlog, vooral voor het dagelijks leven van de gewone inwoners vormen de afsluiting van het boek.

Vrienden van de Stad Groningen
Van Royenlaan 19A
9721 EJ Groningen

PostNL
Port Payé
Pays-Bas

Groeininga

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.

Hoe wordt u donateur?

U kunt u als donateur van de Vrienden van de stad Groningen opgeven bij bovenstaand correspondentieadres of via de website.

website: www.vriendenstadgroningen.nl
e-mail: info@vriendenstadgroningen.nl

Bank: NL06 INGB 0000 4473 73

Minimum donatie
€20,00 per jaar

Colofon

Bestuurssamenstelling

R.C.E. Neef (voorzitter)
C. J. A. Wessels, (secretaris)
G.J. Schouten (penningmeester)
P. J. E. Bootsma
K. Jonkman
E. M. Meisner
T. van der Meulen
P. H. Pellenbarg
H.Th. van Veen

Redactie:

P. J. E. Bootsma
T. van der Meulen
P. H. Pellenbarg
H.Th. van Veen

Ontwerp en vormgeving:

MOTTOW, martijn otto wolf

Redactieadres:

H.W. Mesdagplein 6
9718 HR Groningen
Tel 050 5890776
meulen1@xs4all.nl

Kopijdatum nummer 111:

28 november 2022