

**WIJKBESCHRIJVING HEREWEGWIJK**

Louwrens Hacquebord  
Rita Overbeek

## INHOUD

1. INLEIDING
  
2. ONTWIKKELINGEN TOT DE SLECHTING VAN DE VESTINGWERKEN
  - 2.1. Tot de achttiende eeuw
  - 2.2. Groenvoorzieningen en begraafplaatsen
  - 2.3. Bebouwing en infrastructuur
  
3. DE ONTWIKKELING VAN DE WIJK 1878-1940
  - 3.1. De voormalige vestinggronden en het Sterrebos
  - 3.2. Woningbouw  
Tot het uitbreidingsplan van Mulock Houwer  
De periode 1910-1940
  - 3.3. Overige bebouwing
  
4. ONTWIKKELINGEN NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

LITERATUUR

## 1. INLEIDING

De Herewegwijk is een gemengde wijk ten zuiden van de binnenstad van Groningen, aan weerszijden van de Hereweg. De wijk wordt in het noordoosten en oosten begrensd door de spoorlijn naar Assen (en Duitsland), respectievelijk de Helperzoom. In het zuidoosten, zuiden en zuidwesten vormt het Helperdiep de grens. In het westen gaat de wijk min of meer geleidelijk over in de Rivierenbuurt. Het emplacement van de Nederlandse Spoorwegen vormt de noordelijke begrenzing.

De Hereweg vormde al vroeg de belangrijkste invalsweg van de stad. Aan weerskanten hiervan vond op de hoog gelegen zandgrond land- en tuinbouw plaats.

Rond 1700 werden twee nieuwe verdedigingsgordels aangelegd, waarvan de Helperlinie in het zuiden de belangrijkste was.

Na de aanleg van het Sterrebos in 1765 werd de Hereweg meer en meer een wandel- en 'recreatie'gebied voor de welgestelden. De Zuiderbegraafplaats werd in 1828 aangelegd, de Rooms Katholieke in 1873 en de spoorweg naar Nieuweschans in 1868.

Voordat de vestingwerken gesloopt werden, vond in het gebied ook bebouwing plaats. Aanvankelijk gebeurde dit door particulieren (welgestelden langs de Hereweg, de allerarmsten in een sloppenbuurtje ten westen daarvan), later (vanaf 1865) ook door woningbouwverenigingen.

Na de sloop van de verschillende verdedigingsgordels ontwikkelde de wijk zich verder. Het Sterrebos werd vergroot en kreeg daarbij een geheel nieuwe opzet. Ten noorden ervan vond na de eeuwwisseling woningbouw plaats volgens een daarbij aansluitend plan.

Ten westen van de Hereweg vond verbetering van de sloppen plaats en breidde de wijk zich voornamelijk evenwijdig aan de Hereweg uit. In de jaren '30 zorgde het bebouwen van de Parkweg en (delen van) de aangrenzende straten voor een ontwikkeling in westelijke richting.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de structuur van de wijk ingrijpend gewijzigd door de aanleg van de zuidelijke ringweg met op- en afritten. De aanblik van de wijk veranderde verder doordat relatief veel nieuwbouw plaatsvond, met name ter vervanging van gesloopte woningen.

Zoals gezegd gaat de Herewegwijk min of meer geleidelijk over in de Rivierenbuurt. De Parkweg vormt de enige verbinding met de ten westen daarvan gelegen Grunobuurt (zie "Wijkbeschrijving Grunobuurt"). Het Emmaviaduct en

het Noord Willemskanaal vormen hier een belangrijke barrière.

In het noorden 'loopt' de wijk 'dood' op het stations-emplacement. Tussen de wijk en de in het noordoosten aangrenzende Oosterpoort (zie "Wijkbeschrijving Oosterpoort") vormt de spoorlijn een barrière. De enige (direkte) verbinding tussen beide wijken wordt gevormd door de over het spoor doorgetrokken Waterloolaan.

In het gebied ten zuiden van de ringweg bevindt zich nauwelijks woningbouw; een grotendeels 'groene' zône vormt de overgang naar de bebouwing van Helpman (zie "Wijkbeschrijving Helpman") en de naoorlogse wijken.

## 2. ONTWIKKELINGEN TOT DE SLECHTING VAN DE VESTINGWERKEN

### 2.1. Tot de achttiende eeuw

De Herewegwijk is gelegen op de Hondsrug, een zuidoost-noordwest lopende zandrug die ontstond als gevolg van een landijsstuwung. Ten westen hiervan liep het riviértje de A en ten oosten ervan de Hunze. Deze riviértjes, die ten noorden van de stad samenstroonden en in verbinding stonden met de zee, veroorzaakten regelmatig overstromingen in de lager gelegen gebieden.

Al ver voor het begin van onze jaartelling vestigden zich op deze hoger gelegen rug de eerste mensen. Kleinschalige akker- en tuinbouw vormde hier eeuwenlang de belangrijkste bron van bestaan. In het lager gelegen gebied ten westen van de rug werd ook veeteelt bedreven.

Over de Hondsrug liep de enige noord-zuid verbinding die het hele jaar begaanbaar was. Van deze weg werd in de loop der eeuwen veelvuldig gebruik gemaakt door verschillende legers. Hieraan werd ook de latere naam ontleend: Heerbaan of Heereweg (heer = leger).

In 1698 werd naar een ontwerp van Menno van Coehoorn de Helperlinie aangelegd. Dit was een vooruitgeschoven verdedigingsgordel van de stad Groningen die bestond uit een aarden wal met bastions en een gracht. De gracht verbond het Winschoterdiep in het oosten met het Hoornse Diep in het Westen.

Enige jaren daarvoor was verder naar het noorden, evenwijdig aan de al langer bestaande stadsgracht nog een gracht gegraven. Tegelijk was het gebied aan weerszijden van de Hereweg afgegraven zodat het onder water kon worden gezet.

## 2.2. Groenvoorzieningen en begraafplaatsen

Omdat het enige groen van de stad op de vestingwallen te vinden was, besloot de gemeenteraad in 1741 om de Hereweg aan weerszijden met vier rijen bomen te beplanten. In de loop van de achttiende eeuw ontwikkelde het gebied zich meer en meer tot een wandelgebied waar de welgestelden van de stad 'recreëerden'. Er werden tuinen aangelegd en thee-koepels gebouwd.

In 1765 besloot de gemeente tot de aanleg van een park op een terrein tussen de Here- en de Oosterweg, direct ten noorden van de Helperlinie. In 1688 was de hier gelegen "Kempkensberg" op last van het gemeentebestuur afgegraven omdat men vreesde voor beschietingen vanaf deze heuvel.

Het park werd aangelegd naar een ontwerp van stadshovenier J.C. Becker. De plattegrond was nagenoeg vierkant en vertoonde een rechtlijnige, strak symmetrische opzet die geheel in overeenstemming was met de uitgangspunten van de Franse tuinkunst.

In het midden van de rechthoek bevond zich een open ruimte van waaruit acht lanen stervormig uitwaaierden. Hieraan ontleende het park de naam "Sterrebos". Eén van de lanen was direct georiënteerd op de Martinitoren. De rechtlijnige opzet werd geaccentueerd door een omlijsting van geschoren beukenhagen.

Nadat in 1826 bijna 10% van de inwoners van Groningen aan een epidemie gestorven was, werd besloten dat er niet meer binnen de vesting begraven mocht worden. Twee jaar later werd ver buiten de toenmalige bebouwde kom de Zuiderbegraafplaats aangelegd. De plattegrond hiervan was rechthoekig. Op het rechthoekige terrein werden treurwilgen geplant. De buitenste paden werden omzoomd met beukenhagen.

Op de Zuiderbegraafplaats zijn verschillende bekende Groninger personen en families begraven, waaronder de industrieel W.A. Scholten.

In 1873 werd iets verder naar het zuiden een tweede (Rooms Katholieke) begraafplaats aangelegd.

## 2.3. Bebouwing en infrastructuur

Voordat de vestingwerken in het gebied gesloopt werden was in het gebied al vrij veel gebouwd. De belangrijkste concentraties bevonden zich langs de (Verlengde) Oosterweg en de Hereweg en in het gebied tussen de huidige Viaduct- en Barestraat. De bebouwing bestond aanvankelijk met name uit boerderijen.

Nadat de Hereweg in 1824 verhard was en het onderhoud en

beheer ervan was overgedragen aan Rijkswaterstaat, verschenen in de loop van de negentiende eeuw naast de theekoepels ook permanente verblijven voor de welgestelden. Op de hoek van de (huidige) Waterloolaan kwam een café, evenals tegenover het Sterrebos (het "Boschhuis"). Het laatstgenoemde vormde het overstappunt tussen de gemeentelijke paardentram en de paardentram naar Zuidlaren, die sinds 1892 bestond.

Aan de westkant van de Hereweg verdichtte de bebouwing zich. Het aantal arbeiders uit de stad nam toe en er ontstond een sloppenbuurtje, dat werd begrensd door de Achterweg.

Vlak ten noorden van de vestingwal van de Helperlinie liep vanaf de Hereweg in westelijke richting een weggetje dat uitkwam bij een papiermolen. Deze stond aan "het Maar", een noord-zuid lopende afwateringssloot. Hier in de buurt lag tevens een (militaire) 'zwemplaats'.

In 1863 werd de eerste woningbouwvereniging van Groningen opgericht: de "Bouwvereniging". Deze nam al snel het initiatief tot de bouw van een complex arbeiderswoningen aan de nog aan te leggen Willemstraat.

In 1865 werd begonnen met de bouw van de eerste van in totaal 80 woningen, hetgeen een eerste aanzet vormde tot een rechthoekig stratenpatroon haaks op de Hereweg. Dit vormde samen met de bouwactiviteiten van dezelfde vereniging in de Brandenburgerbuurt (zie "Wijkbeschrijving Oosterpoort") de eerste planmatige uitleg buiten de wallen.

Op de Topografisch Militaire Kaart uit 1864 vormt het in aanleg zijnde stationsemplacement nog een 'witte vlek'. Op deze kaart is ook reeds de spoorlijn naar Leeuwarden aangegeven, die in 1866 in gebruik werd genomen.

De aanleg van het spoorwegemplacement betekende een extra impuls voor het buurtje ten westen van de Hereweg, het zogenoemde 'Davidstraatkwartier'. Op een kadastrale kaart, die in 1872-1873 gemaakt werd, stonden hier 257 woningen aangegeven van in totaal 71 eigenaren. Het aantal spoorwegarbeiders dat hier woonde nam enkele jaren later verder toe toen bij het emplacement een spoorweghaven werd aangelegd die in verbinding stond met het Noordwillemskanaal.

In 1868 werd de lijn naar Nieuweschans geopend. Deze doorsneed de Oosterweg en werd de noordoostelijke begrenzing van de wijk waarvan de aanleg in feite enkele jaren daarvoor begonnen was.

### 3. DE ONTWIKKELING VAN DE WIJK 1878-1940

#### 3.1. De voormalige vestinggronden en het Sterrebos

Nadat in 1874 de Vestingwet was aangenomen, werd rond 1878 begonnen met de sloop van de vestingwerken rond de binnenstad en die van de Helperlinie. Omdat laatstgenoemde voor het grootste deel op het grondgebied van de gemeente Haren lag, was de bestemming van de vrijkomende gronden niet opgenomen in de ontmantelingsplannen van Van Gendt en Brouwer (zie "Wijkbeschrijving Centrum" en de algemene stadsbeschrijving).

Op een deel van de 44 hectare die als gevolg van de sloop van de Helperlinie vrijkwamen, bouwde het rijk in 1882-1883 een 'cellulaire gevangenis', de huidige Dr. S. van Mesdagkliniek. Het was de eerste van een reeks gevangenissen die in Nederland gebouwd werd ten gevolge van het nieuwe Wetboek van Strafrecht van 1881.

Om te bewerkstelligen dat het gevangeniscomplex op Gronings grondgebied zou komen te liggen, werd de gemeentegrens met Haren in 1884 verschoven naar het Helperdiep, dat bij de ontmanteling niet gedempt werd.

Het complex werd door justitie-architect J.F. Metzelaar in de stijl van het Eclecticisme ontworpen. Het bestond uit een gevangenisgebouw met omringende muren en een toegangspoort aan de Hereweg. De gevangenis zelf kreeg, naar voorbeeld van de gevangenis van Philadelphia in de Verenigde Staten (1823), een stervormige plattegrond met in het midden een centrale hal.

Aan weerskanten van het hoofdgebouw werden twee personeelswoningen gebouwd die via een lage muur met de hoge gevangenismuur verbonden werden. Rond 1900 werd langs de Hereweg en het Helperdiep nog een aantal personeelswoningen gebouwd.

Ook de rest van de vrijgekomen gronden bleef in handen van het rijk. De militaire functie bleef behouden, onder andere door het gebruik van een groot deel als exercitieterrein. In 1897 werd schuin tegenover de gevangenis een kazerne gebouwd die in 1945 werd afgebroken.

Hoewel de gemeente voor het gebied geen vastomlijnd plan had, was men wel van mening dat het een representatief karakter moest krijgen. In verband hiermee werd in 1883 het Sterrebos in noordelijke richting uitgebreid. Tegelijk werd de opzet van het park ingrijpend gewijzigd.

Tuinarchitect L.P. Zocher maakte voor het nieuwe Sterrebos een ontwerp volgens de uitgangspunten van de toen in zwang zijnde Engelse landschapsstijl. De strak symmetrische,

stervormige aanleg werd vergraven tot slingerende paden. Met de grond die vrijkwam bij het graven van een vijverpartij in het zuidelijk deel werden op markante plaatsen heuvels aangelegd. Over de vijver werd een rustiek, landelijk bruggetje gelegd.

In 1886 werd in de zuidwesthoek van het Sterrebos, aan de Hereweg, de eerste watertoren van Groningen gebouwd. Deze werd in 1969 gesloopt. De muziekkoepeel in Amsterdamse School-stijl die in 1928 werd gebouwd, bleef wel bestaan. Het ontwerp hiervoor werd gemaakt door de Dienst Gemeentewerken.

### 3.2. Woningbouw

#### Tot het uitbreidingsplan van Mulock Houwer

De al voor de ontmanteling in gang gezette spontane ontwikkeling langs de Hereweg zette zich na 1880 door. De wens van het gemeentebestuur om het gebied een representatief aanzien te geven, werd als gevolg van particuliere bouwactiviteiten min of meer vanzelf vervuld.

Er verscheen een groot aantal statige, merendeels vrijstaande woonhuizen in verschillende stijlen (met name Eclecticisme maar ook Neo-renaissance en hier en daar Art Nouveau). De woningen aan het begin van de Hereweg telden twee of drie bouwlagen met kap, de verder weg gelegen woningen waren over het algemeen wat lager. Veel huizen kregen ruime tuinen rondom.

Aan de Rabenhauptstraat vond vergelijkbare, maar iets minder statige bebouwing plaats. De sloppen aan weerskanten van deze straat werden enigszins opgeknapt. Opeenvolgende stadsplattegronden laten zien dat steeds meer stegen tot straten werden gepromoveerd.

De in 1874 opgerichte woningbouwvereniging "Werkmanslust" bouwde in 1886 op een stuk grond aan de Achterweg en de Driehovensteeg zeventien arbeiderswoningen. Deze waren, net als de woningen van de "Bouwvereniging" aan de Willemstraat, te duur voor de allerarmsten.

In 1909 werden zeven woningen aan de Davidstraat gesloopt. De "Bouwvereniging" bouwde op deze plek vervolgens zes nieuwe woningen (alweer niet voor de laagstbetaalden).

Aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw werd ten oosten van de Hereweg door particulieren een aantal arbeiders- en middenstandswoningen gebouwd aan de Verlengde Oosterweg, de Verlengde Willemstraat en de Tweede Willemstraat.

### De periode 1910-1940

De aan het begin van de twintigste eeuw in de wijk aanwezige bebouwing werd opgenomen in het betreffende deelplan van het Algemene Uitbreidingsplan van Mulock Houwer (1906). Het hierin geprojecteerde stratenplan ten oosten van de Hereweg was via een centrale, noord-zuid lopende as gericht op het Sterrebos. De bebouwing van de straten diende volgens Mulock Houwer een deftig karakter te krijgen.

Het plan werd in grote lijnen uitgevoerd. De straat tegenover de Rabenhauptstraat kwam er niet, evenals het deel van de noord-zuid lopende as tussen de J.A. Feith- en de Willemstraat.

Het deel ten zuiden van de Willemstraat werd het eerst ingevuld, met uitzondering van het oostelijk deel van de Tweede Willemstraat.

Rond 1910 werden aan het westelijk deel van de Tweede Willemstraat middenstandswoningen van twee bouwlagen met kap gebouwd. Aan de zuidzijde van de Anna Paulownastraat verrezen in datzelfde jaar herenhuizen van drie bouwlagen met plat dak. In het ontwerp van deze woningen, die in beide straten gesloten gevelwanden vormen, werden elementen van de Art Nouveau verwerkt.

In 1915 vond aan de Sterrebosstraat de bouw van een aantal enkele en dubbele woonhuizen van twee bouwlagen met kap plaats. Veel van deze woningen in "Um 1800"-stijl werden ontworpen door architect J.Kuiler. In dezelfde periode ontwierp deze architect enkele vrijstaande herenhuizen (enkel en dubbel) aan de Waterloolaan, ook in "Um 1800"-stijl.

De noordzijde van de Anna Paulownastraat werd in het midden van de jaren twintig bebouwd met middenstandswoningen van twee bouwlagen met plat dak. Deze woningen kregen kleine voortuintjes. In dezelfde periode werd aan de Waterloolaan het aantal vrijstaande herenhuizen uitgebreid.

Het oostelijk deel van de Tweede Willemstraat werd in 1937 bebouwd. Hier verscheen een complex van 48 portiekwoningen in Interbellum-stijl dat werd ontworpen door het bureau van Kazemier & Tonkens. De woningen van drie bouwlagen met kap kregen kleine voortuinen.

Het gebied ten noorden van de Willemstraat werd in de jaren '30 bebouwd. Aan beide zijden van de J.A. Feithstraat werden in 1935 portiekwoningen gebouwd van twee en drie bouwlagen met kap. De woningen werden door architect Joh. Prummel vormgegeven in Interbellum-stijl en kregen kleine voortuinen.

Aan de langs het spoor lopende Verlengde J.A. Feithstraat werd tenslotte in 1939-1940 een complex portiekwoningen in

de stijl van de Delftse School gebouwd. Ook deze woningen (drie bouwlagen met kap) kregen voortuintjes.

Ook ten westen van de Hereweg en aan de Hereweg zelf werden in de jaren '20 en '30 nog woningen gebouwd. Aan de Hereweg en de bestaande straten ten westen daarvan betrof dit uitsluitend incidentele invullingen waardoor de bebouwing zich verdichtte. Verder naar het westen vond een daadwerkelijke uitbreiding van de wijk plaats.

De Rabenhauptstraat werd aan het begin van de jaren '20 min of meer volgens het uitbreidingsplan van Mulock Houter doorgetrokken naar het Stadspark (zie "Beschrijving Stadspark"). Anders dan Mulock Houter had getekend, kreeg deze nieuwe weg (de Parkweg) slechts één zijstraat. De overige geplande noord-zuid lopende straten kwamen er wel maar eindigden op een parallel aan de Parkweg lopende straat. Dit deel werd uitgevoerd volgens het nieuwe uitbreidingsplan van Schut en Berlage (1932; zie de algemene stadsbeschrijving).

Met de bebouwing van de nieuwe straten werd aan het eind van de jaren '30 begonnen. De Parkweg werd geheel bebouwd met portiekwoningen van drie bouwlagen met kap in Interbellum-stijl. Door het vrijwel ontbreken van zijstraten ontstonden zeer lange, aaneengesloten gevelwanden. Door de bomen en de voortuintjes kreeg de weg een groen karakter.

Ook de IJsselstraat werd nog voor de Tweede Wereldoorlog geheel bebouwd. Met de overige straten kon slechts een begin gemaakt worden (Hoornse Diep, Rijnstraat en Berkelstraat). Het betrof hier complexen portiekwoningen met winkels in Interbellum-stijl. De gesloten gevelwanden tellen afwisselend twee en drie bouwlagen met kap. Ook hier kregen de woningen kleine voortuintjes.

### 3.3. Overige bebouwing

In de Herewegwijk werd voor de Tweede Wereldoorlog geen enkele kerk gebouwd. De enige (openbare lagere) school werd in 1927 gebouwd aan de Rabenhauptstraat. Het gebouw werd door gemeente-architect S.J. Bouma vormgegeven in de stijl van Dudok. Tegenwoordig is er een museum in gevestigd.

De belangrijkste bedrijvigheid in de wijk werd gevormd door de rijwielfabriek "Fongers". Deze kwam uit de binnenstad en liet in 1896 aan de Hereweg, ongeveer tegenover de Willemstraat, een nieuwe fabriek bouwen. Het gebouw in Overgangsstijl met Art Nouveau-achtige details werd ontworpen door de architecten K. en H. Hoekzema. In 1910 was "Fongers" met 165 werknemers de op twee na

grootste onderneming van de stad. In 1919 nam de fabriek de woningen van de in dat jaar geliquideerde "Bouwvereniging" aan de Willemstraat over.

Aan de Viaductstraat werd in 1928 een puddingfabriek gebouwd. Het U-vormige complex kreeg aan de straatzijde een door een muur afgeschermd binnenplaats. Tegenwoordig is in het gebouw het Gemeente-archief gehuisvest.

Op de Rooms Katholieke begraafplaats werd in 1895 een aula en in 1897 een kapel gebouwd. Beide gebouwtjes werden vormgegeven in de stijl van de Neo-Gotiek. De kapel was een ontwerp van architect P.J.H. Cuypers.

Op de voormalige vestinggronden van de Helperlinie verrezen nog twee rijksgebouwen.

Ten oosten van de Hereweg werd in 1929-1930 het Bodemkundig Instituut gebouwd. Tegenwoordig zijn hierin kantoren van de Rijksgebouwendienst gevestigd.

Aan de andere kant van de Hereweg werd in 1934 een kantoor voor de marechaussee gebouwd. In dit gebouw bevindt zich nu een waterschapskantoor.

#### 4. ONTWIKKELINGEN NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde er relatief veel in de wijk, zowel in visuele als in functionele als in stedenbouwkundige zin.

Het bebouwen van de straten ten zuiden van de Parkweg ging 'gewoon' door. De Rivierenbuurt werd nog voor 1960 in grote lijnen volgens het uitbreidingsplan van Schut en Berlage afgebouwd. De buurt werd van de Zuiderbegraafplaats afgescheiden door de aanleg van een vijver met groenvoorzieningen. Ten zuiden van de buurt werd in het midden van de jaren '50 een openluchtwembad gebouwd, de "Papiermolen".

Ten noorden van de Parkweg vond bebouwing plaats die vooral op de aanwezigheid van het stationsemplacement was gericht. In de Davidstraat en de Driehovenstraat werd in de jaren '70 op grote schaal gesloopt en vervolgens nieuwbouw gepleegd. Op het terrein achter de fabriek van Fongers werd in de jaren '80 een complex van 198 woningen gebouwd.

De voormalige vestinggronden verloren langzamerhand hun militaire functie maar bleven wel bestemd voor rijksgebouwen.

Op het terrein van de vlak na Tweede Wereldoorlog gesloopte kazerne werd een Rijks Hogere Landbouw School gebouwd, het Prof. H.C. van Hall Instituut.

Ten oosten van de Hereweg, achter de Van Mesdagkliniek en

het Sterrebos, werd een aantal rijkskantoren gebouwd, onder andere voor Rijkswaterstaat.

De bebouwing langs de Hereweg onderging vooral een functionele verandering. Veel van de woonhuizen zijn tegenwoordig (gedeeltelijk) in gebruik als kantoor. Ook de winkelfunctie is toegenomen. Hier en daar vond na sloop van panden nieuwbouw plaats.

De belangrijkste verandering was echter de aanleg van de zuidelijke ringweg met op- en afritten in de jaren '60. Deze weg, waarvan het tracé al gedeeltelijk in het uitbreidingsplan van Schut en Berlage gepland was, betekende een ingrijpende wijziging in de structuur van de wijk.

De groenconcentratie die door de twee begraafplaatsen en het Sterrebos werd gevormd, ging voor een deel verloren. Een theekoepel die ten westen van de Hereweg stond, moest verplaatst worden naar de overkant. Ingrijpender was echter de verbreking van de relatie tussen het Sterrebos en de bebouwing die nu ten noorden van de ringweg ligt.

## LITERATUUR

Kooij, P., Groningen 1870-1914; sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum, Van Gorcum, Assen/Maastricht, 1987

Tammeling, B.P. (red.), Haren van vroeger tot nu