3,110525184003

FOTO: STATIONSLAAN EN SPOORZICHT

DATUM IN PROCEDURE

10 MEI 2005

DATUM AANWIJZING

20 NOV. 2009

ERRATA

TOELICHTING

bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd dorpsgezicht **Loppersum (uitbreiding)** gemeente Loppersum (Groningen)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

ID 240
C2

3.11052518 4004

LOPPERSUM, LOPPERSUM (UITBREIDING)

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet op de ruimtelijke ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 300 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van Loppersum (uitbreiding) in de gemeente Loppersum als beschermd dorpsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

3,1105251840005

INLEIDING

Op 28 maart 1991 werd op grond van artikel 35 van de Monumentenwet de dorpskom van Loppersum met zijn oorspronkelijke ruimtelijke structuur en bebouwing aangewezen als beschermd dorpsgezicht (zie bijlage 7: *Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de kom van Loppersum als beschermd dorpsgezicht*).
In het kader van het Monumenten Selectie Project (MSP), waarin de periode 1850-1940 aan de orde komt, is het eerder aangewezen beschermd dorpsgezicht Loppersum uitgebreid met het ten noordoosten ervan gelegen stationsgebied *(kaart 1)*. Dit gebied was ten tijde van het Monumenten Inventarisatie Project, de voorloper van het MSP, reeds aangemerkt als gebied met bijzondere waarde.

Het zogenaamde stationsgebied omvat globaal gezien de bebouwing langs de Raadhuisstraat, Stationslaan, Parallelweg, Zeerijperweg en een gedeelte van de Molenweg. Het bovengenoemde gebied ontwikkelde zich na de aanleg van de spoorlijn Groningen-Delfzijl, die in 1884 gereedkwam. Met name de hoge mate van gaafheid van zowel de ruimtelijke structuur als het bebouwingsbeeld, alsmede de grote architectuurhistorische waarde van een groot deel van de bebouwing in het gebied hebben geleid tot de uitbreiding van het reeds eerder aangewezen beschermd dorpsgezicht Loppersum.

ONTSTAAN EN ONTWIKKELING

Het stationsgebied van Loppersum ontwikkelde zich vooral in de periode 1884-1940. Voor 1884, dat wil zeggen voor de aanleg van de spoorlijn Groningen-Delfzijl, was er in het gebied langs de toentertijd reeds bestaande wegen wel wat bebouwing aanwezig. Rond 1853 was de latere Raadhuisstraat al aan weerszijden bebouwd.
Ook de Molenweg kende ter hoogte van de latere Raadhuisstraat en De Schepperij aan weerszijden bebouwing. Aan de Zeerijperweg lag aan de zuidwestzijde een boerderij, 'Spriknust' genaamd. Waarschijnlijk verdween deze bebouwing met uitzondering van boerderij 'Spriknust', toen na 1884 het gebied tussen de oude dorpskom van Loppersum en de spoorlijn werd ontwikkeld als woongebied.

Vermoedelijk werden ten tijde van de aanleg van de spoorlijn de Parallelweg en de Stationslaan aangelegd *(kaart 5)*. De Stationslaan kwam in de zichtas van het stationsgebouw (dat rond 1884 werd gebouwd) te liggen en verbond de Parallelweg, die evenwijdig aan het spoor is gelegen, en de oudere Molenweg. Via de Raadhuisstraat en de Schepperij kwam vervolgens een directe verbinding tussen het station en de dorpskom tot stand.
De luxueuzere bebouwing werd met name in de zone Raadhuisstraat, Stationslaan en het verbindende stuk

3,1105251840006

Molenweg gesitueerd. Aan weerszijden van de Stationslaan werd rond 1900 een aantal statige herenhuizen in eclectische stijl neergezet. Langs de Parallelweg werden in dezelfde tijd iets kleinere rentenierswoningen eveneens in eclectische stijl gebouwd. Aan de Molenweg werd tegenover de splitsing met de Stationslaan in 1886 het fraaie hotel-restaurant Spoorzicht gebouwd. Naast dit gebouw werden in dezelfde tijd enkele eenvoudige symmetrische woonhuizen neergezet. Aan de Raadhuisstraat verrees rond 1890 een postkantoor. Aan de overkant van het spoor, aan het begin van de westzijde van de Zeerijperweg werd in 1892 zuivelfabriek 'De Fivel' geopend. Naast de zuivelfabriek, die in 1921 zijn functie verloor, werd een directeursvilla gebouwd.

In de eerste helft van de 20e eeuw werd het stationsgebied langs de oude en nieuwe straten verder volgebouwd. Tegenover het postkantoor aan de Raadhuisstraat werd in 1926 het nieuwe gemeentehuis in een stijl verwant aan de Amsterdamse School voltooid. Op de hoek van de Parallelweg met de Pomonaweg was in 1922 een veilingcomplex geopend, die uit een veilinghal en een dienstwoning bestond. Dit complex werd in de loop van de tijd verder uitgebreid totdat het begin jaren negentig zijn oorspronkelijke functie verloor; het doet nu dienst als werkplaats van Gemeentewerken. Villabebouwing vond vooral plaats in de bovengenoemde zone. Langs de Molenweg en op de hoek Stationslaan-Parallelweg verrezen in de jaren twintig en dertig villa's in een regionale variant op de Amsterdamse School. Een meer kleinschalige bebouwing verscheen in het oostelijk deel van de Molenweg en aan de Zeerijperweg. Aan weerszijden van het oostelijk deel van de Molenweg werden vanaf ongeveer 1920 kleine vrijstaande burgerwoningen gebouwd. Aan de noordoostzijde van de Zeerijperweg werd iets vroeger begonnen met de bouw van vrijstaande burgerwoningen en enkele kleine villa's.

Na 1940 hebben zich slechts enkele wijzigingen in het bebouwingsbeeld van het stationsgebied voorgedaan. De meest ingrijpende wijziging was de bouw van een bejaardentehuis op de hoek Molenweg-De Schepperij. Aan de Molenweg vonden verder enkele nieuwe invullingen plaats, die zich naar het bestaande bebouwingspatroon hebben gevoegd. Op de hoek Molenweg-Parallelweg is recentelijk een praktijkgebouw neergezet dat zich, wat schaal betreft, eveneens naar het bestaande beeld voegt. De directe omgeving van het stationsgebouw, dat inmiddels zijn functie als station heeft verloren en nu dienst doet als kantoorruimte, heeft enkele kleine ruimtelijke ingrepen ondergaan. Ten behoeve van het openbaar vervoer zijn hier een klein busstation en een parkeerplaats aangelegd. Aan de overzijde van het spoor is een groot deel van de gebouwen van de zuivelfabriek verdwenen. De directeursvilla staat er nog wel.

3.110525184007

Met uitzondering van het bejaardentehuis op de hoek Molenweg-De Schepperij heeft het bebouwingsbeeld van het stationsgebied na 1940 geen grote wijzigingen ondergaan, terwijl de ruimtelijke structuur van het gebied vrijwel ongewijzigd is gebleven.

HUIDIG RUIMTELIJK KARAKTER EN TE BESCHERMEN WAARDEN *(kaart 1)*

De ruimtelijke structuur van de uitbreiding van het beschermd dorpsgezicht Loppersum wordt gekenmerkt door een tamelijk fijnmazig wegenpatroon met een dichte bebouwing. De spoorlijn Groningen-Delfzijl zorgt voor een ruimtelijke scheiding tussen de bebouwde kom en de uitvalsweg Zeerijperweg met een minder dichte bebouwing. Het historisch bebouwingsbeeld in het stationsgebied is over het algemeen tamelijk gaaf, hoewel hier en daar panden zijn verbouwd.

In het stationsgebied vormt de Molenweg de doorgaande route die centraal, tussen de dorpskom van Loppersum en de spoorlijn, ligt. In het zuidwesten sluit de Molenweg aan op de Stedumerweg die langs de Loppersumer Wijmers is gelegen, en in het noordoosten op de Zeerijperweg die Loppersum met het noordoostelijk gelegen Zeerijp verbindt. De doorgaande route kent in zuidelijke richting verbindingsstraten met de dorpskom, zoals de Raadhuisstraat en De Schepperij en in noordelijke richting met de Parallelweg, die evenwijdig aan de spoorlijn loopt, zoals de Stationslaan.

Het gedeelte van de uitbreiding van het beschermd dorpsgezicht dat tussen de dorpskom en spoorlijn is gelegen, heeft een dichte bebouwing die hoofdzakelijk uit woonhuizen bestaat. Een uitzondering vormen het veilingcomplex op de hoek Parallelweg-Pomonaweg en het bejaardentehuis op de hoek Stationsstraat-De Schepperij. De meeste bebouwing in het stationsgebied is evenwijdig aan de weg gesitueerd en op enige afstand ervan gelegen. Tussen bebouwing en openbare weg bevindt zich in de meeste gevallen een siertuin.

Het westelijk deel van de Molenweg, de entree van de Raadhuisstraat en de Stationslaan zijn bebouwd met vrijstaande villa's uit de periode 1850-1940, die op ruime kavels zijn gelegen en uit één of twee bouwlagen met kap bestaan. De villa's zijn op de weg georiënteerd, zijn vanwege de lage beplanting in de tuinen direct vanaf de weg zichtbaar en opgetrokken in eclectische stijl of in een stijl verwant aan de Amsterdamse School.
De Stationslaan maakt niet alleen door zijn bebouwing een enigszins statige indruk, maar ook door de beplanting met hoge loofbomen aan weerszijden en door het feit dat de straat aan beide uiteinden wordt afgesloten door gebouwen met een bijzondere functie. Aan het zuidelijke uiteinde door het reeds genoemde hotel-restaurant 'Spoorzicht', een twee

3,1105251840008

bouwlagen hoog, in eclectische stijl opgetrokken pand, en in het noorden door het lagere, symmetrische stationsgebouw. Twee panden aan de Molenweg betreffen naoorlogse invullingen, die qua schaal in de bestaande bebouwingsstructuur passen. In dit deel van het stationsgebied is een viertal villa's en hotel-restaurant 'Spoorzicht' aangewezen als beschermd monument.
Het oostelijk deel van de Molenweg heeft een meer kleinschalige bebouwing die bestaat uit vrijstaande middenstandswoningen en kleinere rentenierswoningen. De panden zijn gebouwd in de jaren 1900-1930 en in een stijl variërend van de Overgangsarchitectuur tot een stijl met elementen van de Amsterdamse School. De woonhuizen zijn één bouwlaag met kap hoog, hebben kleine kavels en zijn verschillend ten opzichte van de weg georiënteerd. De bebouwing aan de noordzijde van de Molenweg is dicht op de weg gelegen, terwijl tussen de bebouwing aan de zuidzijde en de weg zich een trottoir, een bomenrij en een grasstrook bevinden. De kleinschalige bebouwing wordt enigszins bruut onderbroken door het na de Tweede Wereldoorlog gebouwde bejaardentehuis op de hoek met de Schepperij dat, wat schaal en bebouwingsvorm betreft, niet in het bebouwingsbeeld past.

Aan de Raadhuisstraat staan behalve de beide 19^{e}-eeuwse villa's op de hoek met de Molenweg aan de westzijde het postkantoor en hier tegenover het gemeentehuis. Beide panden bestaan uit twee bouwlagen met kap, hebben een nokrichting die haaks op de weg is georiënteerd en zijn dicht op de weg gelegen. Het postkantoor is opgetrokken in eclectische stijl, terwijl het gemeentehuis een representant is van de regionale variant op de Amsterdamse School. De overige bebouwing van de Raadhuisstraat, een naoorlogs woonhuis en een 19^{e}-eeuws winkelpand zijn binnen het al eerder aangewezen beschermd dorpsgezicht gelegen.

De ten zuiden van en evenwijdig aan de spoorlijn gelegen Parallelweg kent, met uitzondering van het stationsgebouw, alleen aan de zuidzijde bebouwing. De noordzijde grenst aan de spoorlijn en heeft een directe visuele relatie met het open landschap. De zuidzijde is ten oosten van de Stationslaan bebouwd met rentenierswoningen in eclectische stijl, die van rond de eeuwwisseling dateren. De panden bestaan uit één bouwlaag met kap, zijn op de weg georiënteerd en hebben een bruggetje over de sloot, die tussen weg en bebouwing is gelegen. Op de hoek met de Molenweg is nieuwbouw gepleegd die zich, wat schaal betreft, naar de bestaande bebouwing heeft gevoegd, maar in het bebouwingsbeeld afwijkt. Ten westen van de Stationslaan ligt het voormalige veilingcomplex, dat bestaat uit een kleine vrijstaande dienstwoning en drie loodsen, die zijn opgetrokken van rode baksteen en één bouwlaag met kap hoog zijn. Ondanks dat het een complex van redelijk grote omvang betreft, overheerst het niet in het bebouwingsbeeld. Aan de noordzijde van de Parallelweg staat tegenover de splitsing

3,1105251 84009

met de Stationslaan het stationsgebouw. Het in rode baksteen opgetrokken symmetrische gebouw is één bouwlaag met kap hoog en heeft een kenmerkende ligging op de grens van het dorp en het open landschap. Aan de oostzijde van het station bevindt zich een parkeerplaats voor bussen en aan de westzijde een parkeerplaats voor personenauto's. De noordzijde wordt begeleid door een beplanting van hoge bomen.
De 'over het spoor' gelegen Zeerijperweg heeft een meer landelijk karakter dan het overige deel van de uitbreiding van het beschermd dorpsgezicht. Niet alleen is de bebouwing hier minder dicht en is de westzijde grotendeels onbebouwd, ook het straatprofiel dat nog aan weerszijden de oorspronkelijke sloot heeft, draagt hiertoe bij.

Direct aan het spoor staan aan de westzijde de voormalige directeursvilla van de zuivelfabriek en enige restanten van de fabriek die zijn verbouwd. De villa is één bouwlaag met kap hoog en gelegen op een ruime kavel met veel beplanting. De noordoostzijde van de weg kent vanaf de splitsing met de Bosweg een bebouwing, die uit vrijstaande burgerwoningen bestaat en een enkele kleine villa, die gebouwd zijn in de periode 1910-1940. Alle panden zijn op de weg georiënteerd en op enige afstand ervan gelegen: tussen de weg en de bebouwing bevindt zich de reeds genoemde sloot en elk woonhuis heeft zijn eigen, meestal originele bruggetje. De woonhuizen zijn meestal één bouwlaag met kap hoog en in verschillende bouwstijlen opgetrokken, variërend van eclectische stijl met Art Nouveau-elementen en Overgangsarchitectuur tot een aan de Amsterdamse School verwante stijl.

Het hierboven omschreven gebied is aangewezen als uitbreiding van het beschermd dorpsgezicht Loppersum, omdat het een typisch voorbeeld is van een stationsgebied in de regio het Hogeland dat in de periode 1850-1940 is ontstaan in aansluiting op een veel oudere dorpskom en de in de tweede helft van de 19^{e} eeuw aangelegde spoorlijn met stationsgebouw. Daarnaast heeft het stationsgebied van Loppersum een voor de periode 1850-1940 kenmerkend architectuurbeeld met een tamelijk hoge architectuurhistorische waarde en bezitten zowel de ruimtelijke structuur als het bebouwingsbeeld van het gebied een grote mate van gaafheid.

BEGRENZING

De uitbreiding van het beschermd dorpsgezicht Loppersum omvat globaal gezien het gebied tussen het beschermd dorpsgezicht en de spoorlijn Groningen-Delfzijl vanaf de Raadhuisstraat in oostelijke richting en de bebouwing aan weerszijden van de Zeerijperweg.

Aansluitend op de noordelijke grens van het reeds eerder aangewezen beschermd dorpsgezicht omvat de uitbreiding

3.110525184010

ervan de percelen aan weerszijden van de Raadhuisstraat, van de Stationslaan en van de Molenweg in oostelijke richting vanaf nummer 18 aan de noordzijde en de splitsing met de Raadhuisstraat aan de zuidzijde.

Aan de Molenweg valt de grens van de uitbreiding ter hoogte van het bejaardentehuis samen met een lijn getrokken vanaf de achtergrenzen van de beide aangrenzende percelen. De uitbreiding omvat eveneens alle percelen aan de zuidzijde van de Parallelweg tot en met de splitsing met de Pomonaweg.
De westelijke grens van de uitbreiding valt samen met de zuidoostelijke zijde van de Pomonaweg en sluit vervolgens aan op de noordelijke grens van het perceel van Molenweg 18. De uitbreiding omvat aan de noordzijde van de Parallelweg het gebied ten oosten van de westzijde van het stationsgebouw. Vanaf de westkant van het stationsgebouw loopt de grens vervolgens in noordelijke richting en sluit aan op de Zeerijperweg. Ten slotte omvat de uitbreiding de percelen aan de oostzijde van de Zeerijperweg vanaf de Bosweg tot en met het meest noordelijk gelegen woonhuis.

De exacte begrenzing is weergegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/01/03.

RECHTSGEVOLG VAN DE AANWIJZING

Ter effectuering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.

3.110525184011

BRONNEN

Literatuur

- Monumenten Inventarisatie Project Provincie Groningen, *Gemeentebeschrijving Loppersum*, Groningen 1991.

- M. Panman en J. Possel, *Architectuur en stedebouw in Groningen 1850-1940*, Zwolle/Zeist 1992.

Kaarten

1. Waarderingskaart, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2009.

2. Fragment van de kaart van T. Beckeringh, 1781. In: T. Beckeringh, *Kaart of landtafereel der provincie van Groningen en Ommelanden verdeelt in deszelfs byzondere quartieren, districten en voornaamste jurisdictien beneffens de heerlijkheid Westerwolde.* Herdruk van de editie uit 1781, Groningen, Alphen a/d Rijn z.j.

3. Topografische en Militaire Kaart, 1853. In: *Topographische en Militaire Kaart van het Koningrijk der Nederlanden.* Facs. uitgave 1850-1864, Delft 1973.

4. Loppersum, 1867. In: J. Kuyper, *Gemeente atlas van de provincie Groningen; naar officieele bronnen bewerkt*. Herdruk, Groningen 1979.

5. Loppersum, 1905. Kaartblad 64, verkend in 1905. In: *Historische Atlas Groningen; Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000*, Den Ilp 1990.

6. Luchtfoto: Loppersum (uitbreiding). Bron: Gemeente Loppersum.

3,110525184012

COLOFON
Uitgave: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort
2009

Onderzoek en tekst: Libau, drs. Panman

Begrenzingskaart en thematische kaarten: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex

Foto omslag: RDMZ, ir. J.O.D. Kloosterman
Redactie: RDMZ, drs. E.B. Manuel

PRODUCTIE
Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed/Drukkerij Mailfors, Amersfoort

3.110525184013

BIJLAGEN

1. Waarderingskaart.
2. Fragment van de kaart van T. Beckeringh, 1781.
3. Topografische en Militaire Kaart, 1853.
4. Loppersum, 1867.
5. Loppersum, 1905.
6. Luchtfoto: Loppersum (uitbreiding).
7. *Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de kom van Loppersum als beschermd dorpsgezicht.*
   Publicatie van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, december 1987

3,1105251840 14

Waarderingskaart Loppersum (uitbreiding)

Legenda

- grens beschermd dorpsgezicht Loppersum (uitbreiding)
- grens beschermd dorpsgezicht Loppersum
- beeldbepalende bebouwing
- structuurbepalende bebouwing
- beeldbepalend groen
- open ruimte met zichtlijnen
- beeldverstorende bebouwing
- structuurbepalende infrastructuur

Topografie

- bebouwing
- weide
- bos
- waterloop
- weg, pad
- spoorlijn

0 50 100 150 200 m

N

Topografie © Topografische Dienst Kadaster Emmen, 2002

© RCE, e-KS/BB
29 juli 2009

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Kaart 1 Waarderingskaart

3.110525184015

Kaart 2 Fragment van de kaart van T. Beckeringh, 1781

3.110525184016

Kaart 3 Topografische en Militaire Kaart, 1853

3.110525184017

Kaart 4 Loppersum, 1867

3.110525184018

Kaart 5 Loppersum, 1905

3,110525184019

Kaart 6 Luchtfoto: Loppersum (uitbreiding)

Bijlage 7

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de kom van Loppersum als beschermd dorpsgezicht.
Publicatie van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, december 1987.

3.110525184020

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

INGEVOLGE ARTIKEL 20 VAN DE MONUMENTENWET

LOPPERSUM
gemeente Loppersum

3.110525184021

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de kom van Loppersum als beschermd dorpsgezicht.

Het beschermde dorpsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekeningnummer 263) door een stippellijn omgrensde gebied.

Publikatie van de **Rijksdienst voor de Monumentenzorg**.

December 1987.

Inleiding

Loppersum ligt op een afstand van circa 18 kilometer noordoostelijk van de stad Groningen. De bewonings- en nederzettingsgeschiedenis van Loppersum in het Noord-Groninger zeekleigebied valt geheel binnen het kader van het wierdenlandschap. De vroegste bewoning van de dorpswierde gaat terug tot verscheidene eeuwen vóór het begin van onze jaartelling.

Loppersum geldt als karakteristieke representant van de in omvang beperkte groep van handelswierden, welke een bovenlokale handelsfunctie hebben in de periode dat het gebied nog grotendeels onbedijkt is. Eén en ander komt zeer duidelijk tot uiting in de huidige hoofdstructuur van de oude bewoningskern. Over de lengte-as van de ovale dorpswierde loopt de hoofdweg, de Hogestraat, met aan weerszijden een aaneengesloten bebouwingslint. De lineaire structuur zet zich, aan weerszijde van een opvaart, in zuidwestelijke richting voort. Het noordoostelijke uiteinde van de langgerekte handelswierde wordt gevormd door het vrijwel rechthoekige, verhoogde kerkterrein.

Het beschermingsbelang van Loppersum is vooral gelegen in de kenmerkende historisch-ruimtelijke hoofdstructuur, opgebouwd uit Lagestraat, Hogestraat en kerksituatie. Deze structuur wordt op herkenbare wijze ondersteund door de dorpsbebouwing, die deels historische kenmerken vertoont, en door de inrichting van de openbare ruimte. Met name de monumentale kerksituatie en de grotendeels nog aanwezige opvaart dragen hier toe bij.

Ontstaan en ontwikkeling

Het Groninger zeekleigebied is onderdeel van het zuidoostelijke kustgebied van de Noordzee, het verspreidingsgebied van de wierden of terpen. Terpen komen onder verschillende benamingen voor als werf, warf, werd, wierd en het Duitse Wurt. Feitelijk betekent het (Friese) 'terp' niet meer dan dorp. Daarom wordt in deze uiteenzetting de regionale variant 'wierde' gebezigd, welke overigens niet exclusief van toepassing is op de provincie Groningen.

Het Groninger zeekleigebied is in de laatste 10.000 jaar, het Holoceen, gevormd door de getijdewerking van de zee die hand in hand gaat met een eerst snelle en later geleidelijk afnemende stijging van de zeespiegel. Sedimentatie- en verlandingsprocessen worden onderbroken door langdurige perioden waarin de eroderende werking van de zee centraal staat. Afhankelijk van de ligging van het gebied ten opzichte van de zee, worden opeenvolgende perioden van wisselende zee-invloed onderscheiden. Deze perioden staan bekend als transgressie- en regressiefasen. Op basis van archeologisch en geologisch-bodemkundig onderzoek zijn dienovereenkomstig opeenvolgende fasen in de bewoningsgeschiedenis van het kwelderlandschap te reconstrueren. In elke regressieperiode worden nieuwe nederzettingen op kwelderniveau gesticht, de aanlegfase van nagenoeg alle wierden. Vervolgens worden gedurende de opeenvolgende transgressiefasen verschillende generaties van wierden of woonhoogten aangelegd. De start van deze ontwikkeling ligt omstreeks de 7de eeuw voor Christus. Rond die tijd zijn delen van het Groninger zeekleigebied voor het eerst zodanig opgeslibd dat permanente bewoning tot de mogelijkheden gaat horen. De pioniers vestigen zich op de hoogste kwelderruggen en op daarachter gelegen kreekruggen langs prielen, geulen of 'maren'. Bij deze vestigingen gaat het om de oudste groep van nederzettingen. De langgerektheid van de kwelder- en oeverwallen is oorzaak van de veelal opmerkelijke ligging van een aantal (wierde-) dorpen in een rij. Gaandeweg, vanaf omstreeks 500 voor Christus, neemt de zee-invloed weer toe. De eerste generatie van nederzettingen op kwelderniveau wordt, getransformeerd in een eerste generatie van wierden. Dit proces heeft zich in de loop van de Romeinse Tijd en gedurende de Middeleeuwen in een rijke gevarieerdheid herhaald. Vanaf omstreeks de 11de eeuw ontstaat door systematische bedijking op den duur een aaneengesloten zeewering. Daarna worden geen nieuwe kunstmatige woonhoogten in het Groninger zeekleigebied meer opgeworpen. Er bestaan op archeologische gronden aanwijzingen dat de dorpswierden zijn gevormd door het aaneengroeien van verscheidene, bijeenliggende huiserven, die al in een eerder stadium opgehoogd waren. Eventueel volgende groeifasen van de meerhuizige wierde betreffen de dorpswierde als geheel.

Het ontstaan van de nederzetting Loppersum is bij gebrek aan archeologische gegevens niet exact te dateren. Wel heeft geologisch-bodemkundig onderzoek uitgewezen dat de vroegste bewoningsgeschiedenis van Loppersum wordt bepaald door de middelste van drie uitgestrekte zeeboezems in Noordelijk Groningen. Loppersum is gelegen op de kwelderrug die zich langs de zuidoostzijde van deze zeeboezem, de 'Fivel-vlakte' uitstrekt. Het gaat hierbij om één van de oudst bewoonbare kwelderrugcomplexen die reeds omstreeks 600 voor Christus permanente vestiging mogelijk maakte.

Op basis van de plattegrondskenmerken onderscheidt men gewoonlijk een drietal hoofdtypen van dorpswierden.

Waarschijnlijk geeft deze indeling met betrekking tot Loppersum tevens een chronologische fasering in de ontwikkeling weer.

- Wierden met een straalsgewijze of radiale percelering, welke zich soms meer of minder duidelijk voortzet buiten de contouren van de wierde. Zeer waarschijnlijk heeft men hier te maken met de basisindeling van de oudste dorpswierden, zeker gedurende de eeuwen vóór het begin van de jaartelling.
- Wierden met een blokvormige of rechthoekige percelering.

De kavelvormen van de nederzetting Loppersum lijken op grond van het historische kaartmateriaal terug te gaan op een indeling van meer en minder afgeronde, blokvormige percelen.

- Wierden met een langgerekte vorm, waarop een centrale, aan weerszijden bebouwde hoofdweg is gesitueerd. Loppersum geldt als ideaal-type van deze groep van handelswierden. Deze kenmerkende hoofdstructuur is tot stand gekomen toen het overwegend agrarische karakter van de nederzetting afnam ten gunste van toenemende handelsactiviteiten. De dorpswierden groeien vervolgens uit tot kleine regionale marktcentra. De handelsfunctie dateert op z'n vroegst waarschijnlijk uit de Karolingische Tijd. Naast Loppersum heeft ook het naburige Stedum een dergelijke ontwikkeling gekend.

De feitelijke historisch-ruimtelijke ontwikkeling van Loppersum en die van de Groninger wierdedorpen in het algemeen is moeilijk te traceren. Wel staat vast dat de oorspronkelijke agrarische functie van de dorpswierde Loppersum gedurende de Middeleeuwen is uitgebreid met andere functies. Met name de opkomst van de handelsfunctie en de kerkstichting zijn echter bepalend geweest voor de ontwikkeling van de dorpsplattegrond. De eerste aanzet in de ontwikkeling van de handelsfunctie dateert waarschijnlijk uit de vroege Middeleeuwen. Het lijkt aannemelijk dat het open vaarwater van de Fivel daarbij een rol heeft gespeeld.

De (voormalige) rivier heeft haar beloop op ongeveer één kilometer afstand ten zuidwesten van Loppersum. Loppersum en het naburige Stedum, respectievelijk langs de oostelijke en westelijke oever van de Fivel gelegen, groeien uit tot bovenlokale handelscentra. Door de onbewoonbaarheid van het onbedijkte kwelderlandschap is uitbreiding van de bebouwing voorshands nog gebonden aan een uitleg van de dorpswierde.

De centrale weg over de kruin van

3.110525184022

de Loppersumer wierde krijgt een steeds zwaarder accent in de sindsdien aangepaste en in ieder geval nog zeer beperkte wegenstructuur. Aan weerszijden ervan komt, in duidelijke afwijking van het agrarische bebouwingspatroon, een compacte bebouwing tot ontwikkeling: de behuizingen van handelaars en handwerkers.

Reeds vóór het jaar 1000 wordt een verlandingsproces van de Fivel ingezet, veroorzaakt door de verdergaande opslibbing van het kwelderlandschap noordelijk van Loppersum. Eén en ander leidt tot wijzigingen in de afwateringssituatie en de verlegging van de natuurlijke of gegraven vaarroutes. Onder welke omstandigheden en wanneer de Wijmers, die op geringe afstand ten zuidwesten van de dorpskern een zuidoostelijke oriëntatie heeft, zich tot het belangrijkste (vaar)water van Loppersum heeft ontwikkeld, is niet duidelijk. Op een evenmin nader bekend tijdstip wordt de opvaart, de Schipsloot, vanuit de Wijmers gegraven. Deze reikt tot aan de zuidwestelijke voet van de handelswierde. Deze schipsloot vormt vervolgens het structuurbepalende element van de lineaire dorpsuitbreiding in het verlengde van de hoofdweg over de ovale handelswierde.

Het belang van de nederzetting tijdens de Middeleeuwen komt ook tot uiting in de kerkstichting, welke naar alle waarschijnlijkheid reeds omstreeks het jaar 800 plaatsvindt.

Daarmee hoort (de oudste voorganger van) de kerk te Loppersum tot de oudste kerken in de provincie. Speciaal voor de aanleg van kerk en begraafplaats heeft de wierde vermoedelijk een – aparte – uitbreiding ondergaan. Het gaat hierbij om een verhoogd en aan de noordzijde omgracht kerkterrein aan de noordoostelijke flank van de handelswierde. In de 11de eeuw is de houten kerk vervangen door een tufstenen bouwwerk. Deze romaanse tufsteenkerk is in de 13de eeuw vervangen door een forse romano-gotische kruiskerk, die uit de sedert 1200 in gebruik komende baksteen wordt opgetrokken. Al omstreeks 1300 biedt de kerk aan een paar honderd kerkgangers plaats. De zadeldaktoren, die even breed is als het schip, dateert uit de 14de eeuw.

Feitelijk is de huidige vorm van de kerk het resultaat van verschillende verbouwingen en uitbreidingen van de 11de tot de 16de eeuw.

De regionale handelsfunctie van Loppersum en de betekenis van het kerkdorp als 'oerparochie' en vervolgens dekanaat en proosdij hebben een belangrijke rol gespeeld in de middeleeuwse ontwikkeling van de nederzetting, die zoals hierboven is uiteengezet, herkenbaar is in de plattegrondvorm.

Een eerste, enigszins schematische, maar zeer duidelijke kaart van de dorpsplattegrond dateert uit omstreeks 1730 (fotobijlage, afb. 1). Het anonieme kaartje is vervaardigd met het oog op – een uitbreiding van – de schouw. Wegen, sloten en 'grachten' zijn alleen door de naamgeving van elkaar te onderscheiden. Centraal in de blokvormige dorpsplattegrond is de lineaire hoofdstructuur van kerkterrein, hoofdstraat en opvaart goed herkenbaar. Langs de hoofdweg, de 'Hoge Strate', is aaneengesloten bebouwing weergegeven. Noordelijk ervan is een Marktplein gesitueerd: een zeldzaam element in de nederzettingsstructuur van wierdedorpen. In het verlengde van de Hogestraat, buiten de wierde, loopt het 'Meulen padt' ofwel de Lagestraat en aangrenzende Schipsloot die doorloopt tot aan de Hogestraat.

Het Meulenpad dankt zijn naam aan de korenmolen, van vóór 1616, die aan het zuidelijke eindpunt van de Schipsloot is aangegeven. Het kerkterrein dat een integraal onderdeel van de langgerekte dorpswierde vormt, sluit het lineaire deel aan het andere uiteinde van de Hogestraat af. Opvallend is de grote omvang van de 'oudste pastorie grond' ten noorden van kerkhof en Hogestraat, een aanwijzing voor de belangrijke invloed van de kerk op het dorp.

Buiten deze lineaire structuur is slechts de bebouwing langs 'De nieuwe Strate', haaks op de Hogestraat, van grotere omvang. De toevoeging 'nieuw' duidt wellicht op een niet lang vóór 1730 daterende uitbreiding van de wegenstructuur en/of bebouwing buiten het oude bebouwingspatroon langs Hoge- en Lagestraat. Er zijn verscheidene vrijstaande bouwobjekten gesitueerd langs wegen, sloten en grachten, welke loodrecht op en evenwijdig aan de lineaire hoofdstructuur in aanleg reeds aanwezig zijn. Het meest opmerkelijke bouwwerk is de Aylkumaborg, op het kaartje aangeduid als 'Jr. Mepsche huys'. Borgen zijn de laat-middeleeuwse aanzienlijke stenen behuizingen van de groninger landadel. Borg en borgstee worden in een bron uit 1727 vermeld met 'schuur, hovinge, geboomte en grachten'.

Ook bij andere handelswierden komt een borgterrein in directe aansluiting op de dorpsbebouwing voor.

De Schipsloot loopt vanuit de Wijmers door tot aan de voet van de wierde, bij de Hogestraat. Blijkens het kaartje staat de Schipsloot op deze plaats via een 'pomp' (duiker) in verbinding met de 'Schoubare togt lopende in de Schipsloot'.

Tussen Hoge- en Lagestraat is daardoor sprake van een onderbreking in de aaneengesloten bebouwing. Op dezelfde hoogte, langs de zuidwestzijde van de Schipsloot, zijn aangegeven de 'Stenhuishof' en het 'Stenhuis', in de nabijheid van een iets zuidelijker gelegen terrein dat in een bron uit 1648 'Zuider Molen Venne' wordt genoemd. In een brief uit 1730 wordt de aanplant van lindebomen langs de Schipsloot aangekondigd.

Een eerste gedetailleerde weergave van de dorpsplattegrond dateert uit 1826, de kadastrale minuut (fotobijlage, afb. 3). In het begin van de 19de eeuw blijkt het marktplein een kleine besloten ruimte, welke situatie voor een deel ook al wordt weergegeven op het 100 jaar oudere schetsmatige kaartje. Door afbraak van twee panden aan de noordwestzijde en het afbranden van het plaatselijke logement aan de frontzijde van de kerk, in 1957, is het besloten karakter van de markt teniet gegaan. De Aylkuma borg en borgstee zijn op de kadasterkaart inmiddels verdwenen. Het huis is vermoedelijk rond 1780 afgebroken. In 1787 wordt nog slechts melding gemaakt van de 'hoven en tuinen van Ailkema-grond'.

Mogelijk in samenhang met de eind-18de-eeuwse ontwikkeling van het borgterrein is het beloop van het 'kreupel straatje' ten opzichte van de kaart uit 1730 evenwijdig aan de Hogestraat gewijzigd.

Daar waar de Schipsloot in 1826 tot aan de Hogestraat doorloopt, is de sloot die daar in 1730 op aansluit, niet meer op de kaart aangegeven. Ter plaatse is in het begin van de 19de eeuw sprake van een min of meer aaneengesloten bebouwingswand langs de noordzijde van de Hoge- en de Lagestraat. Rond het midden van deze eeuw is hier de Burgemeester van de Munnikstraat aangelegd, nadat al eerder, in 1910, het uiteinde van de Schipsloot over een lengte van ongeveer 50 meter werd gedempt.

Direct zuidelijk van het gedempte deel, ter plaatse van de voormalige Stenhuishof, grenst het eertijds omgrachte boerderijcomplex 'Zuidven', genoemd naar de zuider (molen) venne. In 1912 wordt de boerderij afgebroken en enige tijd nadien is de huidige villa Zuidven gebouwd.

Van het Molenpad (de Lagestraat) wordt rond 1875 de keienbestrating vervangen door klinkers. De molen aan het Zuider Molenpad, op de kadastrale minuut nog aangegeven, wordt in 1836 door een storm verwoest, waardoor de straatnaam Molenpad in onbruik raakt. De lindebomen langs de Schipsloot worden in 1867 door nieuwe vervangen.

Behoudens genoemde kleine veranderingen en aanpassingen in bebouwingspatroon en infrastructuur, is de lineaire hoofdopbouw van de

nederzetting sedert 1830 niet in structurele zin gewijzigd. De 19de- en 20ste-eeuwse uitleg van de dorpsplattegrond vindt geheel buiten en voor een groot deel parallel aan de lineaire hoofdstructuur plaats.

Van belang zijn de ruimtelijke gevolgen die optreden door wijzingingen in de vervoersinfrastructuur: de afname van het vervoer over water en het toenemende belang van landverbindingen. De aanleg van de spoorlijn Groningen-Delfzijl ten noorden van de dorpskom leidt tot het ontstaan van een villabebouwing tussen kerkplein en station.

Het vervolg daarop is de eind-19de-eeuwse ontwikkeling van renteniers- en middenstandswoningen langs de doorgaande wegen ten noorden en zuidwesten van de dorpskom. Eenzelfde ontwikkeling vindt plaats rondom de kerk (uitvalsweg naar Wirdum) en langs de Nieuwstraat. Na de Tweede Wereldoorlog ontstaan de woonwijken tussen de spoorlijn en de dorpskom.

Recent vindt de dorpsuitleg plaats ten zuiden van de kom.

Huidig ruimtelijk karakter en te beschermen waarden

De huidige ruimtelijke opbouw van de kern van Loppersum heeft een karakteristieke langgerekte hoofdstructuur waarin de ontwikkeling vanuit de middeleeuwse handelswierde herkenbaar is gebleven.

De hoofdstructuur wordt bepaald door de centrale as van Hoge- en Lagestraat. Het kerkterrein vormt het min of meer blokvormige oostelijke uiteinde van deze lineaire hoofdstructuur, terwijl de Wijmers aan het andere uiteinde de grens bepaald. De historische dorpskom manifesteert zich duidelijk als afzonderlijke ruimtelijke eenheid binnen het totale dorp. De parallelle ruimtelijke ontwikkeling aan weerszuiden van Hoge- en Lagestraat dateert in aanleg reeds van vóór 1730. Door de strakke rooilijnen, de aaneengesloten bebouwing en de van oorsprong diepe percelen langs de hoofdas, zijn de langgerekte ruimten belangrijke elementen in de opbouw van de nederzetting, terwijl de groene ruimten 'achter' Lage- en Hogestraat de oorspronkelijke lineaire structuur ten opzichte van nieuwere dorpsuitbreidingen benadrukken.

De Hogestraat is de centrale, dichtbebouwde hoofdas van de voormalige handelswierde. Het hellend beloop kent een hoogteverschil van circa twee meter tussen kerkterrein en de wierdevoet ter hoogte van de aansluiting op de Lagestraat.

Door de aaneengesloten bebouwing van één à twee lagen met kap in samenhang met het smalle straatprofiel en de ligging van de gevels aan de straat heeft de Hogestraat een sterk besloten en tamelijk steenachtig karakter. Dit straatbeeld wordt geaccentueerd door de overheersende winkelfunctie van de panden en wordt in noordoostelijke richting afgesloten door de frontzijde van de forse nederlands-hervormde kerk.

Alleen aan de noordoostzijde wordt dit straatbeeld doorbroken door teruggelegen bebouwing.

De Lagestraat wordt gekenmerkt door een relatief open karakter, hoewel ook hier de ligging van de bebouwing aan de straat van belang is. Het profiel is opgebouwd uit de gesloten bebouwingswanden van lage, regelmatige woonhuizen en winkelpanden met daartussen de Schipsloot met bomenrij en groene oevers en aangrenzende ontsluitingswegen, de Lagestraat en het voormalige Zuider Molenpad. Het open perspectief wordt in zuidwestelijke richting door de boerderijcomplexen aan de overzijde van de Wijmers slechts in beperkte mate onderbroken, waardoor een visuele relatie met het landschap bestaat.

De begrenzing van het afgeronde, blokvormige kerkterrein wordt gevormd door de losse en overwegend 20ste-eeuwse bebouwing langs de Wirdumerweg, Kerkpad en Kerkplein.

Centraal is het imposante kerkgebouw gesitueerd, een grote romano-gotische kruiskerk. De kerk wordt omringd door het met hoge bomen beplante kerkhof dat door een gracht van de straatruimte is afgescheiden. De kerksituatie heeft een open karakter in relatie tot de omringende wegenstructuur, waarbij het ruimtelijk contrast met de steenachtige en besloten Hogestraat een waardevol element vormt. Van een sterke ruimtelijke samenhang tussen het kerkterrein en de omringende losse bebouwing is echter geen sprake: door zijn bijzondere kenmerken en ligging vormt het kerkterrein een zelfstandige ruimtelijke eenheid. Ook het kerkplein wordt thans gekenmerkt door een vrij open karakter, waarbij de inrichting en ruimtebegrenzing niet leiden tot de vorming van een pleinruimte.

De bouwkunstige component van het dorpsgezicht is samengesteld uit de in hoofdzaak 19de- en vroeg-20ste-eeuwse woon- en ambachtshuizen en enkele oudere panden. Het kerkgebouw met de bijna veertig meter hoge zadeldaktoren domineert het dorpsbeeld in belangrijke mate mede door zijn ligging op de structurele hoofdas. Met name langs de Hoge- en Lagestraat is sprake van een aaneengesloten bebouwing. De bebouwing aan de Hogestraat vertoont een grotere schaal en meer afwisseling dan die aan de Lagestraat. In algemene zin gaat het om een enkele bouwlaag met kapverdieping. De panden hebben veelal een naar de weg gericht dakvlak, terwijl de nokrichting soms evenwijdig aan en soms haaks op de weg is georiënteerd. De bebouwing is op merendeels smalle erven gesitueerd, klein van schaal, eenvoudig gedetailleerd en voorzien van een lage gootlijn aan de straat.

Er is een grote mate van eenheid inzake het materiaalgebruik: overwegend rode baksteen voor de gevels, rode of grijsblauwe gebakken dakpannen. Daarnaast komt ook een aantal gepleisterde gevels voor. Binnen de algemene bouwkunstige karakteristiek bestaat een rijke gevarieerdheid in pandbreedte, nok- en goothoogte en architectonische uitdrukking.

Terwijl bomen ontbreken in de steenachtige Hogestraat, vormen de beplantingen van het kerkterrein en de lindenrij langs de noordzijde en de groene bermen aan weerszijden van de Schipsloot belangrijke elementen in de ruimtelijke opbouw van het dorpsgezicht.

Door demping van het uiteinde van de Schipsloot en het verdwijnen van de bomenrij ter plaatse, in samenhang met de aanleg van een parkeerstrook en de open brede aansluiting op de Burgemeester van de Munnikstraat, is in de huidige situatie de ruimtelijke overgang tussen Hoge- en Lagestraat verzwakt. De sterke structurele relatie tussen de beide straten, het hoogteverschil, de profielversmalling en de open voorruimte bij de hier gelegen villa's vormen echter nog belangrijke elementen waaruit de historisch-ruimtelijke structuur ter plekke afleesbaar is.

Begrenzing

Het beschermde dorpsgezicht Loppersum omvat de karakteristieke langgerekte hoofdstructuur van de oude nederzettingskern. De begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, nummer 263).

De begrenzing valt samen met de achtergrenzen van de percelen die aan de centrale hoofdas van Hoge- en Lagestraat zijn gesitueerd. Hierdoor zijn, met name langs de Lagestraat, de open ruimten aan weerszijden van de lineaire hoofdstructuur in het aangewezen gebied betrokken. De open beëindiging van Lagestraat/Schipsloot door de bebouwing aan de overzijde van Wijmers is bepalend voor de westelijke begrenzing.

Hoewel de ruimtelijke begrenzing van het kerkterrein wordt gevormd door de rondom gelegen bebouwing, is de grens van het beschermde dorpsgezicht ook in dit geval op de achtergrens van de betreffende percelen gelegd.

3.110525184023

Rechtsgevolg aanwijzng

Ter effectuering van de bescherming van het aangewezen dorpsgezicht moet ingevolge artikel 37, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bestemmingsplan worden ontwikkeld of herzien. De toelichting bij de aanwijzing als beschermd dorpsgezicht kan daarbij wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen.

Doel van de aanwijzing is, de karakteristieke met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied.

De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling, die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

Geraadpleegde literatuur:

Fotoboek Loppersum, Garrelsweer, Wirdum. Bedum, 1984.

Formsma, W.J, Luitjens-Dijkveld Stol, R.A. en Pathuis, A.
De Ommelander Borgen en Steenhuizen. Assen, 1973.

Hamming, I.
'Loppersum omstreeks 1730', Groningse Volksalmanak, 1956, 55–67.

Hamming, I.
Loppersum in oude ansichten. Zaltbommel, 1972.

Historie van Groningen, Stad en Land onder redactie van W.J. Formsma, N.G. Buist, W.R.H. Koops, e.a. Groningen, 1976.

Klok, R.H.J.
'Terpen zullen ons een zorg zijn'. Groningse Volksalmanak, (1974/1975) 129–166.

Kooi, P.B.
'Loppersum in pre- en vroeghistorische tijd' in: Bijdragen tot de kennis van de gemeente Loppersum: gewijzigde en bijgewerkte uitgave onder redactie van G.A. Brongers en W. Koops. Groningen, 1981.

Roeleveld, W.
The Groningen Coastal area. A study in holocene geology and lowland physical geography. Amsterdam, 1974.

Colofon:

Uitgave van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

Historisch-geografisch en stedebouwkundig onderzoek: Drs. H. Michel, Haarlem.

Foto's:
Dienst van het Kadaster en de Openbare Registers, Apeldoorn (afb. 3);
Rijksarchief Groningen, Groningen (afb. 1)
Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist (afb. 2, 4, 5);
Topografische Dienst, Emmen (omslag).

Kaart:
Studio Ineke van der Burg, Bilthoven.

Verkoopprijs f 10,–.
Deze publikatie is schriftelijk of telefonisch te bestellen bij het Distributiecentrum DOP
Postbus 20014
2500 EA 's-Gravenhage.
Telefoon: 070-78 98 80.
Onder vermelding van bestelnummer of ISBN 90 346 1217 1.

Druk:
Staatsdrukkerij, 's-Gravenhage.