



Sleutelen aan de stad: de Lutkenieuwstraat

Aletta Bastmeijer

Inleiding

Dit artikel gaat over de Lutkenieuwstraat, de verbindingsstraat tussen de Turftorenstraat en de Akerkhof/Brugstraat, en de verschillende plannen om deze straat aan te passen aan veranderende eisen (afb. 1). Het is een afspiegeling van hoe men over de stad en het verkeer dacht en een voorbeeld van ontwikkelingen die in veel steden in binnen- en buitenland plaatsvonden.

Afb. 1. De Lutkenieuwstraat gezien naar het zuiden, circa 1935. Foto: collectie RHC Groninger Archieven.



Deze ontwikkelingen zijn een gevolg van de groei van de stad in de 19e eeuw, de ontmanteling van de verdedigingswerken na de vestingwet van 1874, de mogelijkheid daarna grootschalig uitbreidingen te plannen, de Woningwet van 1901, die onder andere gereguleerde planning in de vorm van uitbreidingsplannen verplichtte, en het steeds krappere worden van de oude binnenstad door onder andere de toename van verkeer.

De keuze voor de Lutkenieuwstraat komt voort uit een eerder gedaan onderzoek naar deze straat in verband met de sloop van Het Tehuis en de daaropvolgende opgraving (zie 'Jaarverslag archeologie in 2005', elders in dit jaarboek)¹.

1. Bastmeijer 2004.

Poging tot regulering

Door het toegenomen verkeer blijken in het begin van de twintigste eeuw veel straten in de stad, zoals de Lutkenieuwstraat, te smal. De gemeenteraad van Groningen machtigt daarom het College van Burgemeester en Wethouders in 1912 “...om, wanneer eigenaren van grond zich genegen betoonen stroken gronds ter verbetering en verbreding van de openbare straat aan de gemeente in eigendom af te staan, die stroken grond over te nemen, zo nodig met de verplichting die stroken te verharderen”². Ook krijgen bouwaanvragen geen goedkeuring die uitgaan van de oude rooilijn op plaatsen waar dat volgens de nieuwe ideeën niet wenselijk is. Zo wordt in 1916 een bouwaanvraag van de NV Heinekens Bierbrouwerij voor Lutkenieuwstraat 42 afgewezen omdat de Lutkenieuwstraat op deze plaats slechts drie meter breed is. Als in 1919 een strook grond van het perceel aan de Gemeente wordt overgedragen en de nieuwbouw ruim drie meter naar achteren is gepland, komt de vergunning alsnog.

Bij een bouwaanvraag voor Lutkenieuwstraat 5 in 1921 stuurt de eigenaar zelfs een begroting mee van de kosten voor het terugleggen van de voorgevel in de geplande rooilijn³. Het gemeentebestuur reageert hier uiteindelijk op door te benadrukken dat het bevorderen van de verbreding van de Lutkenieuwstraat uit financieel oogpunt niet mogelijk is.

De Raadscommissie van de Openbare Werken en het Brandwezen

In de jaren twintig van de vorige eeuw wordt er door de Raadscommissie van de Openbare Werken en het Brandwezen concreet onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de rooilijn van een groot aantal pleinen en straten, waaronder de Lutkenieuwstraat, die acht meter breed moet worden, naar achteren te leggen of anders te reguleren. De Commissie geeft per straat aan waar en hoe ver de verbreding plaats zal moeten vinden en of de voorgenomen verbreding haalbaar is. Zo blijkt de verbreding van de Stoeldraaiersstraat onbegonnen werk, omdat er van zeer kostbare percelen te weinig zal overblijven⁴. Verbreding zal hier alleen mogelijk



Afb. 2. Nieuwe voorkevelrooilijn zoals vastgesteld in 1921. Het gehele tracé zal acht meter breed moeten worden.
Tekening: collectie Dienst RO/EZ.

2. RHC Groninger Archieven, Secretariearchief van de Gemeente Groningen, periode 1916-1965 (1841), inventarisnr. 417, brief 3 februari 1912. In volgende noten wordt naar dit archief verkort verwezen; 1841 + inventarisnr.
3. Het slopen van de bestaande gevel, het inkorten van de kap, de nieuwe bakstenen en het metselen van de nieuwe voorgevel en alle bijkomende kosten zijn geraamd op f 1110,-. Uit: bouwdoos B 9783, Lutkenieuwstraat 5.
4. In 1945 is de Stoeldraaiersstraat voor een groot deel verwoest, zodat uiteindelijk toch het gewenste brede profiel ontstond.

zijn als wordt overgegaan tot algehele onteigening. Ook de verbreding van de Oude Kijk in 't Jatstraat (aan de westzijde) en de Visserstraat (aan de noordzijde) en het rechte trekken van de percelen aan de zuidzijde van de Grote Markt, tussen de Gelkingestraat en de Oosterstraat, is niet haalbaar⁵. De Lutkenieuwstraat zal met De Laan, het Gasthuisstraatje en de Vijfde Drift een tracé van acht meter breed gaan vormen, wat de sloop van veel huizen betekent (afb. 2).

In 1927 schrijft de directeur van Gemeentewerken H.P.J. Schut aan het college van Burgemeester en Wethouders hierover, na advies van de Raadscommissie van de Openbare Werken en het Brandwezen, dat er veel meer naar gestreefd zou moeten worden enkele hoofdverkeerswegen in het stadscentrum op krachtiger wijze te reguleren, omdat met het vaststellen van rooilijnen over zeer vele jaren pas enig succes zou kunnen worden bereikt. Het terugplaatsen van een enkel pand geeft rare situaties, namelijk 'gapingen' in de gevellijn. Beter lijkt het hem als *"...de bestaande situatie blijft gehandhaafd, doch de gemeente verkrijgt bij verbouwingen de voor de straatverbreding benodigde grond reeds kosteloos in eigendom en tevens het recht, om na een bepaald aantal jaren de gehele bebouwing in de ontworpen rooilijn terug te brengen"*⁶.

De verbreding van enkele hoofdverkeerswegen naar het centrum moet volgens Schut worden toegejuicht, maar dit zal verder worden uitgewerkt in het te maken uitbreidingsplan. De eerste versie van het uitbreidingsplan is in 1928 gepresenteerd, in 1932 de herziene versie en in 1936 wordt het plan vastgesteld. Schut en zijn adviseur Berlage leggen in het plan de nadruk op de infrastructuur van water, spoor en wegen. Er zijn twee ringwegstelsels ontworpen met radiaalwegen als invalswegen. Er wordt echter niet ingegaan of hiervoor doorbraken of andere aanpassingen van rooilijnen zijn vereist. Het door Schut en Berlage geplande spoorwegemplacement bij het Stadspark wordt als te grootschalig en ambitieus ervaren waardoor het plan uiteindelijk geen doorgang krijgt.

In 1930 schrijft Schut een brief, naar aanleiding van het overleg tussen de Raadscommissie van de Financiën en de Raadscommissie voor de Openbare Werken en het Brandwezen, over welke straten moeten worden aangepakt in verband met de *versleten toestand van het plaveisel*. Over het verbeteren van de bestrating van de Lutkenieuwstraat schrijft hij: *"De nieuw ontworpen rijweg, ..., kon, in verband met de geringe breedte welke tussen de gevels beschikbaar is, slechts een breedte van 2.50 m. verkrijgen. Ter weersijden blijven dan betrekkelijk smalle trottoirs van wisselende breedte over, ..., waar in verband met de plaatselijk vooruit springende bebouwing, aan een zijde van de straat geen trottoir zal kunnen worden aangelegd"*⁷. In deze brief gaat Schut dus (voorlopig) uit van het handhaven van de bestaande rooilijnen.

Het Tehuis

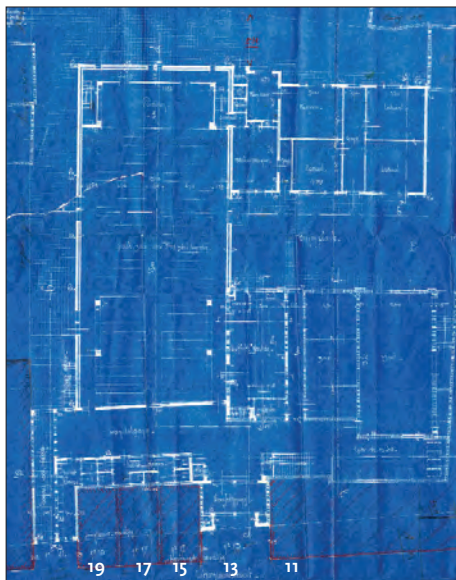
In 1934 wordt er een bouwvergunning aangevraagd door de Christelijke Jongerenvereniging om het pand Lutkenieuwstraat 13, in 1891 gebouwd voor de vereniging als Tehuis voor Militairen en Burgerjongeren, gedeeltelijk te veran-

5. RHC Groninger Archieven 1841-183, nr. 4.

6. Ibidem, brief van Schut aan B&W, 24 juni 1927.

7. RHC Groninger Archieven, Secretariearchief van de Gemeente Groningen 1916-1965 welke buiten de dossiervorming zijn gehouden 1916-1945 (1902), inventarisnr. 193, plannen voor verbetering van straten, brief van Schut aan B&W, 21 februari 1930.

Afb. 3. Blauwdruk van het ontwerp van Kuiler en Drewes voor Lutkenieuwstraat 13, 1938.
Tekening: collectie Dienst RO/EZ.



deren en naar achteren uit te breiden⁸. De vergunning wordt gegeven en er wordt een aantal malen uitstel verleend omdat door financiële tegenslagen nog niet aan de verbouwing is begonnen. Als er in 1938 een nieuwe aanvraag komt, is in de plannen de rooilijn van het entreegebouw naar achteren gelegd in verband met de bepalingen uit 1921 om de straat te verbreden. Het oorspronkelijke entreegebouw uit 1891, Lutkenieuwstraat 13, wordt gesloopt en de nieuwe entree komt een stuk naar achteren te liggen (afb. 3).

In 1954 worden de woningen Lutkenieuwstraat 15, 17 en 19 gesloopt en de rooilijn aangepast. De rooilijn van het aan de andere kant gelegen pakhuis uit 1907 (nr. 11) blijft echter tot circa 1970 ongewijzigd. Dan gaat ook dit pand tegen



Afb. 4. Lutkenieuwstraat 11 vóór 1970, gezien naar het noorden. Foto: collectie Stichting M&M.

Afb. 5. De Lutkenieuwstraat, ongeveer 1980; links: Het Tehuis.

Foto: collectie RHC Groninger Archieven.



8. Zie voor een uitgebreide beschrijving van de geschiedenis van Het Tehuis: Bastmeijer, 2004.

Afb. 6. De Lutkenieuwstraat gezien vanuit de Turftorenstraat, 1965. Foto: collectie RHC Groninger Archieven.



de vlakke ten behoeve van nieuwbouw voor Het Tehuis en wordt de rooilijn uit 1921 aangehouden (afb. 4 en 5)⁹.

De naoorlogse periode

In het wederopbouwplan van de stad is de Grote Markt het centrale verkeersplein. Om de bereikbaarheid en doorstroming te bevorderen worden straten verbreed en zelfs gevelwanden naar achteren gelegd. Ook minder centraal gelegen straten in het centrum moeten worden aangepast aan de moderne eisen. Ten behoeve daarvan koopt de Gemeente aan het eind van de jaren vijftig/begin jaren zestig van de vorige eeuw verschillende panden in de Lutkenieuwstraat. De Dienst der Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting motiveert de aankopen met “... de ter plaatse gedachte rooilijnen voor het verkrijgen van een verbindingsweg van de Brugstraat af via de Lutkenieuwstraat en De Laan naar de Noorderhaven en omgeving en de gedeeltelijke sanering van deze buurt” (afb. 6)¹⁰. En later “... Hoewel de realisering van deze rooilijnen eerst in de toekomst zal plaatsvinden, dient n.m.m. van de mogelijkheid tot aankoop thans gebruik te worden gemaakt, daar de onderhavige panden kunnen worden aangekocht zonder dat met bedrijfsschade e.d. rekening behoeft te worden gehouden”¹¹.

9. De Vereniging ruilde het pakhuis met de Gemeente voor twee panden aan de overkant, te weten Lutkenieuwstraat 26 en 28.

10. RHC Groninger Archieven 1841-219, nr. 158, aankoop perceel Lutkenieuwstraat 27, brief 10 juli 1957.

11. RHC Groninger Archieven, 1841-222, nr. 207, aankoop van percelen Lutkenieuwstraat 29-31-33 en Turftorenstraat 26, brief 4 maart 1959. In 1957 wordt nummer 27 aangekocht voor f 7.000,-; in 1958 wordt nummer 8 gekocht voor ruim f 5.000,-; in 1959 worden de panden Lutkenieuwstraat 29, 31 (gesloopt in respectievelijk 1964 en 1965) en 33 en Turftorenstraat 26 gekocht voor f 40.000,- en de panden Lutkenieuwstraat 40, 42 en 44 samen met Turftorenstraat 28 voor f 70.000,- (RHC Groninger Archieven, 1841-219, nr. 158, 1841-222, nr. 199, 1841-224, nr. 224). In 1962 worden ook Lutkenieuwstraat 9 en 24 aangekocht voor respectievelijk f 75.000,- en f 2.800,- (RHC Groninger Archieven, 1841-232, nr. 330). Nummer 24 lag in de zone die gesloopt zou worden en had daarom, los van haar technische staat, veel van haar waarde verloren.

Afb. 7. Ontwerpschets van het verkeersplan, maart 1967. Uit: Goudappel 1967, collectie Dienst RO/EZ.



Ir. H.M. Goudappel

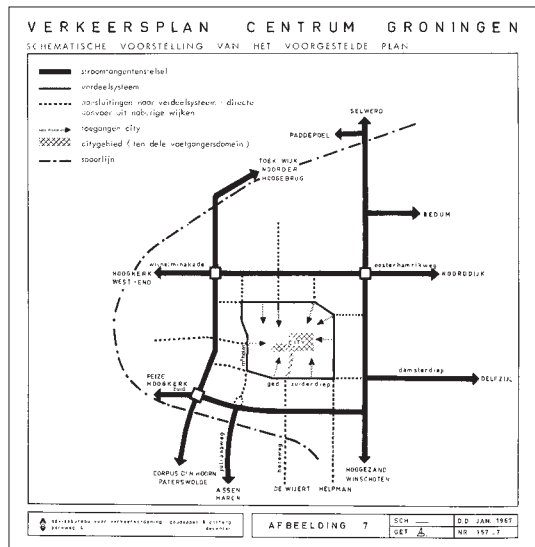
In de jaren zestig dreigt het centrum van de stad werkelijk dicht te slibben door de enorme toename van het autoverkeer. Het Adviesburo voor Verkeers-ordening Goudappel en Coffeng uit Deventer wordt ingehuurd om, samen met de gemeentelijke Commissie Stadsstructuur, te onderzoeken hoe de stad aan te pakken. Door middel van tellingen van reizigers, het nagaan van verkeersstromen en enquêtes komt dit ‘buro’ tot de slotsom: *“In een levende stad als Groningen vertoont de snelle groei van het verkeer een beeld, dat niet onder doet voor de algemene tendens in ons werelddeel: de “explosie van de Kommunikatie” roept het probleem op van verstikte steden en overvolle straten, vooral in de spitsuren. Een jarenlang groeiproses, dat zich eerst ontwikkelde in een “overvloed” van straten en wegen bereikt nu een situatie waarin zich een verzadiging met verkeersmiddelen manifesteert, die frustrerend werkt op het stedelijk organisme”* en *“Het verkeersprobleem is van structurele aard geworden en slechts omvangrijke technische ingrepen en drastische maatregelen kunnen de werktuigen zijn in een nieuw “offensief”*¹². In het verkeersplan van ir. H.M. Goudappel worden dan ook zeer grootschalige doorbraken gepresenteerd omdat men dan nog van mening is dat de binnenstad, behalve een mogelijk klein voetgangersgebied, volledig toegankelijk moet zijn voor alle verkeer, rijdend en stilstaand (afb. 7). Het plan houdt een volledige reconstructie in van het wegnet in en rond de binnenstad; er moeten nieuwe grote doorgaande autowegen – tangenten – worden aangelegd die bestaande straten vervangen. Op kleinere schaal moeten verdeelwegen de stad toegankelijker maken (afb. 8).

De westelijke verdeelweg wordt door Goudappel het *pièce de résistance* van het verkeersplan genoemd: *Doorbraak Munnekeholm*¹³. Hiervoor zal langs het tracé Munnekeholm-Lutkenieuwstraat-De Laan-Gasthuisstraatje-Vijfde Drift heel veel bestaande bebouwing moeten wijken. De Lutkenieuwstraat is in dit plan onderdeel van een doorgaande route van circa 23 meter breed die vier rijbanen bevat.

12. RHC Groninger Archieven, Archief van het gemeentelijk vervoerbedrijf (1459), inventarisnr. 451, Goudappel 1969.

13. Ibidem, inventarisnr. 449, Goudappel 1967/1968.

Schematische voorstelling van het verkeersplan, januari 1967.
Uit: Goudappel 1967, collectie Dienst RO/EZ.



Kadasterkaart uit circa 1828 met daarop aangegeven de geplande rooilijn uit het verkeersplan van Goudappel.
Bewerking: Aletta Bastmeijer.



De bebouwing aan de westzijde van de straat zal in zijn geheel moeten verdwijnen (afb. 9). Goudappel benadrukt de noodzaak van deze doorbraak uit het oogpunt van sanering van de buurt en ontsluiting van de westelijke binnenstad, met name de universiteitsgebouwen in het noordwesten van de stad. Voor de plaatsing van de verdeelweg over dit tracé is gekozen omdat de route langs het Hoge en Lage der A niet mogelijk zou zijn zonder demping van het water, wat vanwege haar grote stedenbouwkundige waarde niet de voorkeur verdiende.

Nieuw Links

Het zeer ingrijpende verkeersplan wordt in 1971, op aandringen van onder andere de toenmalige wethouder van Verkeer, Cultuur, Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting Max van der Berg (PvdA), afgewezen. De Nieuw Linkse stroming ziet de auto als een *ruimteverslindend monster* dat uit het stadscentrum moet worden gedrongen omdat het een te grote belasting is voor de leefbaarheid van de binnenstad. In het bestemmingsplan *Binnenstad Groningen* uit 1976 wordt het verkeerscirculatieplan vastgesteld, dat als belangrijkste doelstelling heeft zoveel



Afb. 10. De Lutkenieuwstraat gezien naar het zuiden, juli 2006.

Foto: Aletta Bastmeijer.

mogelijk gemotoriseerd verkeer uit de binnenstad te weren. Door de instelling van eenrichtingsstraten, de indeling van de binnenstad in vier sectoren die niet toegankelijk zijn vanuit de naastgelegen sector, en meer dan dertienhonderd nieuwe verkeersmaatregelen moet dit worden bereikt. In september 1977 treedt het plan in werking. De grote doorbraakplannen, onder andere bij de Munnekeholm en de Lutkenieuwstraat, zijn dan definitief van de baan. De nieuwe verkeerspolitiek krijgt veel kritiek te verduren van de binnenstadsbedrijven die, naar later blijkt onterecht, vrezen dat het verkeerscirculatieplan slecht zal zijn voor hun omzet.

Slot

In het begin van de jaren negentig van de 20e eeuw vindt een aantal nieuwbouwprojecten plaats in de Lutkenieuwstraat¹⁴. Alle panden volgen de bestaande rooilijn. Ook de nieuwbouw op de plaats van Het Tehuis, gesloopt tussen februari en april 2005, zal de rooilijn volgen zoals vastgesteld in 1921. De straat heeft geen stoepen en is afgesloten voor doorgaand verkeer (afb. 10).

Literatuur

- Bastmeijer, A, *Vooronderzoek opgraving Lutkenieuwstraat 13*. Groningen, 2004.
 Goudappel, H.M., *Verkeersplan Centrum Groningen, reactie op reacties*. Deventer, 1967, met aanvulling uit 1968.
 Goudappel, H.M., *Verkeerssirkulatieplan Groningen 1968-'69*. Deventer, 1969.

14. Onder andere Lutkenieuwstraat 26-28, gebouwd in 1993-94 en Lutkenieuwstraat 3, in 2001 gebouwd in het kader van het *Blue Moon*-project.