

BESCHRIJVING STADSPARK

Louwrens Hacquebord
Rita Overbeek

INHOUD

1. INLEIDING

2. AANLEIDING TOT DE AANLEG VAN HET STADSPARK

2.1. Algemeen

2.2. De situatie in Groningen

3. HET STADSPARK TOT 1940

3.1. Het gebied

3.2. De aanleg van het park

Plannen

De uitvoering

Uitbreiding in noordelijke richting

4. ONTWIKKELINGEN NA 1945

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

LITERATUUR

1. INLEIDING

Het Stadspark is een groot park in het zuidwesten van de stad Groningen. In het noordoosten en oosten wordt het gebied begrensd door respectievelijk de woonwijk Laanhuizen en de Paterswoldseweg. De begrenzing wordt in het zuiden gevormd door de Weg der Verenigde Naties (de A7), in het westen door een volkstuintencomplex ten westen van de Campinglaan en in het noorden door het Industrierrein Peizerweg .

De eerste plannen voor de aanleg van een groot park in Groningen ontstonden vlak na de eeuwwisseling. Kort nadat in 1909 de "Vereeniging Het Stadspark" was opgericht werd een ontwerp gemaakt en werd begonnen met de aanleg.

Het oorspronkelijke plan omvatte slechts een smalle strook grond tussen de (huidige) Concourse en Leonard Springerlaan en het denkbeeldige verlengde van beide. De namen van deze lanen verwijzen naar respectievelijk de paardenrennen en één van de ontwerpers van het park.

In 1923 werd begonnen met een uitbreiding van het park in noordelijke richting, tot aan de (huidige) Verzetsstrijderslaan en het denkbeeldige verlengde daarvan.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het park sterk uitgebreid, met name in noordelijke richting. Met de aanleg van de Weg der Verenigde Naties werd de zuidelijke begrenzing vastgelegd. De hierop aansluitende Laan 1940-1945 verdeelde het park in feite in twee delen. Het oostelijk deel verloor zijn groene karakter voor een deel doordat er (grootschalige) bebouwing plaatsvond.

De beschrijving van het Stadspark neemt in de reeks wijkbeschrijvingen in twee opzichten een bijzondere positie in. Ten eerste leidt het nagenoeg ontbreken van bebouwing tot een iets andere opzet van de beschrijving. Zo zal in paragraaf 2, naast de lokale omstandigheden die leidden tot de aanleg van het Stadspark, in het kort ook enige aandacht besteed worden aan het begrip 'volkspark' in het algemeen.

Daarnaast zal relatief veel aandacht besteed worden aan de naoorlogse ontwikkelingen. Dit hangt samen met het feit dat in paragraaf 5 een gebied met bijzondere waarden beschreven wordt dat voor een groot deel pas na de Tweede Wereldoorlog tot stand is gekomen.

2. AANLEIDING TOT DE AANLEG VAN HET STADSPARK

2.1. Algemeen

Het ontstaan van het Stadspark moet gezien worden in het kader van algemene sociaal-economische ontwikkelingen en meer lokale ontwikkelingen.

Als gevolg van de sterke stijging van het inwonertal van veel steden in de tweede helft van de negentiende eeuw bleef er in die steden weinig ruimte over voor 'recreatie' in de openlucht. Bestaande parken hadden eerder een stadsverfraaiende dan een sociale functie. Bovendien was het gebruik van de parken vooral voorbehouden aan de welgestelden.

Rond het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw werd, onder invloed van sociale bewegingen en sociaal bewogen industriëlen, begonnen met de aanleg van 'volksparken' naar voorbeelden in Engeland. De achterliggende gedachte van de industriëlen was dat het scheppen van mogelijkheden voor ontspanning (en het zorgen voor goede huisvesting) zou

leidden tot gezondere en (vooral) beter gemotiveerde arbeiders. In Nederland vormt het in 1874 geopende Van Heek-park te Enschede een mooi voorbeeld van een op deze manier ontstaan volkspark.

In de praktijk waren het echter vooral de meer welgestelden die gebruik maakten van de parken. Echte veranderingen in deze situatie deden zich pas na de Tweede Wereldoorlog voor. In de jaren '50 werden de werktijden als gevolg van de welvaartsstijging drastisch verkort en nam de vrijetijd evenredig toe. Hierdoor werd de aanwezigheid van sport- en recreatiegebieden noodzakelijk.

In de jaren '60 ontstond een algemene bewustwording van het belang van sport en recreatie. De nadruk kwam hierbij steeds meer te liggen op het gebied van de sport.

2.2. De situatie in Groningen

Ook in Groningen nam het inwonertal na 1850 sterk toe. Bovendien was de stad altijd al karig bedeed met natuurschoon, geschikt voor recreatie, zoals groen en water.

Rond de eeuwwisseling waren het Noorderpark (het huidige Noorderplantsoen), het Sterrebos en de Hereweg de enige groengebieden van enige omvang. Het waren echter vooral de welgestelden die hier gebruik van maakten. Daarnaast was er nog een praktische aanleiding tot de aanleg van een nieuw park. Bij de organisatie van een 'Nijverheidstentoonstelling' in 1903 was namelijk gebleken dat er dringend behoefte was aan een terrein voor dergelijke activiteiten. Tenslotte had ook Groningen zijn sociaal bewogen industrieel, namelijk J.E. Scholten. Deze werd de grote stimulator van de aanleg van een park in Groningen.

Enkele jaren na de eeuwwisseling ontstonden zodoende de eerste plannen voor een park in Groningen dat zich zou kunnen spiegelen aan parken in Wenen, Berlijn, Amsterdam en Den Haag.

Het eerste idee tot de aanleg van het Stadspark kwam van de directeur Openbare Werken J.A. Mulock Houwer. Deze was de ontwerper van het Algemene Uitbreidingsplan dat in 1906 was vastgesteld (zie de algemene stadsbeschrijving). De grote stimulator van het idee was, zoals gezegd, J.E. Scholten, zoon van de bekende industrieel W.A. Scholten en zelf ook industrieel. Hierbij speelde behalve filantropie en paternalisme ook eigenbelang een rol: Scholten was een groot liefhebber van de paardesport en zag in een groot park mogelijkheden voor de aanleg van een renbaan. In 1909 werd op zijn initiatief de "Vereeniging Het Stadspark" opgericht. In het bestuur hiervan nam ook J.A. Mulock Houwer zitting.

3. HET STADSPARK TOT 1940

3.1. Het gebied

De "Vereeniging Het Stadspark" had haar oog laten vallen op het gebied ten westen van de Paterswoldseweg. Dit was een laaggelegen, drassig gebied waar de bodem bestond uit veen, gedeeltelijk afgedekt met een laagje klei. Op de Topografisch-Militaire Kaart uit 1864 is te zien dat het betreffende gebied halverwege de negentiende eeuw vrijwel 'leeg' was (zie figuur 2). Er was sprake van een onregelmatige blokverkaveling. Infrastructuur ontbrak geheel en alleen langs de Hoornsche Dijk (de huidige Paterswoldseweg) bevond zich enige bebouwing. Het gebied was geheel in gebruik als weidegrond.

Toen de Vereniging "Het Stadspark" met haar plan kwam, was er in het gebied maar weinig veranderd. De bebouwing langs de Paterswoldseweg was iets toegenomen en er was een ijsbaan gekomen.

3.2. De aanleg van het park

Plannen

De gemeente was aanvankelijk niet erg ingenomen met de plannen van de vereniging voor een park ten westen van de Paterswoldseweg. Men vond het terrein dat Scholten c.s. op het oog hadden te ver van het centrum liggen. Bovendien was in het uitbreidingsplan van Mulock Houwer het betreffende gebied bestemd voor woningbouw en de aanleg van een deel van de ringweg. Omdat voor het realiseren van een dergelijke bestemming ingrijpende grondverbeteringsmaatregelen noodzakelijk zouden zijn en omdat de reacties van de bevolking op het plan voor een park positief waren, besloot de gemeente uiteindelijk de grond voor f 2400,- per jaar aan de vereniging te verhuren.

Mulock Houwer, die als civiel ingenieur veel studie had gemaakt van de tuinkunst, maakte het eerste ontwerp voor het Stadspark. De bekende Haarlemse tuin- en landschapsarchitect Leonard A. Springer werd aangetrokken om het ontwerp uit te werken en uit te voeren.

Het resultaat was een concept van een park dat uit drie delen bestond:

- een ijsbaan met sportvelden
- een renbaan voor paardenraces met in het midden een grasveld voor tentoonstellingen en openbare bijeenkomsten
- het eigenlijke park met een vijver en een paviljoen

Het geheel besloeg een smalle strook grond tussen de (huidige) Concours- en Leonard Springerlaan en het denkbeeldige verlengde van beide. Door een stelsel slingerende paden en grillig gevormde waterpartijen te projecteren, werd getracht het geheel een zo natuurlijk mogelijke aanblik te geven. Springer speelde slechts een ondergeschikte rol bij de inrichting van (eerste deel van) het Stadspark. Hij moest voldoen aan de eisen die de vereniging stelde.

De uitvoering

In januari 1913 werd begonnen met de uitvoering van de plannen, zij het (door onder andere geldgebrek) op zeer bescheiden schaal. Na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 ontstond er op grote schaal werkeloosheid. De gemeente zag in de aanleg van het Stadspark een mogelijkheid tot werkverschaffing. Dit sprak ook de vereniging aan omdat het een versnelling van de werkzaamheden en lagere kosten betekende.

In 1915 werd een verbindingsweg aangelegd tussen de Peizerweg en het westelijk einde van het park (de huidige Campinglaan). Hiertoe werd apart een smalle strook grond aangekocht en beplant. De beplanting werd afgestemd op die van het park. In hetzelfde jaar werd een prijsvraag uitgeschreven voor het ontwerpen van een paviljoen dat midden in het park moest komen te staan en moest dienen als koffie- en theehuis en als concert- en vergaderruimte. Volgens de jury voldeed geen van de 81 inzendingen aan de gestelde voorwaarden. Uiteindelijk maakte Mulock Houwer een ontwerp dat in iets gewijzigde vorm in twee fasen werd uitgevoerd. Het paviljoen werd in mei 1926 geopend. In 1921 besloot de gemeente dat in het bestuur van de vereniging twee raadsleden zitting moesten krijgen teneinde alle lagen van de bevolking te kunnen vertegenwoordigen.

Het oorspronkelijke plan voor het park zelf was toen grotendeels uitgevoerd (zie figuur 3). Het grote middenterrein van de renbaan was ingericht als openluchtstadion met speel- en sportvelden. Hier vonden in 1922 bijvoorbeeld een vliegdemostratie en een grote landbouwtentoonstelling plaats. Enkele jaren later werd bij de renbaan een tribune gebouwd. De renbaan met tribune is nog steeds als zodanig in gebruik. Op het middenterrein zijn sportvelden aangelegd.

In 1923 werd de toegang van het park uit oostelijke richting verbeterd door de aanleg van de Parkweg, die de Rabenhauptstraat verbond met de Noorderlaan (de huidige Concourslaan). Tevens kreeg de vereniging een vergunning voor de exploitatie van een tramlijn naar het hoofdstation. Enige tijd later werd ook de Zuider- of Lindenlaan (de huidige Leonard Springerlaan) doorgetrokken naar de Paterswoldseweg.

Uitbreiding in noordelijke richting

Aan het begin van de jaren '20 werd Springer gevraagd een ontwerp te maken voor een uitbreiding van het park in noordelijke richting. Hij nam hierin onder andere een aantal terreinen op ten behoeve van voetbal, tennis en atletiek, alsmede een terrein voor de stalling van auto's, rijtuigen en rijwielen. Aan de noordzijde van de Noorderlaan projecteerde hij een stallencomplex voor de jaarlijkse rijkskeuring van paarden. Het eigenlijke park zou uitgebreid worden met onder meer een groot cirkelvormig gazon met een vijver en boomgroepen rondom.

Een deel van de uitbreiding kon nog worden uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing. Toen deze in 1927 werd opgeheven kreeg de vereniging weliswaar subsidie voor het voltooiën van de uitbreiding, maar het eigenlijke park werd desondanks voor de Tweede Wereldoorlog niet meer vergroot (zie figuur 3). In 1930 werd bij het paviljoen een volière gebouwd. In de daarop volgende jaren bleven de activiteiten beperkt tot het oprichten van een monument ter nagedachtenis aan J.E. Scholten (1931) en het planten van een eikeboom met daaromheen een koperen hek als eerbetoon aan J.A. Mulock Houwer (1935).

In de uitbreidingsplannen van 1928 en 1932, beide ontworpen door H.P.J. Schut en H.P. Berlage (zie de algemene stadsbeschrijving) was aan de noord- en zuidzijde van het Stadspark veel ruimte gereserveerd voor eventuele uitbreidingen. In het plan van 1928 waren aan de westkant van het park woningen en een spoorlijn geprojecteerd. Dit leidde tot veel kritiek, hetgeen er mede toe leidde dat deze elementen in de versie van 1932 waren verdwenen. Het ontworpen tracé voor de ringweg, dat gebaseerd was op het plan van Mulock Houwer uit 1906 en dwars door het park liep, bleef wel gehandhaafd.

4. ONTWIKKELINGEN NA 1945

Het Stadspark was de Tweede Wereldoorlog niet ongeschonden doorgekomen. Dit was deels het gevolg van de aanleg van een tankgracht en enkele loopgraven door de Duitsers. Daarnaast waren door de bevolking van de stad veel bomen gekapt en als brandstof gebruikt. De sportvoorzieningen waren uiteraard geheel verwaarloosd. Na de bevrijding werd het park echter gerestaureerd en eind 1946 kon het weer voor het publiek worden opengesteld.

De Vereeniging "Het Stadspark" kwam al snel na de herstelwerkzaamheden in financiële moeilijkheden en moest in 1948 het park aan de gemeente overdoen. Ze stelde haar resterende kapitaal ter beschikking onder de voorwaarde dat hiervoor onder andere een kinderboerderij aangelegd zou worden.

Het Stadspark en het Oosterpark, de enige twee sportterreinen in de stad, konden lang niet voldoen aan de groeiende behoefte aan sportvoorzieningen. Aan het begin van de jaren '50 werden dan ook vier nieuwe complexen aangelegd (Helpman, West-end, Van Starckenborgh en De Hoogte).

In 1955 kwamen er ook plannen op tafel voor een aanzienlijke uitbreiding van het Stadspark. Het bleef echter vooralsnog bij plannen omdat voorrang werd gegeven aan verbetering van het Oosterpark. Daar speelde namelijk een voetbalclub die in 1956 tot de eredivisie toetrad en zodoende voor grote bezoekersaantallen zou zorgen.

Enkele jaren later werden de plannen voor het Stadspark toch weer uit de kast gehaald. Ze beoogden een verdubbeling van de oppervlakte en een tweedeling naar functie: aan de zuidkant uitgebreide sportfaciliteiten en in het noordelijk deel andere vormen van recreatie, zoals een feestweide, een kinderboerderij, een camping en een botanische tuin.

In 1959 werd in het kader van de werkloosheidsbestrijding begonnen met de uitvoering van de plannen. Enkele jaren later waren de camping en het jeugdterrein in het westen en de sportvelden in het zuiden gerealiseerd (zie figuur 3).

Nadat de werkzaamheden enkele jaren stagneerden en het uitbreidingsplan iets werd aangepast, werd tussen 1964 en 1970 in vier fasen het laatste deel van het park uitgevoerd (zie figuur 3). In deze periode werden onder meer de kinderboerderij, de botanische tuin en de verkeerstuin aangelegd, alsmede een midgetgolfbaan en nieuwe volières.

In het oostelijk deel van het park verzezen aan het eind van de jaren '60 het Martinihallencomplex en de overdekte ijshal. Zo'n tien jaar later werd dit deel van het park afgesneden van de rest door de aanleg van de westelijke ringweg. Op dit moment bestaan er plannen om dit deel om te vormen tot een soort 'voorpark', om daarmee het park dichterbij de stad te brengen.

De ontwikkelingen na 1945 hebben ertoe geleid dat het oostelijk deel van de vooroorlogse aanleg sterk gewijzigd is en niet echt meer het karakter van een park heeft. Ten westen van de westelijke ringweg heeft de oorspronkelijke aanleg nauwelijks veranderingen ondergaan. Het park is in zuidelijke richting iets en in noordelijke richting sterk uitgebreid.

De zuidelijke strook kreeg daarbij een duidelijke functie als sportterrein en is daardoor minder sterk verbonden met het eigenlijke park dan het noordelijke deel. Dit wordt nog versterkt door de bouw van het nieuwe hoofdkantoor van de Gasunie ten zuiden van de renbaan.

Ook de uitbreidingen in noordelijke richting hebben de oorspronkelijke aanleg niet verstoord. Integendeel: het naoorlogse deel sluit op een dusdanig natuurlijke wijze aan op het vooroorlogse deel dat het geheel meer is dan de som der delen.

Tot slot kan nog worden opgemerkt dat eigenlijk pas sinds de uitbreidingen van na 1945

gesproken kan worden van een 'Volkspark', zoals het oorspronkelijk bedoeld was.

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

Het noordwestelijk deel van het Stadspark wordt beschouwd als een gebied met bijzondere waarden. Dit gebied wordt begrensd door de westelijke ringweg, het zuidelijk deel van de Concourslaan, de sportvelden ten noorden van de snelweg naar Drachten, de Campinglaan en het industrieterrein Peizerweg (zie figuur 4). De keuze van juist deze begrenzing is in feite in het laatste deel van de vorige paragraaf reeds verantwoord.

Het oudste deel van het gebied wordt gevormd door de smalle strook tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Concourslaan en het denkbeeldige verlengde daarvan. Hier ligt een draf- en renbaan met op het middenterrein enkele sportvelden. Aan de buitenkant liggen langgerekte vijvers, waarvan de noordelijke gedeeltelijk verdwenen is als gevolg van bebouwing.

Om de renbaan heen ligt de Concourslaan. Aan de bocht die deze maakt is het paviljoen gesitueerd. De voorzijde met ingangspartij hiervan is gelegen in de centrale zichtas over de renbaan. De achterzijde met terrassen opent zich komvormig naar de grote, grillig gevormde vijverpartij en is daar ook gelegen in een centrale zichtas over de vijver. Het hoofdgebouw is, via halfcirkelvormige bouwdelen, verbonden met twee kleinere paviljoens.

Vanaf de Concourslaan lopen aan weerszijden van de vijver twee gebogen paden (de Mulock Houwerlaan en de Paviljoenlaan) die tegenover het paviljoen samenkomen. Daarnaast ligt er nog een aantal paden, onder meer langs de oever van de vijver. Rondom de vijver liggen verspreide boomgroepen, bestaande uit verschillende soorten (bijzondere) bomen en heesters.

De Campinglaan, die in 1915 werd aangelegd als noordelijke toegangsweg tot het park, vormt de westelijke begrenzing van het gebied. Via twee samenkomende paden is deze weg verbonden met de Mulock Houwer- en de Paviljoenlaan.

De vooroorlogse uitbreiding ten noorden van de renbaan heeft een veel minder natuurlijk karakter als gevolg van de meer specifieke functie die dit deel kreeg als sport-, parkeer- en (paarden)keuringsterrein.

Bij de uitbreiding van het park na de Tweede Wereldoorlog, die in grote lijnen gebaseerd lijkt op eerdere plannen van Springer, is het bestaande park geïntegreerd in een veel groter geheel. Op de plek van een deel van de sportterreinen ten noorden van de renbaan is nu een tweede vijver gesitueerd. Ten noordwesten daarvan, centraal gelegen in het Stadspark, ligt een groot, met bomen en struiken omzoomd gazon dat dienst doet als speel- en feestterrein.

De randen van het park hebben een meer specifieke functie. Zo is in het westen een camping gesitueerd en in het noordwesten een botanische tuin. In de noordoostelijke hoek van het park ligt rond een aangelegde heuvel een aantal recreatieve voorzieningen bij elkaar, zoals een kinderboerderij, een rolschaatsbaan, een verkeerstuin etc. De verschillende delen van het park worden met elkaar verbonden door middel van meerdere paden. Daarnaast is er een rondom lopende weterring die 's zomers als kano- en 's winters als ijsbaan gebruikt wordt.

LITERATUUR

Brugmans, A., Ir. J.A. Mulock Houwer 1857-1933, Groninger Volksalmanak, 1934, blz. 155-159

Juchter, J., Het Stadspark en de gemeentelijke werkverschaffing, Groninger Volksalmanak, 1927,
blz. 140-158

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

Stadspark; autopark, sportpark, wandelpark, volkspark?

Tentoonstellingsgids bij een tentoonstelling over het Stadspark in de expositiekelder van het Instituut voor Kunstgeschiedenis, 13 mei tot 16 juni 1977