

De Wijert Zuid

*Cultuurhistorische analyse en –beschrijving
(1963-1977)*

*Uitgevoerd door:
Bregit Jansen
21-06-2000*

*In opdracht van:
Dienst RO/EZ
Groningen,
afd. Bouwtoezicht & Monumenten*

*In samenwerking met:
Rijksuniversiteit Groningen
Afdeling Kunst- en Architectuurgeschiedenis,*

Afbeelding 1
luchtfoto De Wijert Zuid

Inhoudsopgave

Deel I

Statement

- 1.0 Inleiding en situering
- 2.0 Morfologie van het gebied, ontwikkelingsgeschiedenis tot 1965
- 3.0 Planontwikkeling 'De Wijert Zuid' (1963-77)
 - 3.1 planologisch kader
 - 3.2 doelgroep en het programma van eisen
 - 3.3 planintenties
 - 3.4 planproces
- 4.0 Het uitbreidingsplan 'De Wijert Zuid' 1965 en 'De Wijert Zuid A' 1970-1977
 - 4.1 De stedenbouwkundige structuur: infrastructuur en verkaveling
 - 4.2 Woningtypen
 - 4.3 Openbare ruimte: groenvoorziening, straten en pleinen
 - 4.4 Gerealiseerd plan
- 5.0 Analyse van het plan
- 6.0 Ontwikkelingen na realisatie (1977 – 2000)
 - 6.1 huidige situatie
 - 6.2 recent volkshuisvestings beleid: Wijkplan (1994) en Convenant Wijkvernieuwing Groningen
 - 6.3 Planvorming
- 7.0 Waardestelling van de wijk, poging tot waardering op basis van uniforme benadering
 - 7.1 "wat zeg je van m'n wijk"
 - 7.2 Toelichting en waardering

Deel II

Object-inventarisatie

Bijlagen

-Overzicht uitbreidingsplandossiers DIV-archief

-Literatuur

-Geraadpleegde archieven

-Lijst van afbeeldingen

-Noten

Deel I

Statement

De Wijert Zuid is het resultaat van twee nationaal gevoerde discussies die begin jaren '60 het debat over de toekomstige stadsuitbreidingen domineerden: de rol van de auto en de mogelijkheden van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

I

Debatten over de rol van de auto in de toekomstige ruimtelijke ordening van de stad leidden tot de ontwikkeling van een nieuw ruimtelijk-verkeerskundig model waarvan De Wijert Zuid een zeer vroeg en letterlijk (1963) voorbeeld is in de Nederlandse stedenbouwkundige geschiedenis.

II

Door de invoering van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (1963) kon aan dit model een zeer flexibele invulling worden gegeven, vooral op verkavelingsniveau. (blokken met een vertrapte rooilijn) Deze soepelheid en enkele periodes van langzame groei resulteerden in een samenhangende ruimtelijke structuur die tegelijkertijd een staalkaart is van de (lokale) architectonische ontwikkeling vanaf het midden van de jaren '70 tot begin van de jaren '90.

Het uitbreidingsplan De Wijert Zuid markeert een keerpunt in de Groningse woningbouwpolitiek. De gemeentelijke overheid besloot een samenwerkingsverband aan te gaan met een grote professionele projectontwikkelaar, Eurowoningen. Deze keuze toont aan dat de gemeentelijke overheid bereid was de woningmarkt (voor de middenstand) deels te liberaliseren.

1.0 Inleiding en situering

Deze studie is tot stand gekomen in het kader van het project Naoorlogse wijken in de gemeente Groningen. Het project richt zich in opvolging van het MIP (Monumenten Inventarisatie Project) en het MSP (Monumenten Selectie Project) op de periode 1945 -1975. Per wijk is een inventarisatie, analyse en waardestelling gemaakt van de stedenbouwkundige structuur en de daarmee samenhangende architectuur, waarvan in deze studie met betrekking tot De Wijert Zuid verslag wordt gedaan.

In het zuidelijk van de stad Groningen neemt de woonwijk De Wijert Zuid de meest zuidelijke positie in. De bestaande infrastructuur van het Noord-Willemskanaal en de Weg der Verenigde Naties delen het zuiden van de stad op in vier samenhangende gebieden. Dat zijn de wijken De Laanhuizen en de Grunobuurt, in het noordwesten;

Rabenhaupt, de Herewegbuurt in het noordoosten; Corpus den Hoorn en de Hoornse Meer in het zuidwesten; en De Wijert Noord, De Wijert Zuid en Helpman (een bestaande grotendeels vooroorlogse woonwijk), in het zuidoosten.

Het noordelijk deel van De Wijert Zuid werd grotendeels reeds in 1916 door de stad Groningen, samen met enkele andere buurgemeenten geannexeerd. In 1961 probeerde de stad het resterende deel van het terrein te annexeren, dat lukte pas na instemming van de Kroon in 1969. Daarvoor was het onderhavige gebied in bezit van de gemeente Haren. In de relatief lange periode van 1965 tot 1990 werd De Wijert Zuid in twee fasen gerealiseerd tussen het Noord-Willemskanaal in het westen, de Ketwich Verschuurlaan in het noorden, de stadsgrens in het zuiden en de terreinen van het Diaconessenhuis en de Verlengde Hereweg in het oosten.

2.0 Morfologie van het gebied, ontwikkelingsgeschiedenis tot 1965

Op de eerste kadastrale kaarten uit 1828 werd het gebied tussen de buurtschappen Helpman in het noorden, de Dilgt in het zuiden en de Helper Maar in het westen veelal aangeduid als 'goed hooiland of leeg land'. Gedurende het grootste deel van het jaar stond het gebied onder water waardoor de landbouw opbrengsten beperkt bleven. Waarschijnlijk werd in de 11e eeuw reeds aangevangen met de ontginning van laaggelegen gebieden en venen. Het belangrijkste structurerende element in het gebied was de Helper Maar, een klein watertje dat de afwatering van het omliggende land regelde. Het laatste nog zichtbare deel van de Helper Maar ligt op het grondgebied van de gemeente Haren. Aan weerszijden van de Helper Maar stonden in de 18e eeuw drie molens die de omliggende polders bemaalden. Via een kanaaltje naar Huis te Hemmen had de Helper Maar aansluiting op het Hoornse Diep en later, na de vergraving van deze oude loop ook een aansluiting met het Noord Willemskanaal¹. Na 1863 werd een nieuwe watermolen gebouwd aan het Hoornse Diep, even voor de huidige locatie van paal 25. Met de oprichting van de nieuwe polder Helpman verloor de Helper Maar zijn functie als afwateringskanaal, die werd overgenomen door het Hoornse Diep. De molen is in de jaren veertig van deze eeuw verplaatst en staat nu aan het Noord-Willemskanaal, ter hoogte van Glimmen. Het gebied gelegen tussen de Hondsrug en het Hoornse Diep werd beheerd door het waterschap WoldenGoo en heeft nooit een grote agrarische functie vervuld;

Begin 20e eeuw stond het grondgebied tussen het dorp Helpman en het Hoornse Diep bekend onder de naam 'Helper Leegte'. Na de Tweede Wereldoorlog veranderde het landschap ingrijpend door het verrijzen van een geheel nieuwe woonwijk, de Wijert Noord. Vanaf de planning van deze wijk werd rekening gehouden

met een tweede uitbreiding in zuidelijke richting, de Wijert Zuid. De naam van beide wijken is afgeleid van het gelijknamige adellijke huis De Wyert, dat gedurende enkele eeuwen als een solitair object in de polders stond. In de Middel Nederlandse taal bestaan twee woorden waarvan de naam De Wijert mogelijk is afgeleid. Volgens Acker Strating is dat het woord 'waard'². Noordhoff zoekt de herkomst in het woord 'wierd'³, dat duidt op de aanwezigheid van een poel, vijver of visplaats. Noordhoff constateert tevens dat het huis in de 16e en 17e eeuw tot woonplaats heeft gediend van verschillende voorname families: *'dan moeten wij concluderen, dat het goed zijn glorierijkste periode heeft beleefd in de 16e eeuw. Toen en mogelijk ook nog in het begin van de 17e eeuw heeft het meerdere malen tot woonstee gediend aan tal van aanzienlijke personen, vooral leden van het aloude geslacht Huijnghe. Latere eigenaars hebben de voorkeur gegeven aan hun borgen elders en het huis met bijbehorende landerijen aan pachters in gebruik afgestaan. Zodoende zal de Wijert meer en meer tot een gewonen boerenplaats zijn geworden, al is het huis zich door zijn grootser allure tot het laatst toe van de boerenwoningen in de buurt blijven onderscheiden.'*⁴

Afbeelding 2

De loop van De Helper Maar, kaart afkomstig uit gemeente atlas, 1867.

Afbeelding 3

Fragment van de kaart van de belegering van Groningen in 1672, vervaardigd door de ingenieurs J.Feltman en H.Bierum.

3.0 Planontwikkeling 'De Wijert Zuid (1963-1977)

3.1 planologisch kader : structuurplan van 1960 en 1969

Op basis van het in 1961 door de gemeenteraad vastgestelde structuurplan 1960, werd in de periode 1965 - 1984 aan de zuidzijde van de stad een nieuwe woonwijk gerealiseerd, die in eerste instantie De Wijert II werd genoemd. Deze wijk was voor een groot deel (namelijk tot aan de toenmalige gemeentegrens) reeds in het structuurplan van 1950 gepland en zou in totaliteit bestaan uit ca. 1280 woningen. Het zuidelijk 'stadsdeel' kon na de goedkeuring (1969) door de Kroon van de bij het structuurplan behorende grenswijziging worden gecombineerd met het afsluitende deel van de wijk, aangeduid als De Wijert Zuid A. De Wijert Zuid is net als de andere wijken van het zuidelijk stadsdeel ontworpen vanuit een concentrisch stads-idee, die de stad zou moeten klaarmaken voor een bevolking van ongeveer 265.000 inwoners in het jaar 2000. Het structuurplan 1960 is gebaseerd op bevolkingsprognoses die sterk gekleurd waren door de onverwacht grote welvaartsgroei en het voornemen van de nationale- en provinciale overheden om van de stad Groningen het centrum van handel, industrie en wetenschap van het Noorden te maken.

Daarnaast werd aan een accentverschuiving in de woningvraag gehoor gegeven. Voor 1958 lag de nadruk bovenal op de oplossing van de woningnood, na 1958 betekende 'gepaste huisvesting', meer op de voorkeur van de toekomstige bewoner afgestemde behuizing en dus meer grondgebonden eengezinswoningen met tuin. In het structuurplan 1960 werd een lage woningdichtheid (tussen de 20 en 35 woningen per ha) voorgesteld voor de nieuwe uitbreidingsgebieden. Daaronder vielen ook De Wijert Zuid, en Westend (de huidige wijk Vinkhuizen), die het karakter zouden krijgen van een tuinstad.

De nieuwe ruimtelijke inzichten en de actief gepromote streekplanning maakten in 1969 een herziening van het structuurplan noodzakelijk. In het ontwerp streekplan Centraal Groningen stond het begrip 'gebundelde deconcentratie' centraal, wat op stedelijk niveau vertaald werd in de zogenaamde 'sectorenstad'. De Wijert Zuid werd in deze opzet onderdeel van een monofunctioneel gebied voor wonen. Daarnaast werden ook afzonderlijk gebieden voor werken en recreatie voorgesteld. Ook de universitaire uitbreiding in het noorden van Paddepoel zou als een aparte sector worden vormgegeven. De sectoren zouden door middel van groene 'scheggen' van elkaar worden gescheiden en door middel van een nieuw ringwegenstelsel worden ontsloten.

Afbeelding 4

Structuurplan 1960 (1961 aangenomen door de gemeenteraad) **en grenswijziging gemeente Groningen** (1969 op voordracht van Gedeputeerde Staten door de Kroon goedgekeurd).⁵

Afbeelding 5

Structuurplan 1969, De sectorenstad, als concept herkenbaar in de wijken Beijum, Ulgersmaborg en Lewenborg.

3.2 doelgroep en het programma van eisen

Net als de uitbreidingsplannen van het noordelijke stadsdeel is in het uitbreidingsplan De Wijert Zuid (in eerste instantie De Wijert II genoemd) sprake van een bewuste omslag. Gewijzigde mogelijkheden inzake het woningbeleid maakten een grotere flexibiliteit van het uitbreidingsplan noodzakelijk. De voorheen gehanteerde aanduiding van de sociale wijkopbouw (arbeiders- of middenstandswoningen) moest wijken voor een economisch getinte terminologie. De Wijert Zuid werd opgedeeld in enerzijds de ongesubsidieerde woningsector waaronder premiebouw en vrije sectorbouw werden verstaan en anderzijds de gesubsidieerde woningsector, de zogenaamde woningwetbouw. In een verhouding van respectievelijk 41% : 59%. De sociale structuur van de wijk werd gekoppeld aan de gronduitgifte en de daarmee verbonden grondprijs. Het was de bedoeling om een hoog percentage eengezinswoningen te bouwen, ca. 39%. (vergelijk met het percentage eengezinswoningen in De Wijert Noord: 10%). De vanuit een sociale ideologie geformuleerde doelgroep is vervangen door een door de marktvaart ingegeven typologische wens, waardoor er geen specifieke inkomensgroepen zijn geformuleerd. Een uitzondering daarop vormde de groeiende bevolkingsgroep bejaarden die apart in het programma is opgenomen. Het totaal aantal woningen werd vastgesteld op 1281, waarvan 50 bejaardeneenheden zouden moeten worden voor een totale wijkbevolking van ca. 4250 inwoners.

De Wijert Zuid, inclusief het uitbreidingsgebied Verlengde Hereweg West, beslaat 107 ha. Binnen het totale plangebied werden door de gemeente verschillende bestemmingen aangewezen. 26 ha was bestemd voor woningbouw met bijbehorende wijkvoorzieningen en autoboxen.

Ziekenhuisbouw	1.4 ha	1.3 %
Woningbouw	24.7 ha	23.0 %
Bijzondere bebouwing	3.0 ha	2.7 %
Bedrijven en winkels	0.5 ha	1.3 %

Parkeerterrein	0.8 ha	0.8 %
Autoboxen	1.4 ha	1.3 %
Wijkgroen incl. sportvelden en speelweide	37.5 ha	35 %
Vijvers	3.5 ha	3.3 %
Vaarwater	1.8 ha	1.7 %
Wijkwegen	24.0 ha	22.3 %
Stedelijke voorzieningen	1.6 ha	1.5 %
De rijksweg	6.2 ha	5.8 %
Totaal	107 ha	100 %

Het programma van eisen beperkte zich tot de voorzieningen die op wijkniveau nodig werden geacht. Dat waren 4 scholen; een wijkwinkelcentrum waar 6 à 8 winkels konden worden gerealiseerd; twee kerken en 506 autoboxen, wat neerkomt op 1 box per 1,5 woning. De resterende 1,75 ha werden gereserveerd voor nog nader te bepalen wijk- of stedelijke voorzieningen.

Uit een onderzoek van het Centraal Instituut Midden- en Kleinbedrijf Groningen bleek dat de winkelcentra in De Wijert Noord en Helpman een belangrijke rol zouden gaan spelen bij de verzorging van De Wijert Zuid. Aan het winkelcentrum van De Wijert Zuid werd een ondersteunende rol toegedicht. Dat betekende dat er alleen ruimte werd gereserveerd voor 'winkelhoudende' bedrijven die in de dagelijkse levensbehoeften van de wijkbewoners zouden voorzien.⁶

In het programma werd in vergelijking tot eerdere uitbreidingsplannen (zoals plan Vinkhuizen) veel aandacht besteed aan de groenvoorziening en recreatie. Dit resulteerde in de opname van een wijkpark met grote waterpartijen, een doorlopend wandelgebied in de bufferzone langs de ringweg en in diverse speelplekken, verspreid over de wijk.

Het te bouwen grondoppervlak voor woningbouw, bijzondere bebouwing, bedrijven en winkels was 28 ha, dat is 26% van het totale gebied. De bebouwingsdichtheid werd met uitzondering van het villabuurtje ten westen van de Hereweg (7 woningen per ha) vastgesteld op 20 woningen per ha. Deze bebouwingsdichtheid werd als een aantrekkelijke en radicale vermindering gezien ten opzichte van de bebouwingsdichtheden van de eerste naoorlogse stadsdelen, zoals van De Wijert Noord, welke ongeveer 70 woningen per ha bedroeg.⁷

Afbeelding 6

Ruimtelijke analyse De Wijert Zuid. De onderverdeling van de wijk in een viertal deelgebieden.

3.3 planintenties

De planintenties zijn onder te verdelen in twee categorieën. Ten eerste de intenties die verankerd liggen in de tijdsgeest, die uitdrukking geven aan de actuele, algemene maatschappelijke- en stedenbouwkundige, zoals bijvoorbeeld de woningnood, de positie van de auto en het begrip schaalvergroting. Ten tweede de intenties zoals die verwoord zijn in de toelichting op het uitbreidingsplan De Wijert Zuid. De grenzen tussen deze categorieën intenties zijn niet altijd even scherp, hierdoor ontstaan soms overlappingen.

I Intenties die verankerd liggen in de tijdsgeest

Hoogbouw

De Kwalitatieve Woning Documentatie van het Ministerie van VROM definieert hoogbouw als een stapeling van meergezinshuizen in zes lagen of meer en middelhoogbouw als een stapeling van meergezinshuizen van twee tot vijf lagen. Beide definities gaan voorbij aan het belang van de stedelijke context, c.q. locatie.

Hoogbouw is bovenal een relatief begrip. Noud de Vreeze omschrijft in *Woningbouw, inspiraties & ambities* (1993), dat: *'hoogbouw kan worden omschreven als een sociaal-cultureel fenomeen met een sterk symbolische betekenis'*. Avant-gardistische architecten en stedenbouwkundigen onderstrepen deze omschrijving als zij uitgaan van de hoogbouw als een middel om de bewoners met de weidsheid van de lucht in contact te brengen en hun het gebruik van de grote terreinen tussen de hoogbouw in handen te geven. (Van Loghem, 1936). Van Tijen voegde daar in 1958 aan toe dat hoogbouw alleen op bijzondere locaties en voor de huisvesting van bijzondere categorieën huishoudens wenselijk zou zijn. De eerste experimenten met hoge woongebouwen in de stad Groningen respecteerden de door Van Tijen gestelde voorwaarden. Aan de randen van de binnenstad en in de harten van vooroorlogse uitbreidingswijken verrezen woongebouwen voor de gegoede middenstand. Vanaf 1955 werd het begrip hoogbouw langzaam maar zeker overschaduwed door argumenten uit de sfeer van grondexploitatie en bouwefficiëntie. Dit leidde tussen 1965 en 1970 tot een nationaal debat. De ontwikkeling van De Wijert Zuid werd op lokaal niveau onderdeel van dit debat waarin de positie van hoogbouw centraal stond.

De wijkgedachte vervangen door de woningsector

De huisvesting van een herkenbare en sociaal gedifferentieerde gemeenschap in een klein en gemeenschappelijk territorium, een zogenaamde wooneenheid, bleek een illusie. De wijkgedachte en de wooneenheid verloren vanaf 1960 geleidelijk aan hun sociale lading. In De Wijert Zuid werd gekozen, in navolging van Selwerd, voor een indeling van de buurten naar 'woningsector'. De woningmarkt kende de volgende sectoren: de gesubsidieerde woningwetbouw en de niet gesubsidieerde particuliere bouw en de premiebouw.

II Intenties die letterlijk zijn verwoord in de toelichting op het uitbreidingsplan

Autoverkeer

Vanaf 1960 drong de enorme groei van het autoverkeer diep door in het werk van planners en ontwerpers. De open, doch niet aanmoedigende attitude die de ontwerpers toonden ten aanzien van het groeiend autobezit in het noordelijk stadsdeel (Selwerd, Paddepoel en Vinkhuizen) veranderde na de acceptatie van de motorisatie van de samenleving, in een probleem oplossend standpunt. De auto was onder invloed van de stijgende welvaart en de (niet alleen relatief maar zelfs ook absoluut) dalende kosten van de auto bezig om in plaats van een luxe voor betrekkelijk weinigen een gebruiksgoed geworden voor de massa. In het ontwerp van de naoorlogse wijken tot ca. 1964 was de auto nog niet als een integraal onderdeel opgenomen. Het volgende citaat van mr. J. Vink (1965) onderstreept deze constatering: *'Daarnaast en dit is mijn voornaamste punt – hebben we dringend behoefte aan een integrale aanpak. Verkeer en vervoer zijn de bloedsomloop van de samenleving en vormen als zodanig een organisch geheel.....Tot nu toe is het meestal anders verlopen. De ruimtelijke structuur wordt nog steeds in veel gevallen bepaald zonder operationeel verband met de verkeers- en vervoersvoorzieningen. En op het gebied van vervoer en vervoer richten de studies zich veelal slechts op deelaspecten – veiligheid, technische oplossingen, bedrijfseconomische*

vraagstukken – en tot nog toe vrijwel steeds op slechts een verkeerssoort, zonder wisselwerking met andere en zonder integratie met de ruimtelijke plannen. Begin jaren '60 probeerden een aantal ontwerpers de factor verkeer een plek te geven als volwaardig onderdeel van het totale ruimtelijke ontwerp. Ir. H.M. Goudappel ontwikkelde een schematisch ideaalplan voor 'Voetgangersgebieden in steden', dat uitging van een ringweg van waaruit een snelverkeersvrij gebied werd ontsloten. Ook Lotte Stam-Beese als stedenbouwkundige in dienst van de gemeente Rotterdam, ging vanaf haar eerste schetsontwerpen in 1962, uit van een soortgelijke functionele scheiding van het verkeer als basisidee voor de wijk Ommoord te Rotterdam.⁸

Afbeelding 7

Stedenbouwkundig ontwerp Ommoord, ontwerp van Lotte Stam-Beese, 23 september 1965.

Tuinstad-idee

De Wijert Zuid zou volgens de toelichting op het uitbreidingsplan een 'tuinstad moeten worden met een middenstandskarakter'. Deze karakterisering sluit in bescheiden mate aan bij de door E. Howard (1898) ontwikkelde ideologie van de tuinstad.⁹ Howard wilde een stedelijke landhervorming te weeg brengen, niet door middel van revolutie, maar door het bouwen van opzichzelfstaande, in hun eigen onderhoud voorzienende tuinsteden of nieuwe steden. Door migratie uit de grote steden naar deze nieuwe kernen zou het systeem van stedelijke huren en hoge grondprijzen (voor sociaal onacceptabele woningen) instorten. Howard zag een compromis met grotere marktpartijen als een tijdelijke, maar noodzakelijke fase om de idee van de tuinstad van de grond te krijgen. Hierdoor was het tevens mogelijk om bemoeienis van de overheid buiten de deur te houden. Reeds vanaf WOI leed de tuinstad-idee aan defenitievervaging. De grote investeerders zagen hun kapitalistische markt groeien ten opzichte van de publieke sector. Professionals in de ruimtelijke ordening ontwikkelden een serie prototypes die de tuinstadidee terugbrachten tot een ruimtelijke strategie. Al snel daarna ontstonden zogenaamde 'garden-suburbs', ook wel tuinwijken genoemd. De Westelijke tuinsteden van Amsterdam zijn daar een goed voorbeeld van. Hoewel deze wijken werden voorgesteld als autonome zelfvoorzienende eenheden met een groot aantal eigen voorzieningen bleken zij uiteindelijk toch aangewezen te zijn op de aangrenzende stad. In Groningen werd het tuinstadidee geïntroduceerd in het uitbreidingsplan van Berlage en Schut van 1928-1932. Berlage kleepte de tuinstad-idee uit tot een puur fysieke planningsmethode; de noordelijke tuinstad werd ontworpen als een onderdeel van de concentrische stadsuitleg. De ontwikkeling van De Wijert Zuid is een poging om weer terug te keren naar de initiële intenties die Howard voor ogen had, namelijk het openbreken van de heersende uitbreidingspolitiek. Daarbij was de tuinstad-idee tegelijkertijd doel en middel.

Differentiatie

In het uitbreidingsplan De Wijert Zuid is er sprake van differentiatie naar typologie. In vergelijking met alle andere gemeenten in Noord Nederland was het percentage eengezinshuizen in de stad bijzonder laag. Ook in vergelijking met de landelijke cijfers is het beeld afwijkend: Groningen 29%; Arnhem 49%; Utrecht 67%; Zwolle 78%, Rotterdam 15%. Veranderende smaak van de woningconsument, de

aanhoudende concurrentie van de omliggende gemeenten en de imagoproblemen van de Na-oorlogse meergezinshuizen (weinig privacy en gehorigheid) deden de gemeentelijke overheid ertoe besluiten het percentage eengezinshuizen vanaf 1960 te verhogen. Dit betekent dat differentiatie niet langer bepaald werd door de gezinssamenstelling maar door de woonwens van de gemiddelde inwoner van de stad.

Groenzones

De groenzones in de wijk zijn vanuit een tweetal programmatische intenties te beschrijven. Ten eerste is gepoogd het wijkgroen als generator voor een rustige en aantrekkelijke woon- en leeromgeving te laten functioneren. Het hart van de wijk is ontworpen als een autovrije groene long die aan de grenzen in de woonclusters en de schoolterreinen doordringt. Op de tweede plaats is er sprake van groenzones met een tweeledige intentie, enerzijds ontworpen als buffer maar tegelijkertijd ook bestemd als recreatieve zone. Langs de westzijde van de wijk is vanuit deze tweeledigheid een breed park ontworpen, waarin doorgaande fiets- en wandelwegen zijn opgenomen.

Afbeelding 8

Uitbreidingsplan De Wijert II, voorstel voor het gehele plangebied van 1963; zuidelijk deel is tot de grenswijziging van 1969 in bezit van de gemeente Haren.

3.4 planproces

In de aanloop naar een nieuw structuurplan is in de periode 1955-1960, onder leiding van de Bestuurscommissie Noorden des Lands, een studie verricht naar het toekomstige inwoneraantal. De resultaten van deze bevolkingsraming zijn samengebracht in het rapport 'Mogelijkheden voor het inwoneraantal in 1980 in de gemeente Groningen'. Tevens werd een berekening gemaakt van de hieruit voortvloeiende totale grondbehoefte. Op basis van deze gegevens is het structuurplan 1960 en een voorstel omtrent het toekomstige beloop van de gemeentegrens opgesteld. In het kader van dit structuurplan werd in 1963 het ontwerp uitbreidingsplan De Wijert II opgesteld. Het ontwerp omvatte het gehele oppervlakte van de wijk, uitgaande van de voorgestelde grenswijziging met de gemeente Haren. Het beloop van de gemeentegrens van vóór 1969 maakte het noodzakelijk het plan zodanig te ontwerpen dat, in afwachting van de goedkeuring van de grenswijziging, de in de gemeente Groningen gelegen delen gerealiseerd konden worden, zonodig als afgeronde delen. Tijdens de raadsvergadering van 6 september 1965 werden de Toelichting en Bebouwingsvoorschriften van het (deelplan) De Wijert Zuid vastgesteld. Gedeputeerde Staten verleende op 4 oktober 1966 goedkeuring aan het uitbreidingsplan dat vanaf 1967 zou worden uitgevoerd. Het uitbreidingsplan bestond uit een algemeen schetsplan van de stedenbouwkundige structuur van het binnen de gemeentegrens van 1906 gelegen deel van de wijk en een schriftelijke toelichting daarop. Ook voor de aansluitende uitbreiding van de villawijk aan de westzijde van de Verlengde Hereweg werd een deelplan opgesteld. Dit plan werd zonder aarzeling in 1953 door de gemeenteraad aangenomen en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd.

Na de rijksgoedkeuring van de (gemeente)grenswijziging in 1969 kon er gestart worden met de voorbereiding van het deelplan dat de wijk zou completeren, het uitbreidingsplan De Wijert Zuid A. Aan de basis van dit uitbreidingsplan ligt een samenwerkingsverband dat de gemeente Groningen aanging met de investeerder Eurowoningen uit Rotterdam. Het plan werd voorbereid door een projectgroep waarin beide partijen waren vertegenwoordigd. Tijdens de raadsvergadering van 30 november 1970 werden de toelichting en de bebouwingsvoorschriften van het (deelplan) De Wijert Zuid A vastgesteld. Gedeputeerde Staten verleende op 11 januari 1972 goedkeuring aan het uitbreidingsplan dat vanaf 1975 zou worden uitgevoerd.

In het kader van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (WRO), welke de Woningwet van 1901 verving, werd het vanaf 1963 mogelijk om een zogenaamd 'bestemmingsplan' op te stellen. Een bestemmingsplan is een juridisch en planologisch instrument waarmee de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied kan worden aangestuurd. De soepelheid van een bestemmingsplan werd op drie manieren geregeld: door zogenaamde globale bestemmingsplannen, door flexibele bestemmingsplannen of door in bepaalde gevallen van de bepalingen van het

bestemmingsplan vrijstelling te regelen.¹⁰ Hierdoor werd het onder meer mogelijk om verspringende rooilijnen in één bouwblok toe te passen. Vanaf 1970 werd in de gemeente Groningen gestart om geleidelijk aan de oude uitbreidingsplannen te vervangen door voorbereidingsbesluiten en op termijn door bestemmingsplannen. In 1974 werd ter vervanging van deelplan De Wijert Zuid het bestemmingsplan De Wijert Zuid I aangenomen en goedgekeurd. Het uitbreidingsplan De Wijert Zuid A werd in het daaropvolgende jaar herzien en vervangen door het bestemmingsplan De Wijert Zuid MALI. De redenen voor deze herziening waren echter eerder van programmatische dan juridische aard. In de toelichting bij de wijziging wordt een lijst met argumenten opgesomd. In Groningen constateerde men net als in de rest van Nederland een sterk verminderde interesse voor middelhoogbouw en hoogbouw: *'de vermindering van de woningnood, de wens tot het beleven van de samenhang tussen woning en woonomgeving, het verlangen naar rust en contact met de natuur, het binnen bereik komen van de eigen woning bij een grotere bevolkingsgroep'*. De vraag naar laagbouwoningen groeide boven verwachting. Daardoor moest er drastisch in het plan worden ingegrepen. Alle hoog- en middelhoogbouw moest omgezet worden in laagbouw. De structurele opzet van het originele plan bleef gehandhaafd. Daarbij werden de volgende uitgangspunten gehanteerd: *'1. wisselwerking tussen de bebouwing en het parkgroen, 2. herkenbaarheid van de groepen (herhaalde modules/stempels) en 3. afwisseling en vooral verschil binnen de groepen naar vorm en type.'* De autoboxen werden uit het plan genomen.

In de hier volgende beschrijving en analyse zal worden uitgegaan van de allereerste (deel) uitbreidingsplannen voor De Wijert Zuid. De plannen zijn uit een aantal verschillende lagen opgebouwd: hoofdstructuur; buurtindeling; woningtypologie; groenstructuur en bijzondere bestemmingen. In de toelichtingen wordt niet gesproken over termen als 'de wijkgedachte', maar wel over 'flexibiliteit van het uitbreidingsplan', 'differentiatie in stedenbouwkundige condities' en 'wijkopbouw'.

De stedenbouwkundige structuur van De Wijert Zuid is ontworpen door Henk Eysbroek, geassisteerd door Ab Reinders in opdracht van de dienst Stadsuitbreiding en Volkshuisvesting van de gemeente Groningen. Deze architect werd in 1956 aangenomen als stedenbouwer bij deze dienst die geleid werd door H.J. Dix. Eysbroek was een leerling van Lotte Stam-Beese, die als stedenbouwkundige in dienst van de gemeente Rotterdam de wijk Pendrecht had ontworpen. Dit was een van de eerste wijken in Nederland die op basis van de 'wijkgedachte' in combinatie met het principe van de herhaalbare wooneenheid tot stand kwam. Van september 1945 tot september 1949 deed Eysbroek als assistent-ontwerper ervaring op door aan het theoretische ontwerp van Pendrecht mee te werken.¹¹ Het ontwerp voor De Wijert Zuid is ontstaan onder invloed van het werk van ingenieur Goudappel, verkeerskundig adviseur van de steden Breda en Eindhoven.

4.0 het uitbreidingsplan De Wijert Zuid

De toelichting op het uitbreidingsplan De Wijert Zuid vermeldt dat het een 'gedeeltelijke herziening en aanvulling van het algemeen uitbreidingsplan (1938 en 1940) in onderdelen van de gemeente Groningen' betreft. Het uitbreidingsplan (1938-40) was nog gebaseerd op het vooroorlogse plan Berlage en Schut, maar gaf toch het juridisch kader aan de naoorlogse uitbreidingsplannen die in het Structuurplan 1960 zijn verbeeld en verwoord. De grenzen van de woonwijk werden daarin vastgesteld. De oostzijde werd begrensd door het terrein van het Diaconessenhuis en de Verlengde Hereweg; de zuidelijke grens werd bepaald door de toekomstige gemeentegrens met de gemeente Haren. De noordgrens werd gevormd door de Van Ketwich Verschuurlaan. De bestaande rijksweg 31 (de huidige A 28) vormde de westelijke begrenzing.

Afbeelding 9

Plan 'De Wijert Zuid', 1964. Algemene (deel)plankaart waarin alle ontwerp lagen zijn samengebracht.

Afbeelding 10

Stedenbouwkundige structuur De Wijert Zuid, algemene basiskaart van de stad, 1999.

De Wijert Zuid heeft geen directe verbinding met het stadscentrum. De wijk is op indirecte wijze, vanaf de Vestdijklaan of de Quiridolaan via de Van Lenneplaan verbonden met het stadshart. Ook vanuit de Verlengde Hereweg is een indirecte verbinding ontstaan. Het zuidoostelijke deel van de stad, met name de Villabuurt is via de aansluiting van de Vestdijklaan op de Esserweg toegankelijk. In de noordwest hoek is de woonwijk via de met De Wijert Noord gedeelde Van Ketwich Verschuurlaan door middel van een ongelijkvloerse kruising direct verbonden met de ringweg.

De meeste bijzondere voorzieningen zijn langs de zuidzijde van de eerder genoemde Van Ketwich Verschuurlaan gesitueerd. In het centrale wijkpark was ruimte gereserveerd voor enkele scholen en sportvelden.

4.1 De stedenbouwkundige structuur

Uitgaande van de ervaring dat met één wijkontsluitingsweg volstaan kon worden voor een wijk van deze grootte, die de wijk verankert in het weefsel van de stad en het stadsdeel werd gekozen voor een ringvormige hoofdweg die opgebouwd is uit de Vestdijklaan en de Bordewijklaan. Over de gehele lengte van de hoofdas vertakken aan beide zijden, in alle richtingen, niet doorgaande straten die eindigen in parkeerterreintjes (zogenaamde eindlussen of 'cul-de-sac's'). De ringvormige wijkontsluiting weg omsluit de centrale ruimte, het groene hart. De groene centrumzone van De Wijert Noord is door een verlenging in zuidelijke richting verbonden met het groene hart van De Wijert Zuid. De ligging van deze doorlopende groene as grijpt impliciet terug op het overigens op geheel andere stedenbouwkundige ideeën gebaseerde plan van Berlage en Schut.

De wijkvoorzieningen, zoals een supermarkt of een drogist, zijn geprojecteerd aan

een zeer kleine stedelijke ruimte aan de noordzijde van het groene hart. Dit groene hart wordt geaccentueerd door een drietal hoogte accenten; hoogbouwflats die de grens tussen het woon- en het groengebied verzachten. De hoogbouw werd enerzijds gebruikt om de stedenbouwkundige onderlegger architectonisch te benadrukken en om uitdrukking te geven aan de verticale mogelijkheden van de structuur. Anderzijds drukte hoogbouw op de woningdichtheid van de rest van de wijk te verlichten, waardoor bebouwing in het groene hart niet nodig was. Tevens had de hoogbouw een oriënterende functie, het markeerde het centrum van de wijk. De wijk is in twee L-vormige cluster opgebouwd rondom het centraal gelegen groen hart. Eén cluster bebouwing (één laag hoog) langs de west- en zuidzijde, gaat over in de uitbreiding van het villapark ten westen van de Verlengde Hereweg en één cluster bebouwing (twee tot tien lagen hoog) langs de noord- en oostzijde is opgedeeld in drie buurten. Iedere buurt (samengesteld uit ca. 260 tot 400 woningen) is op zijn beurt opgebouwd uit een serie variabele verkavelingseenheden waarin diverse woningtypen zijn opgenomen.

Aan de westzijde wordt het plan begrenst door een als wandelpark ingerichte brede groenstrook. Dit park heeft een tweeledige functie: enerzijds fungeert het als buffer tussen de wijk en de rijksweg, anderzijds als ecologische schakel tussen de bufferzone in De Wijert Noord en de stadsrand. Toch is er sprake van een sterk afgesloten rand. In het noorden haakt de geprojecteerde stedelijke structuur van de wijk, ondanks de scheidende werking van De Ketwich Verschuurlaan, in bij die van De Wijert Noord. Aan de oostzijde vormen de in elkaar grijpende vertanding van waterpartijen en bouwblokken in fysieke zin een harde grens. Vanuit een visueel perspectief beschouwd heeft deze grens een tegenovergestelde werking. De zuidelijke rand van de wijk is een open en tegelijkertijd harde grens met de gemeente Haren.

Infrastructuur

De verkeerskundige structuur van de wijk is hiërarchisch opgebouwd uit drie elementen, respectievelijk hoofdwegen, woonstraten en woonpaden. De hoofdweg, de Vestdijklaan heeft samen met de Bordewijklaan-Marcellus Emantslaan een grensoverschrijdende, verbindende functie met de omliggende wijken De Wijert Noord en de Villabuurt. Haaks op deze as staan de woonstraten, zoals de Ter Braaklaan, de Klooslaan, de Top Naefflaan en de Van Moerkerkenlaan, die een sterke intern structurerende rol hebben. De hoofdweg vormt samen met de woonstraten de hoofdstructuur, het skelet van de wijk en ze geleiden het doorgaande verkeer naar en door de wijk. De woonstraten zijn de doodlopende wegen waarlangs de stroken en stempels zijn uitgelegd. Deze straten ontsluiten de buurt voor auto- en fietsverkeer, daarnaast bieden zij ruimte aan parkeren.

Afbeelding 11

Detail uitbreidingsplan Berlage en Schut (1932). De doorlopende groene as is een duidelijk esthetische ontwerpmiddel dat ook in de rationele, naoorlogse stedenbouwkundige structuur van De Wijert Zuid is terug te vinden.

De woonpaden, tenslotte, zijn alleen toegankelijk voor voetgangers en zijn ontworpen om de doodlopende woonstraten met elkaar te verbinden. Een groot aantal woonpaden zijn doorgetrokken tot in het groen hart van de wijk, waar zij deze zone ontsluiten voor fietser en voetgangers.

Afbeelding 12

Ruimtelijke analyse De Wijert Zuid, clusters, buurten en verkavelingstypen: de laagbouw stempels C+D, de gemengde stempel A+B, de strokenverkaveling E, de vrije percelen F en de zelfstandige randvolumes.

Verkaveling

In principe is De Wijert Zuid opgebouwd uit drie verkavelingstypen, de herhaalde module, strokenbouw (E) en vrije percelen (F). Dat leidde tot de introductie van vier herhaalbare basismodulen, zogenaamde stempels. Er zijn twee stempels ontworpen voor de twee laagbouw (C+D) en twee waarin hoog- en middelhoogbouw (A+B) zijn vertegenwoordigd. Daar waar de rationele verkaveling botste met de natuurlijke begrenzing van de wijk en geen verdere herhaling mogelijk was zijn restruimten ontstaan. Zie afbeelding 6 en 10 bij onderstaande uiteenzetting.

Stempel A

De in het noordoosten van De Wijert Zuid toegepaste stempel (70-200 m.) heeft dezelfde oppervlakte en dezelfde richting als de stedenbouwkundige basiseenheden waaruit De Wijert Noord is opgebouwd. De stempel bestaat uit drie noord-zuid stroken. Dwars erop zijn twee blokjes met parallel daaraan drie rijen garageboxen geprojecteerd. De voorkanten van de blokken liggen aan de woonstraten, de achterzijden zijn georiënteerd op een collectieve groene ruimte of op een private tuin. De stempel is 3x ongespiegeld herhaald.

Stempel B

De stempel in de zone rondom de Klooslaan, de Van Deysellaan en de Gorterlaan (163-290 m.) is een basiseenheid die bijzonder geschikt is voor etagebouw. Deze stempel bestaat uit vijf noord-zuid stroken, waarop dwars één kops blok aan de noordzijde én één kops blok aan de zuidzijde is geplaatst. In het hart van elke stempel zijn twee rijen garageboxen opgenomen, parallel aan de kopse blokken. Aan de westzijde worden de stempels bekroond door een hoogteaccent (een torenflat). De voorkanten van de blokken liggen voor het grootste deel aan woonpaden. De binnenruimte is opgedeeld in privé-tuinen en collectieve plantsoenstroken en pleintjes. De stempel is 3x, ongespiegeld, met enkele variaties toegepast.

Stempel C+D

Deze stempels verschillen in opbouw wezenlijk van stempel A en B. Dit verschil is terug te voeren op de aard van eenheid: laagbouw versus hoogbouw. Stempel C (115-235m) en D (145-180m) zijn deels opgebouwd uit vertrapte rijen laagbouw en deels uit percelen voor vrijstaande woningen. Deze vertrapping volgt de gekromde lijn van de westelijk begrenzing van de wijk, die in paren op elkaar zijn georiënteerd. Vier maal zijn stempel C en stempel D in evenzoveel variaties herhaald. De variaties op de basisstempel zijn ontstaan door ruimtegebrek of afsnijding. De voorkanten van de blokken liggen aan de woonstraten, de achterzijden zijn georiënteerd op een private tuin

Strokenbouw E

De noordwest hoek van de wijk is opgebouwd uit een serie stroken die zich als molenwieken rondom een viertal pleintjes vouwen. Stroken zijn parallelle rijen bouwblokken die niet rug aan rug, maar met de voorzijde op de achterzijde van het daaropvolgende blok georiënteerd zijn. De stroken autoboxen zijn met de kopse zijde aan de pleintjes geplaatst.

Vrije percelen F

De zuidoost hoek van de wijk is ontworpen als een uitbreiding van de Villabuurt

aan de andere zijde van de Verlengde Hereweg. De grondstukken tussen de heldere assen en vloeiende straten zijn opgedeeld in vrije percelen. Krachtens het plan mocht op een perceel een zelfstandige bebouwing met één gebouw of bij elkaar behorende gebouwen worden gebouwd, dat door één huishouding zou worden bewoond . De openbare ruimte werd gereduceerd tot de rijweg.

De noordrand van de wijk is afgezoomd met een reeks zelfstandige bouwvolumes die op geen enkele plek groter zijn dan de grootste lengte van de grootste stempel.

4.2 Woningtypen

Beschouwd vanuit een sociaal perspectief betekende 'wijkopbouw' net na de oorlog vooral de wens om de in de stad aanwezige differentiatie van grote en kleine gezinnen, oude en jonge mensen samen te brengen in één woonwijk. In De Wijert Zuid had de term 'wijkopbouw' geen sociale lading meer. Wijkopbouw werd gehanteerd als een stedenbouwkundig ontwerpmiddel waarmee een skelet werd uitgezet, waarbinnen een aantal 'bebouwingsklassen' konden worden ondergebracht. Het uitbreidingsplan is opgebouwd uit bebouwingsklassen, niet uit woningtypen.

De bebouwingklassen zijn in het uitbreidingsplan in een serie afkortingen en daarbij behorende randvoorwaarden weergegeven.

A1= vrijstaande bungalows

A2= bungalows (aaneengesloten)

A3= vrijstaande villa's (bungalow of herenhuis)

A4= villa's (dubbele herenhuizen)

A5 = vrijstaande eengezinshuizen in twee bouwlagen

A6 = dubbele eengezinshuizen in twee bouwlagen
 A7= eengezinshuizen (aaneengesloten) in twee bouwlagen
 B = bejaardenwoningen in twee bouwlagen of etagebouw
 E = etagewoningen in vijf bouwlagen met onderbouw voor autoboxen
 I = torenflats in tien bouwlagen met onderbouw voor autoboxen
 BB = bijzondere bebouwing (met maximaal bebouwingspercentage)
 W+B= woningen boven winkels
 BBB+B= woningen boven bedrijven
 ab = autoboxen

Naast deze typologische bepalingen werden ook aan de inhoud gekoppelde voorwaarden gesteld aan de woningbouw die in een tweede serie afkortingen zijn vastgelegd.

II.= woningen waarvan de gemiddelde inhoud per bouwstrook niet kleiner is dan 350 m³ en groter dan 450 m³

III.= woningen waarvan de gemiddelde inhoud per bouwstrook niet kleiner is dan 350 m³ en groter dan 550 m³

VI.= woningen waarvan de gemiddelde inhoud per bouwstrook niet kleiner is dan 500 m³

Woningbouw		
<i>Type</i>	<i>Aantal</i>	<i>Ontsluiting</i>
A1 bungalow vrijstaand	42	Aan woonstraat
A2 bungalow in rijen	109	Aan woonstraat of woonpad
A3 villa's vrijstaand	67	Aan woonstraat
A4 dubbele villa's	6	Aan woonstraat
A5 eengezinswoningen vrijstaand	23	Aan woonstraat
A6 dubbele eengezinswoningen	60	Aan woonstraat
A7 eengezinswoningen in rijen	417	Aan woonstraat of woonpad
B bejaardenwoningen	50	Aan woonstraat of woonpad
E etagewoningen	410	Aan woonstraat of woonpad
I torenflats	90	Aan woonpad
Totaal	1281	

4.3 Openbare ruimte

Groenvoorziening

De algemene groeninrichting van de wijk is op het plan De Wijert Zuid als onderdeel van het uitbreidingsplan vastgelegd. Het geeft inzicht in alle als groene zone in te richten delen van de wijk, in het bijzonder de door de gemeente ontworpen

delen. Dat zijn respectievelijk de openbare groenstroken, de speelplekken, de vijverpartijen, de buurtparkjes en de bomen langs de hoofd- en woonstraten en de plantsoenen aan de entrees van de woonstraten. Naast het ontwerp was de gemeente ook verantwoordelijk voor de inrichting van deze zones. In het uitbreidingsplan is geen gedetailleerd inrichtingsplan opgenomen. Het bestaat enkel uit een onderliggende, verbindende graslaag. In het plan is verder sprake van een dijk of wal, gelegen tussen de woonwijk en de ringweg. Maar ook de aanleg van een aantal grote vijvers, de zogenaamde waterberging in het wijkpark en de oostelijke plantsoenstrook van de wijk.

Toen investeerder Eurowoningen de ontwikkeling van het tweede deel (buiten de gemeentegrens van voor 1969) van De Wijert Zuid op zich nam in 1975 stelde zij de Heidemij aan om een conceptbestek op te zetten. Het groenplan was een afzonderlijk onderdeel in dit bestek. Na de kritiek van de gemeentelijke groenontwerper Visser die het gebrek aan detail in de eerste plannen en de eenzijdigheid van de gekozen beplanting betrof (te weinig wintergroen), werden gedetailleerde deelplannen uitgewerkt. Op een schaal van 1:200 werden de recreatieve groenplekken en de directe woonomgeving vormgegeven. Het park Stokhorst te Enschede diende daarbij als referentiebeeld.

Straten en pleinen

De inrichting van de straten is onderhevig aan een sterke hiërarchie op diverse niveaus. De hoofdstraat ofwel de doorlopende ringweg, heeft een variabel straatprofiel van 17 tot 35 meter, de rijweg is tussen 7 en 9 meter breed. Op enkele plekken heeft de ringweg aan één zijde van de rijbaan een parkeerzone en een breed trottoir. Daar waar deze ringweg nu Bordewijklaan wordt genoemd, werd zij aan één zijde geflankeerd door middelhoge boomsoorten als de es en acacia. Grote gebogen straatlantaarns staan in afwisseling met de bomen in de trottoirband. De ringweg heeft een zeer wijds, weinig besloten profiel dat weinig visuele continuïteit uitdraagt.

De woonstraten hebben een zeer smal profiel van acht meter. De rijbaan is 6 meter breed en bezit geen speciale parkeerzones. Het profiel is asymmetrisch: daar waar collectieve plantsoenen aan de straatzijde liggen zijn middelhoge bomen geprojecteerd van één soort, zoals de sierappel of meidoorn. De rechte lantaarnpalen staan op één lijn aan beide zijden van de rijweg in het trottoir. De onderlinge afstand en grootte van de bomen refereren op geen enkele wijze aan een traditionele straat.

Afbeelding 13
'Bestemmingsplan De Wijert Zuid A ', 1975. De middelhoog- en hoogbouw is met

behoud van de in 1969 ontworpen wisselwerking tussen bebouwing en parkgroen, met de herkenbaarheid van de drie verkavelingstypen en de grote afwisseling binnen de groepen naar vorm en type, vervangen door laagbouw.

Afbeelding 14

'Bestemmingsplan De Wijert Zuid I', 1973. In plaats van vaste bestemmingsbepalingen als typologie een flexibele kader van meer algemene bepalingen als bebouwingsklasse en minimale gemiddelde inhoud.

4.4 Gerealiseerd plan

Vooruitlopend op de realisatie, na de vaststelling van de plannen, maakte de gemeentelijke overheid het terrein dat gelegen was binnen de gemeentegrens van voor 1969, vanaf ca. 1968 bouwrijp door het uitkopen en onteigenen van particuliere grond- en woningbezitters (waaronder een molen). Na opspuiting met zand dat waarschijnlijk afkomstig was uit de vergroting van het Paterswoldse Meer en de aanleg van de wegen, leidingen en rioleringen, gaf de gemeente het gebied uit aan een aantal middelgrote investeerders en beleggers, zoals de N.V. Bouwondernemer Noord Nederland, de Stichting Shell Pensioenfonds en de Rijkspostspaarbank. Zij ontwikkelden vanaf 1970 vooral de huurwoningen in de middelhoog- en hoogbouw. De laagbouw werd ontwikkeld door kleine investeerders als de Bouwcombinatie Gebr. Dinkla, Wijn en Dekker en enkele particulieren. De nieuwe investeerders en in sommige gevallen ook de beheerders van het gebied gaven ontwerp opdrachten aan enkele architectenbureaus, waaronder Klein, H.J.J. Jacob, B.Wasscher+Ir. H.A.Abbas & E. Klungel en Barkhuis. Een aantal investeerders verkochten hun bezit na realisatie aan professionele beheerders als Barkhuis projectservice en bouwbedrijf Hofstra-Hulshof BV of aan particuliere bewoners.

Het tweede deel van de wijk, dat na de grenswijzing van 1969 tot de gemeente Groningen behoorde, werd na de eerste wijziging in 1975 in zijn geheel aan de investeerder Eurowoningen verkocht. Voorafgaande aan de verkoop werd een bodemkundig onderzoek uitgevoerd, waaruit bleek dat het grondgebied zonder bemaling van de molen net boven de grondwaterspiegel zouden liggen. Dat is te laag om er woningen op te bouwen. Een ophoging van het terrein tot een hoogteverschil van ca. 1.3 meter ten opzichte van het normale grondwaterniveau of inpoldering en regulering van de grondwaterstanden waren de meest voor de hand liggende oplossingen. De weinig progressieve civieltechnische dienst had vooral ervaring met de eerste oplossing. In de overleggroep die de bouw van het tweede deel De Wijert Zuid (A) stuurde hadden afgevaardigden van diverse afdelingen van de gemeente Groningen en Eurowoningen zitting. Als supervisor werd ir. Hopman aangesteld. De K.N.H.M. (Heidemij) te Winschoten werd ingeschakeld om de civiel- en cultuurtechnische werken uit te voeren. De overleggroep koos na een tweede bodemkundig onderzoek toch voor de ophoging van het terrein. De gemeentelijke overheid legde ter voorbereiding op feitelijke bouw de vijvers, de duikers, de geluidswal en het riool aan. Eurowoningen was zelf verantwoordelijk voor de aanleg van de wegen, de trottoirs, de voetpaden en de parkeerplaatsen. De architectenbureaus Hopman, Klein, Feekes, Kalfsbeek, Sypkes en Oving en Bügel en Van de Dijk werden benaderd om de grote woningopgave (de omzetting van de

middelhoog- en hoogbouw in laagbouw) te ontwerpen in een veelheid van typen: splitlevelwoningen, geschakelde bungalow's, bungalow met carport, semi-bungalow's, patiowoningen, tuinkamer-terraswoningen, 2/1kap woningen, half vrijstaande woningen en herenhuizen. Na de realisatie zouden de woningen aan particuliere eigenaar/bewoners worden verkocht. De gefaseerde uitvoering van het bestemmingsplan De Wijert Zuid A stagneerde na de enorme rentestijging aan het begin van de jaren '80. Eurowoningen ging in 1982 met instemming van de gemeente Groningen over tot de verkoop van kavels zonder dat hierop in opdracht van hen woningen zouden worden gerealiseerd. Het matenplan werd hiervoor aangepast. Het duurde tot het begin van de jaren '90 voordat alle kavels, ook die in de westelijke uitbreiding van het villapark, waren verkocht en bebouwd.

De hoofdstructuur en het grootste deel van stratenplan is conform het uitbreidingsplan van 1963 uitgevoerd, ook de realisatie van de hoeveelheid (en diversiteit van de geplande) speciale voorzieningen is voor het grootste deel volgens de oorspronkelijke opzet gerealiseerd. Europawoningen experimenteerde met diverse toepassingen voor de pleintjes die aan de woonpaden waren gesitueerd. De pleintjes werden ingericht als collectieve ontmoetingsplekken of speelveldjes. De gemeente maakte bezwaar tegen een door een speeltuinvereniging beheerde speeltuin, omdat deze afgerasterd en gedurende het winterseizoen voor lange tijd gesloten was. Bovendien waren de planners ervan overtuigd dat de speelwerktuigen de ontplooiing van de fantasie van kinderen minder stimuleert dan straatmeubilair.

5.0 Analyse van het plan

De Wijert Zuid is het resultaat van twee nationaal gevoerde discussies die begin jaren '60 het debat over de toekomstige stadsuitbreidingen domineerden: de rol van de auto en de mogelijkheden van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Volgens verkeerskundig ingenieur P. Kluyster zou Nederland in 1964 kunnen rekenen op een volledige motorisatie; de auto werd een gebruiksvoorwerp van de massa. Met dit in het vooruitzicht stelde hij dat *'de opgave voor de ruimtelijke ordening bestond uit het bieden van het best mogelijke levensmilieu aan de mens in de gemotoriseerde samenleving'*. Er werd op dat moment een snelle en bijzonder omvangrijke urbanisatie voorspeld, waarbij de oplossingen voor het verkeer- en vervoerssysteem in hoge mate bepalend zouden blijken voor de leefbaarheid. Kluyster sprak over: *'een geïntegreerde aanpak van verkeer en openbaar vervoer –weg en rail, in een operationele wisselwerking met ruimtelijke plannen kan de komende stedelijke ontwikkeling in goede banen leiden. Verkeer en vervoer zijn de bloedsomloop van de samenleving en vormen als zodanig een organisch geheel.'* Tot dan toe richtten studies op het gebied van verkeer en vervoer zich veelal slechts op deelaspecten, als veiligheid en technische oplossingen. De Groningse raadscommissie ondersteunde reeds vanaf halverwege de jaren '60 initiatieven in de hierboven geschetste richting. Verkeerskundig ingenieur H.M. Goudappel, die vanaf ca. 1962 als extern adviseur regelmatig door de gemeente Groningen werd geraadpleegd, ontwikkelde een schematisch ideaalplan voor 'Voetgangersgebieden in steden'. (zie afbeelding 15) Het is duidelijk dat de inhoud van Goudappel's plan reeds voor de publicatie in 1964 bij hoofdstedenbouwkundige Eysbroek bekend was; De Wijert Zuid is namelijk een zeer herkenbare toepassing van dit schema. Goudappel lichte de grondvorm als volgt toe: *'Allereerst is het noodzakelijk, nu meer dan ooit, om een scheiding tot stand te brengen tussen activiteiten, die elkaar niet verdragen. De functionele scheiding (classificatie) is nog een der belangrijkste grondslagen van de moderne verkeersplanning. Scheiding behoeft echter niet te betekenen: afzondering. Juist de visuele verbondenheid van de verschillende activiteiten is een waardevol uitgangspunt, in het bijzonder voor voetgangersgebieden.'*¹²

De WRO vergrootte de flexibiliteit van de bestemmingsplannen, vooral op het niveau van de verkavelingsmodellen. Dat leidde in De Wijert Zuid tot een aanzienlijk aantal experimenten (zoals rooilijn-verspringingen), die nieuw waren voor de stad Groningen. (vergelijk met de wijk Geestenberg in Eindhoven, een ontwerp van ir. B.W. Bolomey) Door vrijstelling van een aantal bepalingen van het bestemmingsplan De Wijert Zuid werd de soepelheid van het plan geregeld. Deze soepelheid, in combinatie met een zeer flexibele hoofdstructuur, maakte een langzame en lange ontwikkeling van de wijk mogelijk. Hierdoor ontstond mede dankzij enkele periodes van stilstand een samenhangende ruimtelijke structuur die tegelijkertijd een staalkaart is van de (lokale) architectonische ontwikkeling vanaf het midden van de jaren '70 tot begin van de jaren '90.

De Wijert Zuid markeert een keerpunt in de Groningse woningbouwpolitiek. De gemeentelijke overheid besloot voor het eerst sinds WOII haar alleenheerschappij op de woningmarkt op te heffen door een samenwerkingsverband aan te gaan met een grote professionele projectontwikkelaar, Eurowoningen. Deze keuze toont aan dat de overheid de woningmarkt wilde liberaliseren en bereid was het mechanisme van vraag en aanbod (in de middenstandsbouw) ook toegankelijk te maken voor niet

publieke marktpartijen. Er werd een nieuw evenwicht op de woningmarkt bereikt. Dat evenwicht was bepalend voor de uitkomst van de hoogbouwdiscussie die op dat moment op nationaal en lokaal niveau werd gevoerd. Het bestemmingsplan De Wijert Zuid A (1969) was in eerste instantie door de gemeentelijke overheid vooral ingevuld met hoogbouw en middelhoogbouw. Niet omdat de locatie daarvoor bijzonder geschikt was of omdat er bijzondere categorieën huishoudens huisvesting nodig hadden. De gemeentelijke overheid in Groningen beargumenteerde hoogbouw enkel nog vanuit de sfeer van de grondexploitatie en bouwefficiëntie. De discussie werd beslecht in het voordeel van de woonwens van de gemiddelde toekomstige bewoner/koper, zoals die door Eurowoningen werd uitgedragen. Dat betekende voor De Wijert Zuid A laagbouw in het groen. Voor de stichting Ratiobouw betekende het verlies van een groot deel van haar werkterrein.

Afbeelding 15

'Een schematisch ideaalplan voor 'Voetgangersgebieden in steden, 1967. Door ir. Goudappel ontworpen basisschema of handvat voor de ontwikkeling van stedelijke uitbreidingen.

6.0 Ontwikkelingen na realisatie (1977-2000)

6.1 Huidige situatie

De woningvoorraad van De Wijert Zuid (1297 woningen), wordt beheerd door enkele institutionele beleggers, voornamelijk pensionfondsen, kleine aannemers en een groot aantal particulieren. De wijk is opgebouwd uit een aantal galerijflats, en een enorme hoeveelheid eengezinswoningen, die door ca. 2879 inwoners worden bewoond (bevolkingsonderzoek van 1995). Woningbouwverenigingen hebben geen bezit in de wijk

De Wijert Zuid is een woonwijk met een zeer beperkt voorzieningenniveau. De wijk is redelijk bereikbaar met het openbaar vervoer en de auto. Een groot deel van de eengezinswoningen wordt bewoond door huishoudens met kinderen, veel één- en tweepersoonshuishoudens. Door de grote hoeveelheid grondgebonden eengezinswoningen in de koopsector kan de wijk meegroeien met de veranderende marktvaart.

De bouwtechnische staat van de woningen die in bezit zijn van de institutionele beleggers is redelijk. Inherent aan de eigendomsverhoudingen is er geen collectief beleid inzake onderhoudskwesties. Dat leidt tot verschillen in vorm en een zeer uiteenlopend materiaal- en kleurgebruik. Hierdoor is het straatbeeld zeer divers en afwisselend.

6.2 Recent beleid

Na 1985 veranderde het karakter van de door de lokale overheid gestuurde en gefinancierde stadsvernieuwing. De eerste naoorlogse wijken waren aan verbetering toe. De Wijert Zuid viel door haar eigendomsverhoudingen en haar leeftijd buiten deze operatie.

Op de teruglopende woningcontingenten en een veranderende marktvraag reageerde de gemeente Groningen in 1990 met een nieuwe volkshuisvestingsnota, 'De Stad Vernieuwd'. De aandacht verschoof van technische woningverbetering naar het optimaliseren van het woon- en leefklimaat. De nota ontstond in de aanloop van de intentieverklaring 'Voor een ongedeelde stad' (1995) welke de officiële start inluidde van een overkoepelend wijkvernieuwingsproces, wat uiteindelijk resulteerde in het Convenant Wijkvernieuwing Groningen (1998). Ook in deze beleidsintenties is De Wijert Zuid niet vertegenwoordigd.

Convenant Wijkvernieuwing Groningen (1998)

Het Convenant Wijkvernieuwing Groningen is in feite een uitwerking van het volkshuisvestingsplan '*Thuis in de Stad*'.¹³ In basis is het een gezamenlijk plan van de Groninger corporaties (exclusief Patrimonium) en de gemeente, gebaseerd op aannames en prognoses die aansluiten bij landelijk onderzoek.¹⁴ Aan het convenant is een bijlage gekoppeld waarin de wijkvernieuwing per wijk wordt toegelicht. De Wijert Zuid is niet opgenomen in het rijtje wijken waar actie zal worden ondernomen.

6.3 Planvorming: (1999-2000)

Binnen de grenzen van het bestemmingsplan De Wijert Zuid worden op dit moment geen wijzigingen of aanpassingen voorbereid. Aan de noordoostgrens is op het terrein van het Martini Ziekenhuis, dat ter zijner tijd verkocht en gesloopt zal worden, een nieuwe woonwijk in voorbereiding. Het (uit een meervoudige opdracht gekozen) stedenbouwkundig plan dat is ontworpen door bureau Kuiper compagnons.

Afbeelding 16

Stedenbouwkundig plan de Helper Maar, 1999. Ontwerp van Kuiper compagnons.

7.0

***Waardstelling van de wijk, een poging tot waardering op basis van
uniforme benadering.***

7.1 “wat zeg je van m’n wijk”

I Cultuurhistorische waarden:

ja	Betekenis van het gebied als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaal-economische en/of maatschappelijke ontwikkeling (en)
----	---

nee	Betekenis van het gebied als bijzondere uitdrukking van (een) geografische, landschappelijke, archeologische en/of bestuurlijke ontwikkeling (en)
nee	Betekenis van het gebied als bijzondere uitdrukking van (een) technische, structurele en/of functionele ontwikkeling (en)
ja	Betekenis vanwege de innovatieve waarde of pionierskarakter (type, motief, datering)
enigszins	Betekenis van het gebied wegens de hoogwaardige kwaliteit van de aanwezige bebouwing (bijzondere architectonische objecten) en hun groepering in relatie met de bestaande groenvoorziening, wegen, wateren en/of terreingesteldheid

II Intrinsieke stedenbouwkundige kwaliteit:

ja	Betekenis van het gebied wegens hoogwaardige ruimtelijke, esthetische en/of functionele kwaliteiten, op basis van een herkenbaar stedenbouwkundig concept
enigszins	Betekenis vanwege de verkaveling, inrichting van de openbare ruimte en/of specifieke functies

III Stedenbouwkundige betekenis in ruimere context:

nee	Betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving
nee	Betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel
ja	Betekenis van het gebied voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en/of stedenbouw

IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten):

ja	Betekenis van het gebied wegens de herkenbaarheid of gaafheid van de (oorspronkelijke) ruimtelijke structuur, bebouwing en functionele opzet als geheel
enigszins	Betekenis van het gebied wegens de architectonische gaafheid van de (oorspronkelijke) bebouwing

V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten):

ja	Betekenis van het gebied wegens de unieke verschijningsvorm vanuit historisch-ruimtelijk, stedenbouwkundig, functioneel en/of landschappelijk oogpunt
----	---

7.2 Toelichting en conclusie

I *Cultuurhistorische waarden*

Aan de opzet en structuur van de woonwijk De Wijert Zuid liggen geen specifieke sociaalfilosofische idealen ten grondslag. Het ontwerp is eerder de neerslag van een kentering in de woningbouw politiek. De gemeentelijke overheid deed een stap terug waardoor er voor het eerst in de Groningse geschiedenis na WOII ruimte ontstond voor commerciële partijen als projectontwikkelaars en kleine aannemers.

Het onderhavige gebied kon zich niet beroepen op een rijke, in de bodem verborgen geschiedenis. Voor de structuur van de woonwijk De Wijert Zuid waren dan ook weinig historische handvatten aanwezig; alleen een deel van de voormalige Helper Maar is opgenomen in de structuur van de vijverpartijen. De vijvers hadden dezelfde functie als de Helper Maar vroeger had: een afwateringsfunctie.

De opzet van de wijk is een vroege variant op een innovatief verkeersmodel, dat uitging van functiescheiding (Goudappel 1962-1963): verkeer werd niet langer opgevat als één stroom in een secundaire ontwerplaag. De maatschappelijke acceptatie van de dominantie van de auto speelde daarbij een belangrijke rol.

De architectonische invulling van de wijk geschiedde op zeer gestage wijze, in de betrekkelijk lange periode tussen 1970 en begin jaren '90. Hierdoor is De Wijert Zuid een staalkaart geworden van de (matige kwaliteit van de) lokale architectuur.

II *Intrinsieke stedenbouwkundige kwaliteit*

De Wijert Zuid is een duidelijke breuk met het uit de wijkgedachte voortgekomen stedenbouwkundig instrumentarium. Het idee van een hiërarchische spreiding van de voorzieningen als basis van de stedenbouwkundige structuur van de wijk is vervangen door een opbouw die haar oorsprong heeft in het idee van verkeerstromen-scheiding . In ruimtelijke zin betekent dat, dat wijk wordt ontsloten door een ringweg, van waaruit cul-de-sac's doordringen in de richting van het auto- en bebouwingsvrije hart. Dit principe is ondanks vele veranderingen in de woningmarkt (1963 –1975) overeind gebleven.

De cul-de-sac is in de Wijert Zuid voor het eerste in de Groninger stedenbouw geschiedenis als volwassen vorm en volwaardig deel van de ruimtelijke onderlegger toegepast.

III *Stedenbouwkundige betekenis in ruimere context*

Binnen de lokale en de nationale stedenbouwkundige ontwikkeling neemt 'De Wijert Zuid' een opvallende positie in. De ruimtelijke opzet van de wijk is een zeer vroege, enigszins letterlijke toepassing van het schematisch model dat Goudappel ontwierp rond 1962. Tot de groep zeer vroege Nederlandse experimenten met dit model behoort ook de wijk Ommoord in Rotterdam (Lotte Stam-Beese 1963). De ruimtelijke relaties met de omliggende wijken waren van ondergeschikt belang voor de in zichzelf gekeerde, zelfstandige stedenbouwkundige structuur van de wijk.

VI *Gaafheid*

De stedenbouwkundige onderlegger is ongewijzigd, zeer herkenbaar en gaaf,

hoewel op diverse punten kleine wijzigingen van het bestemmingsplan zijn doorgevoerd. Op het niveau van de architectuur hebben inherent aan de eigendomsverhoudingen, de meeste veranderingen plaatsgevonden. Hierdoor is van de originele materialisatie en het kleurenpallet weinig tot niets over is. Dit geldt zowel voor de eengezinswoningen als voor het winkelcentrum.

V Zeldzaamheid

Het stedenbouwkundig ontwerp is een zeer vroeg voorbeeld van een nieuw ruimtelijk\verkeerskundig concept in Nederland. Door de Wet op de Ruimtelijke Ordening (1963) kon aan dit concept een zeer flexibele invulling worden gegeven, vooral op verkavelingniveau.

Het ontwerp staat symbool voor misschien wel de belangrijkste kentering in de naoorlogse lokale woningbouw politiek: door de terugtrekkende overheid konden commerciële partijen als projectontwikkelaars en kleine aannemers toetreden tot de woningbouwarena.

Deel II

Voor gemeentelijke bescherming voorgedragen objecten:

- geen

Bijzondere stedenbouwkundige ensembles

- Ina Boudier Bakker plantsoen: autovrije groene hart van de wijk, waar rondomheen vanuit de ringweg de bebouwing is ontsloten.

Bijlagen

**BIJLAGE 1 : Bestemmingsplannen-dossier De Wijert Zuid 1963-1984
zoals aanwezig in het DIV-archief van de dienst RO/EZ, Groningen, waaruit:**

Map: Uitbreidingsplan De Wijert Zuid 1963-1971
1.777.811.22 U 76 Deel I zie II

- gemeentegrens-kwestie
- schetsplan 1963
- uitgangpunten bij de opzet van het uitbreidingsplan
- opname historische tuin van perceel Verlengde Hereweg 183
- adviesrapport afdeling Planologie van het Centraal Instituut Midden- en Klein

Map: Uitbreidingsplan De Wijert Zuid I 1971-1974
1.777.811.22 U 76 Deel II zie III

1984
-1.777.811.22 U 92 A

- deelbestekken voor de uitvoering
- kavelverkoop zonder woningontwikkeling

**BIJLAGE 2: Bestemmingsplannen-dossiers De Wijert Zuid 1963-84
Overzicht wijzigingen/ nieuwe bestemmingsplannen aanwezig in het DIV-
archief van de dienst RO/EZ te Groningen, waaruit:**

- De Wijert Zuid uitbreidingsplan:
vaststelling gemeenteraad 06-09-1965
goedkeuring Gedeputeerde Staten 04-10-1966
- Verlengde Hereweg west uitbreidingsplan:
vaststelling gemeenteraad 19-01-1963
goedkeuring Gedeputeerde Staten 01-05-1963
- Verlengde Hereweg west 2e herziening:
vaststelling gemeenteraad 20-12-1965
- De Wijert Zuid I bestemmingsplan:
vaststelling gemeenteraad 18-02-1974
goedkeuring Gedeputeerde Staten 24-12-1974
- De Wijert Zuid A bestemmingsplan:
vaststelling gemeenteraad 30-11-1970
goedkeuring Gedeputeerde Staten 11-01-1972
- De Wijert Zuid A 1e herziening bestemmingsplan:
vaststelling gemeenteraad 20-09-1976
goedkeuring Gedeputeerde Staten 26-04-1977

BIJLAGE 3: Literatuur

algemeen

- Bakel, R. van, *Je zit op elkaar, maar er is afstand, een reportage over het wonen in enkele naoorlogse wijken in Groningen*, gemeente Groningen, Groningen 1989.
- Boer, N. en Lambert, D., *Woonwijken: Nederlandse Stedenbouw 1945-1985*,

Rotterdam 1987.

-Damen, H. en Devolder, A. (red.), *Lotte Stam-Beese 1903-1988*, Rotterdam 1993.

-Hurenkamp, H.G., *Tien grote plannen voor Groningen 1608-1995*, Assen 1995.

-Ibelings, H., *De moderne jaren vijftig en zestig, de verspreiding van eigentijdse architectuur over Nederland*, Rotterdam 1996.

-Kroese-Duijsters, J.A.M. e.a., *Hebben naoorlogse woonwijken toekomstwaarde?*, E.v.. Stedenbouw en Volkshuisvesting 1992, extra nummer, p. 3-48.

-Mieras, J.P., *Na-oorlogse bouwkunst in Nederland*, Amsterdam 1954.

-Siraa, H.T., *Een miljoen nieuwe woningen: De rol van de rijksoverheid bij wederopbouw, volkshuisvesting, bouwnijverheid en ruimtelijke ordening 1940-1963*, Den Haag 1989..

-*Structuurplan gemeente Groningen 1960*.

-Taverne, E., en I. Visser (red.), *Stedenbouw, de geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*, Nijmegen 1993.

-Vreeze, N. de, *Woningbouw, inspiraties & ambities, Kwalitatieve grondslagen van de sociale woningbouw in Nederland*, uitgave van de Nationale Woningraad, Amere 1993.

-Vrieze, de P.L., *Moderne bouwkunst in Groningen*, Groningen 1969.

-Wagenaar, C. en Bosma, K. (red.), *Een geruisloze doorbraak. De geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw van Nederland*, Rotterdam 1993.

-*Wederopbouw. Herstructurering van naoorlogse wijken in Noord-Nederland*, in: Noorderbreedte, 22^e jaargang nr.1a, februari 1998.

de wijk

-Dijkstra, O.A. en Weijer, W.A., *Inleiding Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting*, Alphen aan den Rijn 1994.

-*Eerste aanzet tot De Helpermaar, het stedenbouwkundig plan*, een uitgave van de

gemeente Groningen 1998.

-Goudappel, H.M., *Voetgangersgebieden in steden*, uitgave van de ANWB in de serie Verkeerskunde en Verkeerstechniek no.7, overdruk van 1966.

-Isaacson, I.K.A., *The garden city and new towns ideology and the British new towns policy, 1800-1970*, Lund-Zweden 1988.

-*Interview met Ab Reinders*, afgenomen te Exloo door Rita Overbeek en Bregit Jansen, 04-11-1998.

-Noordhoff, L.J., *Enige nadere gegevens omtrent het goed De Wijert te Helpman*, in: Groninger Volksamanak 1955, p.88-99.

-*Ruimtelijke Ordening in een gemotoriseerde wereld*, een uitgave van het NIROV van de inleidingen die werden gehouden op de vergaderingen van 14 januari 1965 in Rotterdam en 25 maart 1965 in Utrecht, met bijdragen van ir. H.M. Goudappel, Prof. C.D. Buchanan, ir. P. Kluyver en mr. J. Vink, Alphen aan den Rijn 1966.

-*Samenvatting van de wet op de ruimtelijke ordening en de nieuwe woningwet*, uitgave van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Den Haag 1963.

-Veldstra, W. en Klerken, B., *Natuur doet het goed op ecologisch beheerde geluidswal De Wijert Zuid*, in: Schoonschrit, actueel blad over natuur en milieu in de provincie Groningen, jrg. 7 (1997), nr. 54 p.18-19.

BIJLAGE 4: geraadpleegde archieven

Gemeente archief Groningen:

- werktekeningenarchief
- archief bureau voor de wederopbouw, herverkaveling en financiering
- archief commissie van advies voor de wederopbouw van de provincie Groningen, 1945-49
- archief Dienst Openbare Werken, 1947-87
- archief Dienst S&V, 1947-87
- maquettes uitbreidingsplannen

DIV archief dienst RO/EZ Groningen:

- bestemmingsplannen dossiers
- dossier uitbreidingsplannen

Archief afdeling Monumenten dienst RO/EZ Groningen:

- fotomateriaal afkomstig van afdeling Ruimtelijke Plannen
- maquettes uitbreidingsplannen

BIJLAGE 5: afbeeldingen

Afbeelding 1 'luchtfoto De Wijert Zuid',
Door Aerophoto Eelde, aanwezig in map Naoorlogse Wijken, afdeling Bouwtoezicht & Monumenten.

Afbeelding 2 'de loop van de Helper Maar', afkomstig uit: gemeenteadatlas, samengesteld door J. Kuyper, Leeuwarden 1979.

Afbeelding 3 'kaartfragment van de belegering van Groningen in 1672', ir. J.Feltman en H. Bierum, uit: Groninger Volksalmanak 1955, p. 96..

Afbeelding 4 'structuurplan stad Groningen 1960', afkomstig uit: *Tien grote plannen voor Groningen, 1608-1995*, H.G. Hurenkamp, Assen 1995, p.28

Afbeelding 5 'structuurplan stad Groningen 1969', afkomstig uit: *Tien grote plannen voor Groningen, 1608-1995*, H.G. Hurenkamp, Assen 1995, p30.

Afbeelding 6 'ruimtelijke analyse De Wijert Zuid', bureau ArEA, Groningen 2000.

Afbeelding 7 'stedenbouwkundige structuur Ommoord', afkomstig uit :*Lotte Stam-Beese 1903-1988*, H. Damen en A.Devolder, Rotterdam 1993, p.89.

Afbeelding 8 'uitbreidingsplan De Wijert II (Zuid)', 1963, afkomstig uit DIV-archief van de dienst RO/EZ Groningen.

Afbeelding 9 '(deel)plan De Wijert Zuid', 1964, afkomstig uit DIV-archief van de dienst RO/EZ Groningen.

Afbeelding 10 'stedenbouwkundige structuur De Wijert Zuid', algemene basiskaart van de stad, opgemaakt door de afdeling Landmeetkunde van de dienst RO/EZ Groningen.

Afbeelding 11 'detail uitbreidingsplan Berlage en Schut (1932)', afkomstig uit : *Tien grote plannen voor Groningen, 1608-1995*, H.G. Hurenkamp, Assen 1995, p.22.

Afbeelding 12 'ruimtelijke analyse De Wijert Zuid': verkavelingstypen, bureau ArEA, Groningen 2000.

Afbeelding 13 'bestemmingsplan De Wijert Zuid A' 1975, afkomstig uit DIV-archief van de dienst RO/EZ Groningen.

Afbeelding 14 'bestemmingsplan De Wijert Zuid I' 1973, afkomstig uit DIV-archief van de dienst RO/EZ Groningen.

Afbeelding 15 'schematisch ideaalplan voor voetgangersgebieden in steden', 1967, afkomstig uit serie verkeerskunde en verkeerstechniek no.7 ANWB 1966, p.24.

Afbeelding 16 'stedenbouwkundig plan de Helper Maar, 14 december 1999, afkomstig uit stedenbouwkundig plan Kuiper Compagnons.

BIJLAGE 6: noten

¹ De loop van de Helper Maar, juist na het functieverlies als afwateringskanaal en de aansluiting op het Hoornse Diep, is zichtbaar een militaire kaart uit 1864, J.Kuijper, uitgegeven door Hugo Suringar, Leeuwarden.

²Dr. G. Acker Strating; uit bijdragen tot de geschiedenis en oudheidkunde van de provincie Groningen, dl. VII, 306-315 en 'Nog een brief, betreffende de Wijert onder de Helpen, van 1542'; uit dl. X, blz. 229-230 'Enige gegevens omtrent het goed De Wijert te Helpman'; L.J. Noordhoff; Groninger Volksalmanak 1955, 88-99.

³idem.

⁴ *Enige nadere gegevens omtrent het goed De Wijert te Helpman*, L.J. Noordhoff, in: Groninger Volksalmanak, p.88-99, GAG sign.02692/1955.

⁵ Het structuurplan 1960 was de basis voor en voorstel om de administratieve begrenzing van de stad in overeenstemming te brengen met de eisen die door de expanderende grondbehoeften werden gesteld. Het structuurplan werd in 1961 aangeboden aan het gemeentebestuur en door de raad als richtlijn en plan voor verdere harmonische ontwikkeling aanvaard. Het plan voorziet in een groei tot ca. 265000 inwoners, een belangrijke uitbreiding van de werkgelegenheid zowel in de dienstverlenende sector als de industrie. Daar Gedeputeerde Staten het belang van een sterk stedelijk centrum in het Noorden erkende, diende zij daarop bij de minister van Binnenlandse Zaken een grenswijzigingsvoorstel in dat voorzag in de groei van de gemeente van ca. 3000 naar 9000 ha. Dit voorstel werd pas in 1969, na diverse bezwaarschriften en contrarapporten van de omliggende gemeenten, door de kroon aangenomen. Dat betekende uiteindelijk de opheffing van de gemeenten Hoogkerk en Noorddijk en annexatie van delen van de gemeenten Haren en Adorp.

⁶ Winkelruimte in De Wijert Zuid, adviesrapport afdeling Planologie van het Centraal Instituut Midden- en Kleinbedrijf, Groningen 1970.

⁷ Citaat uit de Toelichting bij het schetsontwerp voor het uitbreidingsplan 'De Wijert Zuid', dat op 13 januari 1955 door de dienst S&V werd aangeboden aan het College van B&W van de gemeente Groningen.

⁸ Stam-Beese karakteriseerde de wijk als volgt: *'bij de opzet van de wijk 'Ommoord' is van het allereerste begin af aan veel aandacht besteed aan de woonomgeving. Het middengebied met de hoogbouw is zo opgezet, dat bebouwing geheel opgenomen is in een parkachtige aaneg: een vrij wandel- en verblijfsgebied zonder obstakels van doorkruisende straten of belemmerende erfscheidingen in de vorm van omheiningen etc. Het rijdende verkeer is beperkt tot aftakkingen vanaf het kwadrant rondom het middengebied, die geen doorgaande functie meer hebben en alleen leiden tot de parkeerterreinen bij de toegangen der flats. Alleen wandel- en fietspaden doorkruisen dit middengebied'*. Citaat uit: Lotte Stam-Beese 1903-1988, H.Damen en A. Devolder (red.), Rotterdam 1993, p.91.

⁹ Isaac K.A. Isaacson, *The Garden City and New Towns Ideology and the British New Towns Policy*,

1800-1970, Lund 1988.

¹⁰ In een globaal bestemmingsplan is de beschrijving alleen in hoofdlijnen opgenomen om de intenties achter het bestemmingsplan op te nemen. Feitelijk kan de betrokken gemeente daarmee de ruimtelijke ontwikkelingskoers aangeven, zonder dat een gedetailleerd eindbeeld in de ruimtelijke zin wordt vastgelegd. Een flexibel bestemmingsplan is een plan waarin de betrokken gemeente instrumenten als wijzigingsbevoegdheid, voorlopige bestemmingen en gebruiksregels en vrijstelling of nadere eisen inbouwde. Gegevens afkomstig uit: *Inleiding Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting*, Den Haag 1994.

¹¹ Bron: interview Wilma Jansen met P.Bügel, voorjaar 1990.

¹² Goudappel, *Voetgangersgebieden in steden*, 1967, p.24.

¹³ Het Volkshuisvestingsplan van de gemeente Groningen *'Thuis in de Stad'* is gelijktijdig met het Convenant *'Wijken en Dringen'* op 2 juli 1998 vastgesteld.

¹¹. Landelijk onderzoek zoals de *'Verkenningen'* van het Centraal Planbureau en de *nota 'de opgaven in beeld, voorstellen en uitwerkingsrichting 2x20 miljoen voor vier herstructureringsgebieden'* door de Raadscommissie VROM.