

1 Identiteit – de geschiedenis van Groningen is gestold in de Diepenring

De Diepen zijn vervlochten met het ontstaan en ontwikkeling van de stad Groningen. De geografische ligging vormt letterlijk de grondslag van de stad: ontstaan en gegroeid op de hoger gelegen uitloper van de Hondsrug, met aan weerszijden de riviertjes de A en de Hunze. Vanuit deze twee waterlopen ontwikkelden zich de Diepen die voor de stad de verbinding met de zee vormden. Deze zeeverbinding leidde er toe dat Groningen zich uiteindelijk tot Hanzestad kon ontwikkelen. De verschillende Diepen met een eigen geografische achterland hebben hun karakteristieke sporen achter gelaten zowel in de openbare ruimte (kades, sluisen) als in bebouwing (bijvoorbeeld pakhuizen, bruggen en patricierswoningen). Via de Diepen werden regionale handelsproducten in en uit de stad gebracht, wat geleid heeft tot karakteristieke naamgeving als het Boterdiep of de Turfsingel.

De Diepen zijn deels van natuurlijke oorsprong en deels gegraven. Vanwege peilverschillen zijn er op verschillende plekken sluisen en dammen aanwezig geweest, zoals op het Damsterplein en bij de uitmonding van het Boterdiep. In de loop van de tijd zijn verschillende delen van de Diepen gedempt (Ged. Zuiderdiep, Ged. Kattendiep, Damsterplein) en is de ringvormige structuur aan de zuidzijde afgemaakt met de aanleg van het Verbindingskanaal.

Al met al zijn de Diepen vervlochten met de historie van de stad en is de aanwezige topografie en het natuurlijke watersysteem door mensenhanden gebruikt en telkens opnieuw onder handen genomen. De huidige situatie ademt nog altijd het verleden en het water, de kadees en aangrenzende bebouwing vormen een echo van het functionele verleden met scheepvaart, overslag en opslag van producten. Deze handel heeft mede Groningen gevormd als belangrijkste stad van het noorden van Nederland.

Terwijl we spreken over de Diepenring als entiteit maakt de ontstaansgeschiedenis ons duidelijk dat delen van de ring in verschillende tijden zijn ontstaan en ook een verschillend gebruik hebben gekend met een directe link naar het betreffende achterland. Dit maakt het geheel des te interessanter en een rondgang langs de Diepen mede door de gebogen vormen tot een bijzondere scenografische ervaring.

2 Verblijfskwaliteit – in de leefbare stad krijgt de Diepenring een nieuwe invulling als verblijfsgebied

In de historie lag de nadruk vooral op scheepvaartbewegingen over het water en overslag van goederen op de kades. In de moderne tijd heeft het autoverkeer beslag gelegd op de ruimte en is het een verdeelring geworden. Meer nadruk op voetgangers en fietsers legt het accent op lagere snelheden, minder fysieke ruimte voor gemotoriseerd verkeer en parkeren levert kansen op voor vergroening en verblijfskwaliteit. Door de compactheid van de binnenstad is er vanuit het hart altijd een korte loopafstand tot aan de Diepenring. De ringvormige structuur geeft de mogelijkheid tot het maken van een ommetje rondom de historische binnenstad van +/- 4 km van ongeveer een uur ofwel een rondje joggen 20-30 minuten.

Het profiel van de Diepenring biedt niet overal voldoende ruimte om naast verkeer, ondergrondse kabels en leidingen ook verblijfsruimte, wandelen en groen toe te kunnen voegen. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of een ring van bomen rondom het stadscentrum mogelijk is, verschillende plekken met meer ruimte kunnen zeker worden vergroend. We onderzoeken hoe de 3-30-300 m

(min. 3 bomen zichtbaar vanuit huis, min. 30 % kroonbedekking en 300 m lopen tot een groene koele plek) toepasbaar is voor de Diepenring.

3 Zachte mobiliteit – de Diepenring wordt fietsring als alternatief voor drukte in het centrum

Fiets- en wandelroutes zijn in relatie tot de Diepenring op twee manieren van belang. Allereerst natuurlijk als rondje om het oude stadshart, zowel voor de fiets als ommetje te voet. Maar niet minder belangrijk zijn de radiale routes die de stadswijken en de nieuwe ontwikkelgebieden met het stadshart verbinden via de bruggen over de Diepenring. Voor beide geldt dat het gemotoriseerd verkeer momenteel de inrichting bepaalt, ontwerpen op snelheden vanuit de voetganger en fietser biedt kansen voor meer kwaliteit in gebruik en beleving.

Ook bewegen over het water zal worden gestimuleerd bij een andere inrichting van de oevers en de kades waarbij meer plekken aan de Diepenring tot leven komen. Kanoën, suppen, varen in sloepjes of een rondvaartboot biedt een geheel ander perspectief op de Diepenring en verlevendigt het stadsbeeld.

4 Water – de beleving van het water in de Diepenring wordt inzet

Groningen benut onvoldoende de kwaliteit van water in de stad. Het water van de Diepenring is vanaf maaiveld soms niet zichtbaar door een diepe ligging, maar vaker vanwege objecten op de kade, geparkeerde auto's en (woon)schepen.

Het is fijn als je op waterniveau bent en het wateroppervlak kan aanraken. Dit is op een aantal plekken gerealiseerd (of in uitvoering): nabij de Kattenbrug en Dudok. We onderzoeken of dit op meer plekken kan. Naast permanente contactmogelijkheid met het water denken we ook aan tijdelijk gebruik in, op en aan het water, mogelijk in de vorm van een Diepenfestival (vergelijk de Triennale in Brugge met tal van tijdelijke waterpaviljoens).

Een belangrijke opgave is het publiek maken van de kades, afscheid nemen van toegeëigende plekken in de openbare ruimte. Daarnaast is een opschoning nodig, zodat het water weer beleefbaar wordt vanaf de kade, en vanaf het water weer de volledige ruimte tussen de gevels. We onderzoeken hoe en waar de kades toegankelijk kunnen worden gemaakt voor een rondgang en waar meer doorzicht gewenst is om daarmee een voorstel voor verwijderen van parkeerplekken voor auto's en het opheffen van ligplaatsen en/of verplaatsen van woonschepen te kunnen maken.

5 Klimaat – hoe kan de Diepenring een klimaatsysteem worden?

Bij klimaat denken we in de eerste plaats aan adaptatie, het verminderen van overlast door hitte en overvloedige regenval, maar ook mitigatie is onderwerp van studie. Bij mitigatie wil je een situatie voorkomen die je niet kunt beheersen en bij adaptatie wil je een situatie beheersen die je niet kunt voorkomen. Meer CO₂ uit de lucht halen en opslaan kan door het toevoegen van beplanting en in het bijzonder bomen. Ook biodiversiteitsverlies kan verbeterd worden in, op en aan het water van de Diepenring. Daarbij komt zeker ook de waterkwaliteit aan de orde en willen we onderzoeken hoe deze te verbeteren is. Het streefdoel is water van zwemkwaliteit in de Diepenring.

Klimaatadaptatie t.a.v. hittestress kan door het aanplanten van bomen die schaduw toevoegen en verdampen. Wateroverlast kan van nature opgevangen in de Diepen, daarbij kijken we naar het gehele systeem van hemelwaterafvoer in de binnenstad met meer aandacht voor oppervlakkige afvoer.

We onderzoeken ook of het water een rol kan spelen in verkoeling of verwarming als duurzaam energiesysteem.

6 Transport – de Diepenring houdt een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem van de binnenstad

We beschouwen opnieuw de betekenis van de Diepenring in het verkeersysteem van de Mobiliteitsvisie om de binnenstad bereikbaar te houden. Inprikkers vanaf de Stadsring hoeven niet noodzakelijkerwijs via de Diepenring met elkaar verbonden te zijn, mits parkeergarages bereikbaar blijven en bewoners in de binnenstad met de auto en bij hun woning kunnen komen. Uiteindelijk willen we de automobilititeit in de binnenstad zelf terugbrengen. Vanuit de binnenstad bezien zijn de radiale verbindingen naar de wijken en nieuwe ontwikkellocaties van groot belang voor fietsers en voetgangers. De Diepenring maakt onderdeel uit van het HOV-busnetwerk en ook de stadslogistiek maakt gebruik van de Diepenring.

Vanwege de ringvorm is de Diepenring bij uitstek ook van belang voor kabels en leidingen, we willen onderzoeken of deze meer gebundeld kunnen worden en/of mogelijk deels ook onder water kunnen worden gebracht.