

Planbeschrijving herstructurering De Huismeesters in De Wijert

Plangebied Vondellaan, P.C. Hooftlaan, Spiegelstraat en Brederostraat

In dit document lichten we de de uitgangspunten, de ontwerpen en de consequenties toe door in te gaan op:

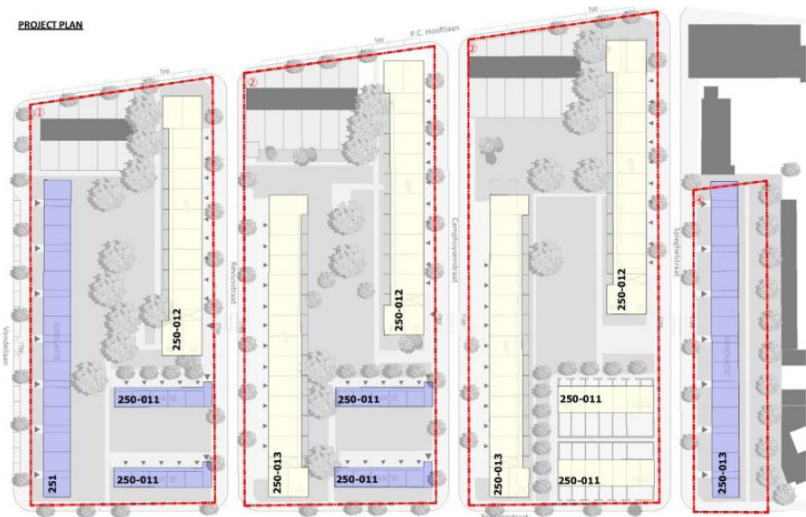
1. Stedenbouwkundige uitgangspunten;
2. Invulling ontwerpen:
 - a. bebouwing;
 - b. binnenterreinen;
 - c. openbare ruimte.
3. Ruimtelijke afweging en consequenties voor:
 - a. stedenbouw en cultuurhistorie;
 - b. mobiliteit;
 - c. wonen;
 - d. bomen;
 - e. energie.

1. Ruimtelijke criteria

Vanaf de start van de planvorming is het gebied tussen de Vondellaan, P.C. Hooftlaan, Spiegelstraat en Brederostraat beschouwd als één gebied, waarbij in samenhang is gekeken naar zowel bebouwing, binnenterreinen en openbaar gebied. De criteria voor het gebied zijn de volgende:

Cultuurhistorische waarden stempelstructuur:

- Door de wijze waarop de wederopbouwgedachte met de kenmerkende stempelverkeveling in De Wijert-Noord stedenbouwkundig is vertaald, behoort de wijk tot de gebieden die zijn aangemerkt als naoorlogse woonwijken van nationaal belang. Nu de woongebouwen aan renovatie of vervanging toe zijn, wordt ingezet op een herinterpretatie van de stempel. Dit moet ervoor zorgen dat de stempel weer inspeelt op de actuele ontwikkelingen en de huidige maatschappij, zonder dat de oorspronkelijke identiteit van de wijk verloren gaat. Daarnaast moet de stedenbouwkundige structuur en hiërarchische ordening van de bebouwing intact blijven en blijft in elke straat in ieder geval één van de huidige gebouwen behouden. Op deze manier wordt de confrontatie en de relatie tussen oud en nieuw zichtbaar.
- Opzet stempel: het behouden van licht, lucht en ruimte door open bouwblokken rond een collectief, groen binnenterrein.
- De huidige rooilijnen aan de straatzijdes van de stempel worden in de nieuwe situatie gehandhaafd, om de straatprofielen en de configuratie van het woonensemble niet te verstoren. Dit betekent dat de rooilijnen aan de woonstraten en op de koppen van de stempel vaststaan.
- Behoud van de bestaande molenwiekverkeveling.



Figuur 1: plangebied met gerenoveerde (paars) en te slopen (geel) panden

Sociaal-maatschappelijk:

- Van woonwijk naar leefwijk: de wijkgedachte ging uit van het creëren van een mini samenleving, met de wijk als bindende factor. We streven naar een ongedeelde en inclusieve stad, waar door middel van verschillende woningtypen ook verschillende doelgroepen, leeftijden en leefstijlen samenkomen. Daarbij moet de openbare ruimte zoals de straat en de binnenhoven en de collectieve ruimte zoals de trappenhuizen de sociale cohesie van de verschillende doelgroepen stimuleren.
- Behoud van hiërarchie: de stempel met hiërarchie in infrastructuur (hoofdwegen, woonstraten en woonpaden) en hoogte en massa van bebouwing wordt gehandhaafd.

Groen:

- Behoud van hiërarchie: de bestaande structuren van structurerend kijkgroen, gemeenschappelijke binnentuinen en privétuinen wordt behouden en versterkt.
- Groen als sociaal bindmiddel: in de nieuwe situatie moet de collectieve binnenhof op stempelniveau weer gaan fungeren als een speel- en ontmoetingslek voor de buurt. Dit zorgt ook voor meer sociale controle en sociale veiligheid. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de binnenterreinen wordt verbeterd, zowel binnen de eigen stempel als tussen de stempels onderling. De binnenterreinen worden niet fysiek afgesloten. We kiezen hiermee bewust voor binnenterreinen met hoge verblijfskwaliteit en dus geen parkeerplaatsen.
- Behoud van bestaand groen: in de nieuwe situatie wordt gebruik gemaakt van het al aanwezige groen, dit wordt zoveel mogelijk behouden.

2. Invulling ontwerpen

Hoewel de stedenbouwkundige uitgangspunten gelden voor het volledige plangebied, is de uitwerking van het plan opgedeeld in drie onderdelen: de bebouwing, binnenterreinen en openbaar gebied. Hieronder lichten we de ontwerpen kort toe.

Bebouwing

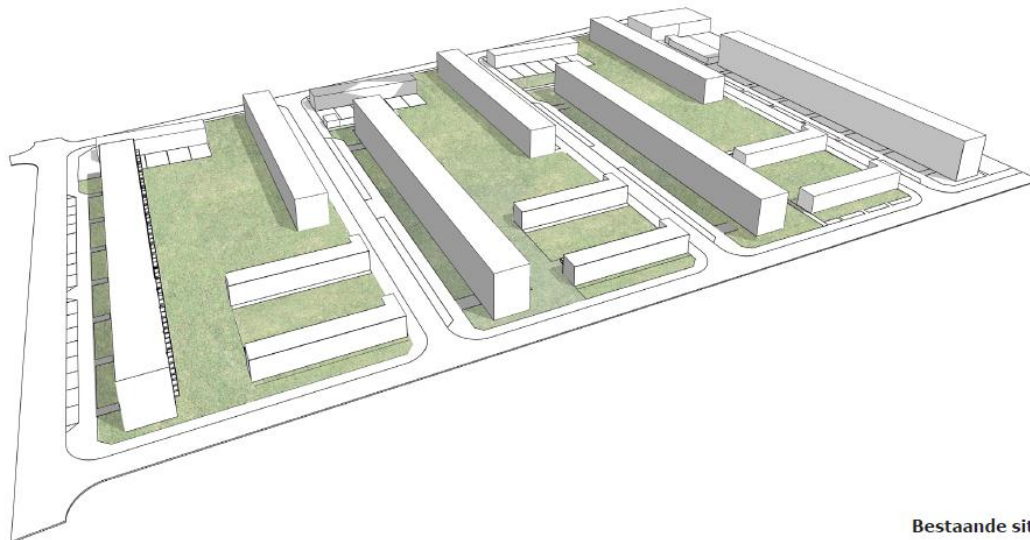
Binnen het plangebied staan 374 sociale huurwoningen. Hiervan zijn 152 woningen al gerenoveerd en deels uitgepand (verkocht) door De Huismeesters. Deze gebouwen hebben nu VvE's, die ook zijn betrokken bij de totstandkoming van de plannen. De gerenoveerde gebouwen zijn in de stedenbouwkundige studies ook meegenomen, om de samenhang tussen bestaande en nieuwe woningen niet uit het oog te verliezen.

De sloop-nieuwbouwpoging betreft de sloop-nieuwbouw van 5 galerijblokken en de sloop van 10 grondgebonden rijwoningen. In totaal worden 222 woningen gesloopt en 285 sociale huurwoningen teruggebouwd. Het nieuwe programma bestaat uit 14 grondgebonden eengezinswoningen, 76 tweekamerwoningen en 195 driekamerwoningen. In totaal worden in dit gebied dus 63 woningen toegevoegd, door – globaal – het realiseren van een extra bouwlaag ten opzichte van de bestaande situatie.

De ruimtelijke structuur van het plangebied wordt in de nieuwe situatie behouden. Dit vanwege de cultuurhistorische waarde en het behouden van de identiteit van de wijk. Het plangebied bevindt zich in het zuidoostelijk deel van De Wijert-Noord en wordt gevormd door drie stempels. De stempels zijn identiek en bestaan in de huidige situatie elk uit een bouwstrook van vier-en-een-half bouwlagen, een bouwstrook van drie-en-een-half bouwlagen, een rij grondgebonden eengezinswoningen van twee bouwlagen en twee rijen seniorenwoningen van ook elk twee bouwlagen hoog.

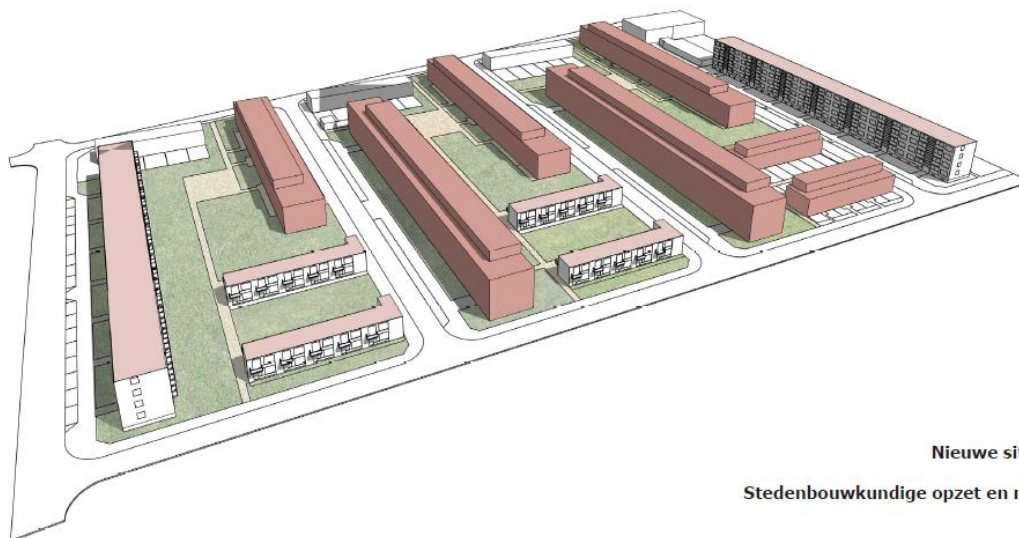
De nieuwe situatie is een herinterpretatie van de stempel, waarbij in elke straat een bestaand gebouw behouden blijft. Op deze manier wordt de identiteit van de wijk beschermd en wordt de

relatie tussen oud en nieuw zichtbaar. Zo worden twee bouwstroken van vier lagen hoog en vier bouwstroken van elk tien seniorenwoningen gerenoveerd. Daarnaast blijven de grondgebonden woningen aan de P.C. Hooftlaan staan. Dit zijn de enige bouwstroken op de stempels die niet in eigendom zijn van De Huismeesters.



Bestaande situatie

Figuur 2: stedenbouwkundige opzet en massa in de bestaande situatie



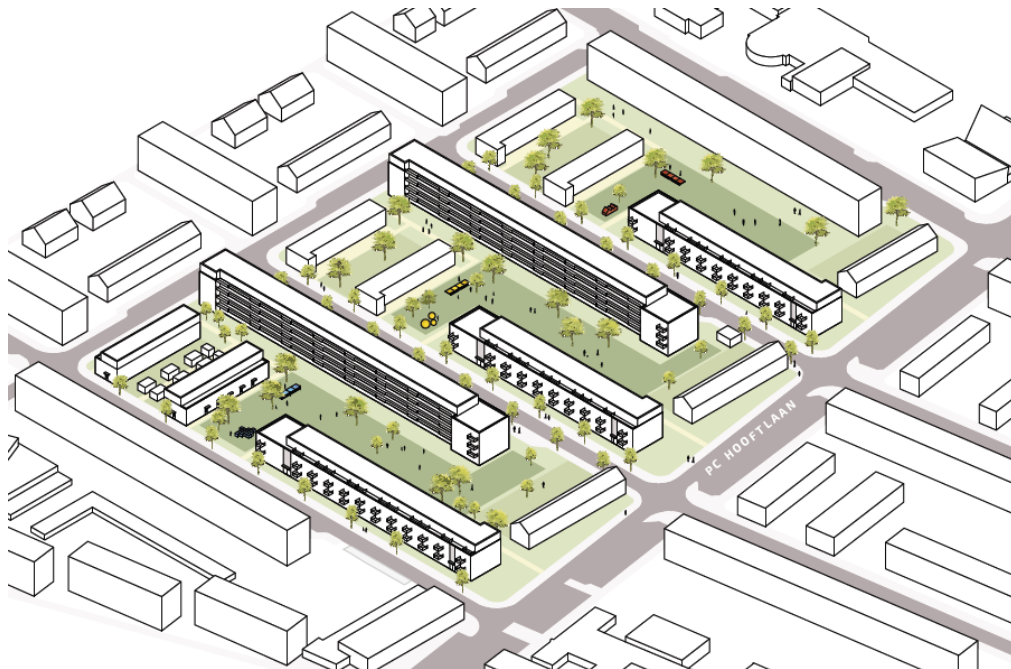
Nieuwe situatie

Stedenbouwkundige opzet en massa

Figuur 3: stedenbouwkundige opzet en massa in de nieuwe situatie

De sterke repetitie van type bouwstroken in de huidige situatie wordt in de nieuwe situatie voortgezet. De stempels krijgen hierdoor qua bebouwing geen sterk verschillende karakters. Ook de openheid van de stempel wordt nagestreefd. Echter, de ruimte tussen de seniorenwoningen en de appartementenblokken zal in de nieuwe situatie op elke stempel worden gelijkgetrokken. Voldoende doorzicht van de stempelverkeveling wordt gehandhaafd. Verbreding van de koppen aan de buitenzijde van de stempel wordt daarom vermeden.

Elke stempel bevat een bouwstrook van vier bouwlagen hoog en een bouwstrook van vijf bouwlagen hoog. Ook in het straatbeeld zijn altijd beide hoogtes aanwezig. Dit betekent dat de drie bouwstroken aan de oostzijde van de stempels vier bouwlagen hoog worden en de twee bouwstroken aan de westzijde van de stempels vijf. De bovenste bouwlaag krijgt hierbij altijd een set-back. De nieuw te bouwen eengezinswoningen aan de Spiegelstraat worden drie bouwlagen hoog. De bovenste bouwlaag krijgt ook hierbij een set-back.



Figuur 4: impressie van het plangebied, gezien vanuit het noorden



Figuur 5: impressie woonblok van 5 bouwlagen (waarvan bovenste laag met set-back)

Binnenterreinen

Een goede invulling van het binnenterrein en de relatie hiervan met de openbare ruimte is voor het eindbeeld van belang. Hiervoor is het terreininrichtingsplan opgesteld. De uitvoering van dit plan wordt als voorwaarde aan de omgevingsvergunning gekoppeld.



Figuur 6: plankaart terreininrichtingsplan

Het plangebied kenmerkt zich door een sterke repetitie van stempels met woonensembles rondom een groen binnenhof. De binnenhoven blijven in de nieuwe situatie in eigendom van De Huismeesters (met uitzondering van het meest westelijke stempel, de linker helft is in eigendom van de VvE van het gebouw aan de Vondellaan) en behouden volledig hun collectieve aard. In eerste instantie zijn de binnenterreinen dus bedoeld voor de direct aanwonenden. Echter, de binnenterreinen maken onderdeel uit van een zacht, groen (wandel)netwerk en worden daarom bewust niet fysiek afgesloten. Er wordt ingezet op leefbinnenhoven met een informeel en groen karakter, waar ruimte is voor verbinding, ontmoeting en spelen, met als doel de betrokkenheid van de bewoners bij de omgeving en het gebruik ervan te stimuleren. Hiermee en met de open uitstraling van de binnenterreinen moet de sociale controle en sociale veiligheid verbeteren. Dit levert een dilemma op ten aanzien van groen: goede zichtbaarheid en zichtlijnen gaan niet samen met hoge beplanting. In dit geval hebben we gekozen voor een open inrichting met lage beplanting, waardoor een groot deel van de bosschages (houtopstand) verdwijnt.

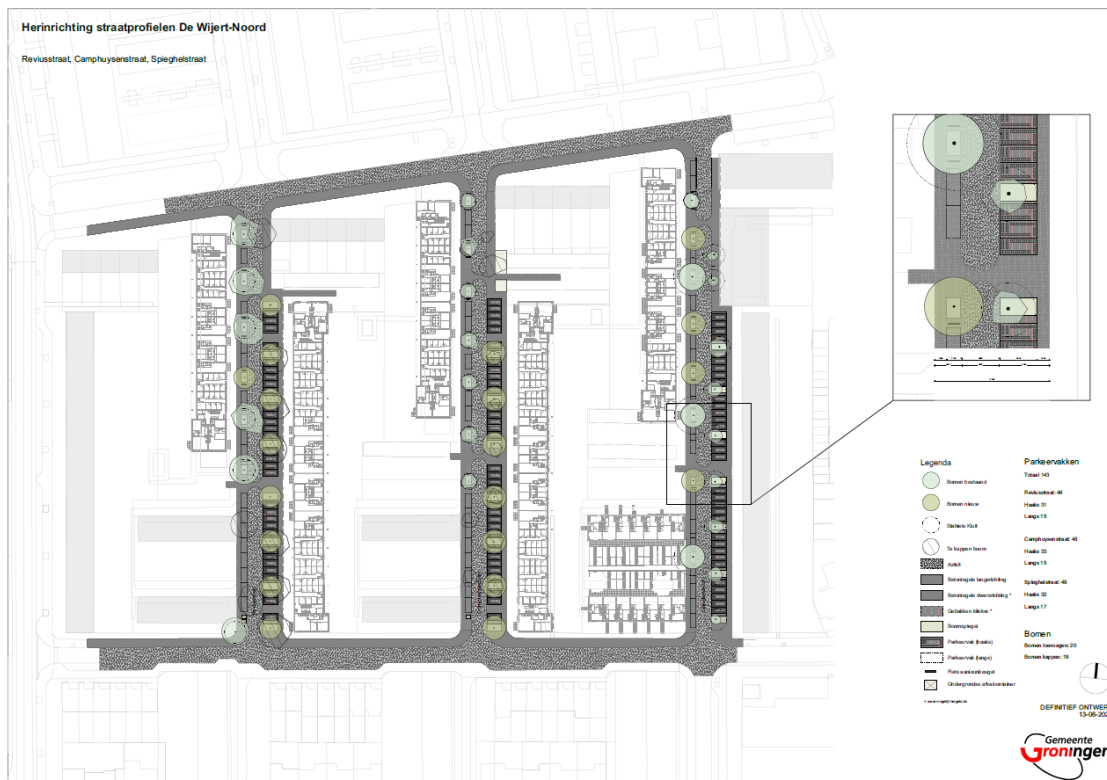


Figuur 7: impressie binnenterrein

De consequentie van het groen en gebruiksvriendelijk inrichten van de binnenterreinen betekent ook dat er op deze plekken geen ruimte is voor parkeerplaatsen. Het plan van de Huismeesters om de plek van de te slopen garageboxen niet te herbouwen maar deze ruimte te benutten als entree naar de collectieve binnenruimte wordt door de gemeente ondersteund. Dit gelet op de wens voor meer verbinding tussen de stempels en het beter benutten van het groene potentieel voor ontmoeting en verblijf.

Openbaar gebied

We willen in De Wijert een hoogwaardige, veilige en aantrekkelijke openbare ruimte realiseren. De keuze om de binnenterreinen als ontmoetingsplek in te richten, heeft tot gevolg dat het parkeren in de openbare ruimte moet worden opgelost. Dit betekent dat de straten in het plangebied vooral ook functioneel moeten worden ingericht. In het ontwerp voor de Reviusstraat, Camphuysenstraat en Spieghelstraat is voornamelijk ingezet op het optimaliseren van de parkeersituatie, goede groeiplekken voor bomen, goed toegankelijke trottoirs en goede aansluitingen op de binnenterreinen en omliggende straten.



Figuur 8: ontwerp openbaar gebied

De drie straten hebben elk een vergelijkbaar straatprofiel. De rijbaan is versmald ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor wordt het trottoir breder, met ruimte voor parkeerplaatsen op het trottoir. Aan de westzijde is telkens een trottoir met (langs)parkeerplaatsen gesitueerd over de volledige lengte van de straat. De parkeerplaatsen worden afgewisseld met bomen. Aan de oostzijde zijn ter hoogte van de gebouwen (dwars)parkeerplaatsen gesitueerd, ook afgewisseld met bomen. In totaal worden er 143 parkeerplaatsen aangelegd (vergeleken met 131 in de huidige situatie). De 47 langsparkeerplaatsen zijn vooralsnog alleen tussen 18.00 uur en 09.00 uur beschikbaar, zodat er overdag een breed, autovrij trottoir beschikbaar is (zie toelichting 'mobiliteit' hieronder). Door de werkzaamheden moeten 19 bomen worden gekapt. Alle bomen worden vervangen. In de nieuwe situatie voegen we één boom toe ten opzichte van de huidige situatie (zie toelichting 'bomen' hieronder).

De inrichting van deze straten vormt een voorbeeld voor vergelijkbare straten in De Wijert. De inrichting is bedacht voor mogelijke toepassing in alle stempelstraten in De Wijert. Het past – ondanks de functionele inrichting – goed in de geest van de ontwerpleidraad openbare ruimte (zie ook toelichting ‘mobiliteit’ hieronder). Daarnaast willen we in De Wijert een concretisering hierop maken door middel van een ontwerpleidraad toegespitst op De Wijert.

3. Ruimtelijke afweging en consequenties

De invulling van de ontwerpen leidt tot consequenties op verschillende onderdelen. Hieronder onderbouwen we hoe we tot een brede belangafweging zijn gekomen. De consequenties lichten we hieronder toe.

Stedenbouw en cultuurhistorie

De panden die gesloopt worden zijn cultuurhistorisch waardevol, ze zijn aangewezen als karakteristieke panden. In dit specifieke geval kunnen we instemmen met het slopen van deze panden, omdat:

- De complexen te kampen hebben met de bekende uit de naoorlogse systeembouw voorkomende problematiek, zoals asbest in meerdere bouwdelen, koudebruggen, betonrot, schimmelvorming en geluidsproblematiek. In dit geval bleek grootschalige renovatie niet redelijkerwijs te eisen (financieel);
- Er een grote wens is voor meer diversiteit in woningtypen in de wijk die binnen de bestaande bouw niet op te lossen was;
- Er zeer strenge voorwaarden zijn gesteld aan de nieuwbouw van de complexen die in dit plan zijn uitgewerkt.

Stedenbouwkundig wordt dezelfde hoofdstructuur aangehouden. De opbouw van de volumes is passend. De setbacks geven duidelijk de grens aan tussen het oude en nieuwe volume, waarbij het oude volume de maximale bouwhoogte van naoorlogse portiekflats weergeeft (3 bouwlagen + kelder). De herkenbaarheid van deze hoogte is belangrijk voor het afleesbaar houden van de oorspronkelijke hiërarchie binnen de stedenbouwkundige stempelopbouw. Daarnaast blijft in elke stempel een oorspronkelijk bouwblok bestaan. Zo blijven de karakteristieken van De Wijert in het plangebied verankerd en is er een goede balans tussen de mate van sloop en nieuwbouw.

Met de openingen aan de kopse kanten is sprake van een verbeterde sociale veiligheid. Er ontstaat meer levendigheid en dode hoeken worden voorkomen. De open ruimte tussen de appartementengebouwen en de grondgebonden woningen/voormalige bejaardenwoningen behouden voldoende maat. Hiermee ontstaat zowel een betere verbinding met het groen in de stempel als een betere verbinding tussen de stempels onderling.

De Wijert is door het Rijk aangewezen als een wederopbouwwijk van nationaal belang. Dit betekent dat wij als gemeente extra zorg dragen voor een goede afstemming met de cultuurhistorische waarden bij de transformatie en ontwikkeling van de wijk. In goed overleg tussen ontwikkelaar, architect en onze afdeling cultuurhistorie is ernaar gestreefd de architectuur beter te laten aansluiten bij de bestaande architectuur in de wijk. In het huidige plan is dit uitgewerkt, door een vormtaal uit te werken die aansluit bij de bestaande gebouwen in de wijk. De nieuwbouw past zodoende bij de nieuwbouw, terwijl de nieuwe blokken als nieuwbouw herkenbaar zijn.

Mobiliteit

Met de ontwerpen voor zowel bebouwing, binnenterreinen en openbare ruimte wordt getracht de leefbaarheid voor alle bewoners en overige gebruikers op een zo hoog mogelijk peil te brengen en een aantrekkelijke woonomgeving te creëren. Zoals aangegeven, is het daarom niet wenselijk om op de binnenterreinen in parkeerplaatsen te voorzien. Er is in het ontwerp voor de (her)inrichting van de

openbare ruimte nu rekening gehouden met een situatie waarbij parkeren alleen is toegestaan in de openbare ruimte. In het aantal te realiseren parkeerplaatsen (143 in plaats van 316) en de momenten waarop deze beschikbaar zijn (een deel is alleen 's nachts beschikbaar) wijken we af van vigerend beleid. Hiervan kan worden afgeweken na een brede belangenafweging. Deze lichten we hieronder toe.

Aantal parkeerplaatsen

Het programma omvat nieuwbouw van in totaal 271 appartementen en 14 grondgebonden woningen (allemaal sociale huur). Ten tijde van het aanvragen van de omgevingsvergunning golden de beleidsregels parkeernormen 2012 en daarom moet in eerste instantie daaraan worden getoetst. Daaruit volgt dat er een parkeerbehoefte is van $(271 \times 1,1 =)$ 298 parkeerplaatsen voor de appartementen en $(14 \times 1,3 =)$ 18 parkeerplaatsen voor de grondgebonden woningen, een totaal van 316 parkeerplaatsen.

Kort na de aanvraag was al bekend dat binnen enkele maanden de nieuwe beleidsregels van kracht zouden zijn, waarvan de inhoud ook al door het college was geaccordeerd. Daarnaast is in dit deel van de wijk De Wijert per oktober 2022 betaald parkeren ingevoerd. Vanwege deze grote wijzigingen is de parkeerbehoefte ook bepaald op basis van de nieuwe beleidsregels parkeernormen 2021. Dit vinden we gepast omdat het nog minstens een jaar duurt voordat de eerste woningen en appartementen worden opgeleverd. Daarnaast wordt in de nieuwe beleidsregels ook nog onderscheid gemaakt in gebieden waar wel en niet betaald parkeren van kracht is. De Wijert Noord valt binnen zone B: stedelijk gebied met (deels) betaald parkeren, maar met minder beschikbare alternatieven (openbaar vervoer, parkeren op afstand of openbare parkeergarages). Daaruit volgt een parkeernorm voor een gebied met betaald parkeren van minimaal 0,5 tot maximaal 1 parkeerplaats per woning. Omdat betaald parkeren reeds is ingevoerd, is het logisch dat voor deze ontwikkeling de (minimale) parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per woning wordt aangehouden. Dat betekent concreet dat de parkeerbehoefte bij het toepassen van de nieuwe beleidsregels uitkomt op $(271 \times 0,5 + 14 \times 0,5 =)$ 143 parkeerplaatsen. We willen ervoor zorgen dat zo weinig mogelijk gebruik wordt gemaakt van omliggende straten. Daarom hebben we er niet voor gekozen nog minder parkeerplaatsen te realiseren (bijvoorbeeld ten behoeve van groen of het behoud van bomen). In de inrichting van de drie straten is derhalve rekening gehouden met het realiseren van 143 parkeerplaatsen.

Hybride parkeeroplossing

Als onderdeel van de parkeeroplossing hebben we gekozen voor een hybride parkeerstrook: we stellen voor de 47 langspaarkeerplaatsen aan de westzijde van de straten uitsluitend 's avonds en 's nachts beschikbaar te stellen. Het idee hierachter is dat de stoep overdag breder is en daardoor ook voor andere doeleinden kan worden gebruikt, bijvoorbeeld door kinderen om op te spelen. Doordat aan een zijde van de weg overdag niet wordt geparkeerd, wordt de verkeerssituatie overzichtelijker en veiliger. 's Avonds, wanneer de bewoners weer thuis zijn, mag en kan er worden geparkeerd. Door de breedte van het trottoir blijft er ook dan voldoende ruimte over voor voetgangers. Om dit te kunnen handhaven wordt door de gemeente een verkeersbesluit opgesteld.

We hebben binnen de gemeente Groningen nog geen ervaring met een dergelijk hybride parkeersysteem. We weten dus niet of dit gaat werken zoals het is bedoeld. De nieuwe beleidsregels gaan niet in op dit soort hybride parkeermogelijkheden. Volgens deze regels moet de benodigde parkeercapaciteit 24 uur per dag beschikbaar zijn. Om deze reden houden wij rekening met de mogelijkheid dat de langspaarkeerplaatsen eventueel permanent beschikbaar worden gesteld, als blijkt dat het hybride parkeersysteem niet naar behoren functioneert. Wij willen het hybride parkeersysteem wel graag een kans geven, omdat het goed past in ons beleid in het terugwinnen van de openbare ruimte voor bewoners (Leidraad openbare ruimte).

Afweging en visie op mobiliteit in De Wijert

Omdat dit een stempelwijk is moet dit principe van het totaalplan ook in andere stempels toe te passen kunnen zijn, dat is globaal een van onze uitgangspunten geweest. Zoals aangegeven is het aantal parkeerplaatsen omwille van de kwaliteit van openbare ruimte zo beperkt mogelijk gehouden. Dit betekent dat we ook moeten inzetten op alternatieve vervoerswijzen. Het doel is om het autobezit en -gebruik te verminderen, maar niet om dit onmogelijk te maken. Dit kunnen we bereiken door andere vormen van mobiliteit te stimuleren. Een van de manieren om dat te doen is door te voorzien in adequate stallingsvoorzieningen voor de fiets. Dit plan voldoet daar ruimschoots aan.

In een aantal andere gebieden met sociale woningbouw zijn inmiddels positieve ervaringen opgedaan met inzet van deelauto's en de verwachting is dat deelauto's ook in dit deel van De Wijert een bijdrage kunnen leveren aan het mobiliteitsvraagstuk. Specifiek voor dit project gaat de gemeente marktpartijen vragen om te voorzien in deelauto's (met vaste locatie voorzien van laadpaal in verband met de regeling uitsluitend elektrische deelauto per 2025). De inzet van deze deelauto's mag niet ten koste gaan van het aantal binnen het plangebied te realiseren parkeerplaatsen: dat aantal dient onverkort minimaal 143 parkeerplaatsen te zijn. Een deelauto hoeft ook niet perse binnen het te ontwikkelen gebied te worden gefaciliteerd: de locatie van een deelauto kan tot 250 meter van de rand van het plangebied liggen.

Een extra optie die wij zien is het realiseren van een mobiliteitshub. Dit is een voorziening die voor een groter deel van de wijk beschikbaar zou moeten zijn. Dit vraagt om een bredere visie op mobiliteit in De Wijert. In ons uitvoeringsprogramma en de begroting voor 2023 hebben we ruimte gemaakt voor het opstellen van deze visie op mobiliteit. We gaan dan ook in gesprek met de wijk over de wijze waarop we in de wijk met mobiliteit en parkeren omgaan. Na de realisatie van de 'hybride' parkeerstrook zullen we de werking ervan tussentijds goed monitoren. Na een jaar vindt een evaluatie plaats.

Bomen (binnenterreinen)

Ten behoeve van deze ruimtelijke ontwikkeling is een BEA opgesteld. Binnen de invloedssfeer van het projectgebied zijn 124 bomen aanwezig, onder deze bomen bevinden zich 40 potentieel monumentale bomen en 27 monumentale bomen. Naast de bomen is binnen de invloedssfeer van het projectgebied circa 7.024 m² aan houtopstanden (incl. hagen) aanwezig. De inzet van het project is geweest om zoveel mogelijk bomen duurzaam te handhaven. Voor het projectgebied gelden de volgende maatregelen:

- Voor drie bomen binnen het projectgebied is geconstateerd dat er geen maatregelen of alternatieven voorhanden zijn. De sloop- en bouwwerkzaamheden komen te dicht bij de boomkroon, waardoor de bomen niet duurzaam kunnen worden gehandhaafd. Onder deze bomen bevindt zich één monumentale boom en twee potentieel monumentale bomen. Deze bomen moeten worden gekapt en worden vervangen door 7 bomen in de maat 20-25 (diameter van 7 cm) en 1 boom in de maat 40-45 (diameter van 14 cm).
- Daarnaast worden zes bomen in het projectgebied verplant (waarvan één monumentale boom en vijf niet-monumentale bomen).
- Tot slot wordt naast bomen in het terreininrichtingsplan voorzien in de compensatie van een deel de houtopstanden. Er wordt in totaal 5.390 m² houtopstand verwijderd. Hiervan wordt binnen het plangebied 3.079 m² aan nieuwe houtopstand aangeplant. De resterende houtopstand (2.311 m²) wordt door De Huismeesters financieel gecompenseerd door een bijdrage van (2.311 m² x € 42,50 per m² =) € 98.217,50.

De te kappen bomen en houtopstanden worden hiermee gecompenseerd conform de compensatieregeling zoals in de APVG aangegeven. We vragen u de BEA vast te stellen, omdat er sprake is van de kap van een monumentale boom en het verplanten van een monumentale boom en omdat er sprake is van financiële compensatie.

Bomen (openbaar gebied)

Er is nauwgezet gekeken naar de relatie tussen herinrichting van openbaar gebied en bomen, met als doel zoveel mogelijk bomen te behouden. Dit staat op gespannen voet met het realiseren van voldoende parkeerplaatsen: het realiseren van minder dan 143 parkeerplaatsen en parkeren op eigen terrein (binnenterreinen) zijn niet haalbaar en wenselijk. We hebben het ontwerp geoptimaliseerd aan de hand van wortelonderzoek, door de parkeerplaatsen zo gunstig mogelijk te plaatsen ten opzichte van de bestaande bomen en boomwortels.

We doen een behoorlijke investering in het behouden van alle monumentale bomen. Dit is mogelijk door het toepassen van innovatieve civieltechnische maatregelen (onder meer door een stalen brug te bouwen over de wortelzone). Er moeten op basis van het ontwerp openbaar gebied 19 bomen (> 20 cm) worden gekapt. Deze bomen worden gekapt in verband met de benodigde fundering voor de parkeerplaatsen. Door de hiervoor benodigde graafwerkzaamheden worden de boomwortels zodanig aangetast dat behoud niet mogelijk is. Op globaal dezelfde plaats kunnen we een nieuwe groeiplaats inrichten, waarop ook kan worden geparkeerd. In deze groeiplaatsen planten we 19 forse maat nieuwe bomen. De plantmaat is 40-45 (omtrek van de stam, diameter van 14 cm) en de bomen zijn 8 meter hoog. Dat is een veel grotere maat dan we normaal aanplanten, zodat we voldoen aan de compensatieverplichting zoals opgenomen in de APVG. Voor de kap van de bomen in openbaar gebied is geen collegebesluit nodig.

Wonen

Dit plan is van groot belang voor het op peil houden en verbeteren van de sociale huurvoorraad. Er is dringend behoefte aan vervanging en uitbreiding van sociale huurwoningen. In dit plan voorzien we in een toevoeging van 63 sociale huurwoningen. Bovendien sluit deze vorm van verdichting uitstekend aan bij onze ambitie voor een compacte stad. Op deze locatie kunnen we aan deze wens voldoen met goede woningen in de nabijheid van voorzieningen en de binnenstad. De ruimtelijke kwaliteit van de plek blijft behouden, door te kiezen voor een bescheiden hogere bouwhoogte kan de open en groene ruimte tussen de bouwblokken intact blijven. Tot slot kan op deze plaats een diversiteit aan woningen worden gerealiseerd, bestaande uit grondgebonden woningen en twee- en driekamerappartementen.

Energie

De leidraad voor onze strategie voor het aardgasvrij maken van buurten is de warmtesysteemkaart uit het Warmtetransitieplan (2021). Hierin hebben we voor alle buurten van de gemeente Groningen inzichtelijk gemaakt welke oplossing op dit moment de voorkeur heeft. Voor De Wijert is aangegeven dat het gunstigste scenario de aanleg van een warmtenet is. Echter, er zijn voor de Wijert nog geen concrete plannen en de verwachting is dan ook dat er voor 2030 nog geen warmtenet in de wijk zal worden aangelegd. Voor nieuwbouw geldt dat hierop niet kan worden gewacht en er nu een andere aardgasvrije oplossing moet worden gekozen. Voor de nieuwbouwwoningen in dit project wordt gebruik gemaakt van individuele warmtepompen die aangesloten worden op een bodemenergiesysteem (WKO). De bestaande woningen van De Huismeesters kunnen eventueel in de toekomst wel worden aangesloten op een warmtenet. Toekomstige warmteleidingen hoeven waarschijnlijk niet in de Reviusstraat, Camphuysenstraat en Spiegheelstraat te worden aangelegd (mede doordat de nieuwbouw niet wordt aangesloten). Met de voorgenomen herinrichting in deze straten missen we daarom geen koppelkansen.