



concept

# visie diepenring

de parels en de ketting

09 09 2009

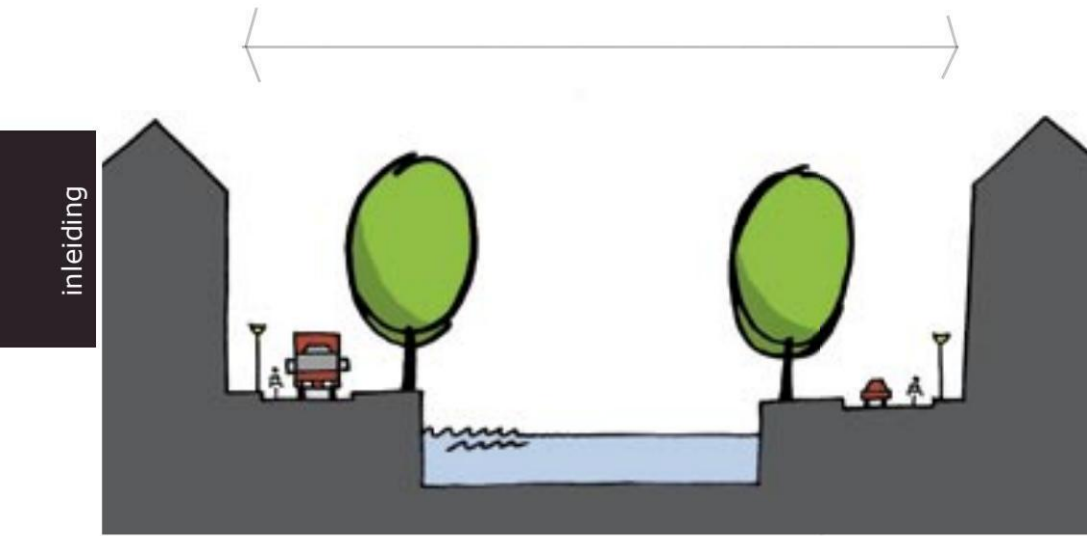


**inhoud**

<b>1. inleiding</b>	<b>5</b>	<b>5. visie</b>	<b>57</b>
<b>2. opgave</b>	<b>9</b>	5.1 concept	58
2.1 doel	11	5.2 ketting	61
2.2 achtergrond	11	<i>verkeer</i>	
2.3 proces	13	<i>materialisatie</i>	
<b>3. inventarisatie</b>	<b>15</b>	<i>kade</i>	
3.1 input	17	<i>bomen</i>	
3.2 historie	21	<i>verlichting</i>	
3.3 verkeer	23	<i>recreatie</i>	
<i>modaliteitenroutes</i>		5.3 parels	66
<i>circulatie</i>		5.4 diepenring in 2020	72
<i>parkeren</i>		<i>van visie naar ontwerp</i>	
3.4 ruimte	29	<b>6. fasering</b>	<b>81</b>
<i>materialisering</i>		<i>aanpak</i>	
<i>verblijfsplekken</i>		<i>uitvoering</i>	
3.5 functioneel	33	<i>financiën</i>	
<i>recreatie en toerisme</i>			
<i>park plein en bomen</i>			
<i>monumenten</i>			
<i>functies begane grond</i>			
<i>woonboten</i>			
<i>kade</i>			
<i>verlichting</i>			
<b>4. analyse</b>	<b>43</b>		
4.1 maatvoering	45		
4.2 vier varianten profiel	47		
4.3 ruimtelijke aspecten	51		
<i>identiteit</i>			
<i>verkenning ruimtelijke karakteristieken</i>			

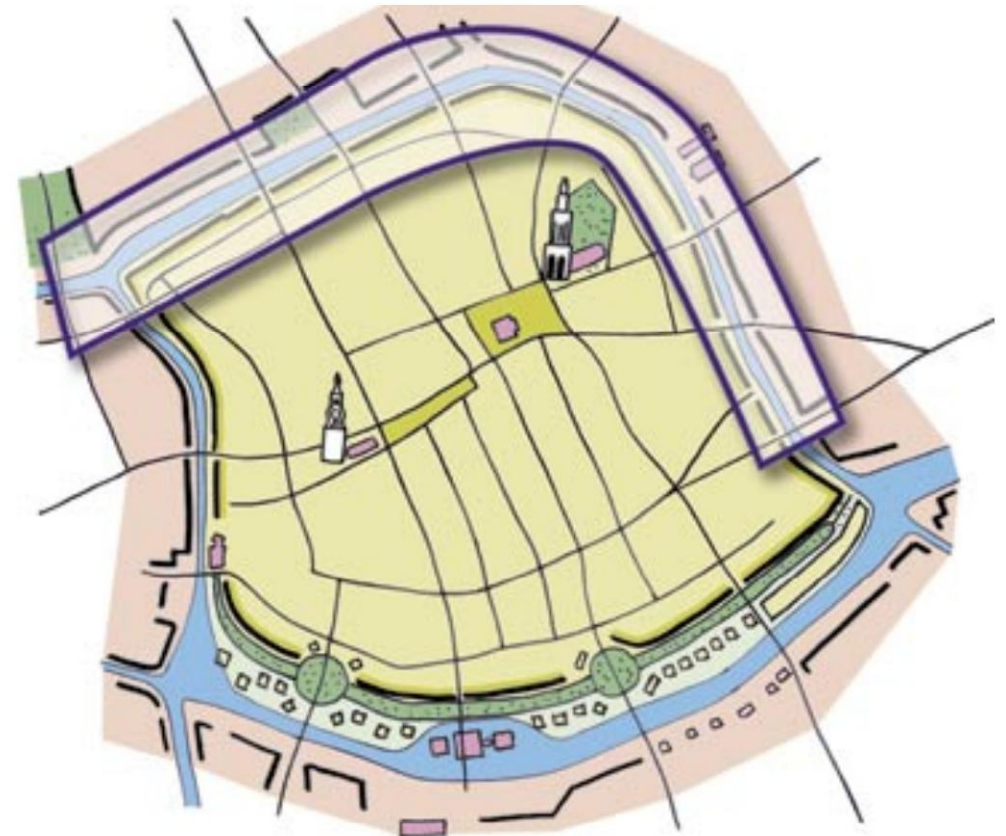


# 1. inleiding



inleiding

diepenring van gevel tot gevel



plangebied herinrichting diepenring

De diepenring van Groningen als visitekaartje van de stad. Met dit bestuurlijk eindbeeld voor ogen heeft een ambtelijke projectgroep het afgelopen jaar intensief samengewerkt met betrokken burgers aan de visie op de diepenring. Een visie die in haar uitwerking de kroon moet worden op een heringerichte binnenstad. Een eindbeeld dus, waar met veel aandacht de ruimtelijke en functionele kwaliteit van de rand van de binnenstad samenkomen.

De visie richt zich op de diepenring tussen de Vissersbrug en de Steentilbrug. In dit plangebied valt veel winst te halen. De ambitie is om de Diepenring een aantrekkelijk visitekaartje van de binnenstad te laten zijn. Er zal bij het uiteindelijke ontwerp rekening gehouden moeten worden met diverse ontwikkelingen die raakvlakken hebben met de diepenring, zoals de aanleg van de tram, het aansluiten van de woonboten op het riool, de bouw van de Oostwand en het Forum en de herinrichting van het Damsterdiep. Maar dit zijn ook mogelijkheden om met visie te kunnen herinrichten. De referentie voor dit kansrijke noordelijke en oostelijke deel is het westelijke gedeelte van de diepenring.

Het stadsbestuur vindt de betrokkenheid van de stadgers belangrijk. De betrokkenheid met de diepenring is groot. Ondernemers, aan- en omwonenden en belangengroepen wisten de weg goed te vinden naar de informatiebijeenkomst in oktober 2008. Een grote enthousiaste klankbordgroep was het gevolg. Samen werd vervolgens het pad bewandeld dat is uitgemond in deze visie op de diepenring waarin de klankbordgroepleden hun inbreng herkennen. Voor de visie is gezocht naar samenhang

en eenheid op de diepenring. Aan de ene kant willen we het verblijven aantrekkelijker maken, met oog voor een eigen identiteit per kanaalvak. Aan de andere kant willen we de bereikbaarheid van de binnenstad garanderen. Voor u ligt daarom een ontwerpconcept voor de diepenring dat zowel de verblijfsfunctie als de verkeersfunctie optimaal combineert. Hierin wordt uiteraard stilgestaan bij de bijzondere kwaliteiten op de noordelijke en oostelijke diepenring.



Hoge der A voor herinrichting



Hoge der A na herinrichting



# 2. opgave



Ooit vormde een ring van water de fysieke en levendige begrenzing van de historische binnenstad. Deels is deze historische ring gedempt (Reitemakersreige - Zuiderdiep - Kattendiep). De diepenring heeft nu vooral een verkeersfunctie en is voornamelijk ingericht als parkeer- en verdeelring voor de binnenstad.

## 2.1 doel

In de visie wordt de ruimtelijke en functionele betekenis van de diepenring voor de toekomst opgesteld. Het gaat om de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte van gevel tot gevel in de verschillende kanaalvakken. De opgave richt zich op het vaststellen van een algemeen basisprofiel dat zorgt voor samenhang en ruimtelijke eenheid. Het geeft vorm aan de betekenis van de diepenring in de verkeersstructuur van de stad. Bij elk kanaalvak, van gevel tot gevel, wordt het karakter bepaald en versterkt. Belangrijk is dat het ontwerp van de openbare ruimte goed doordacht wordt. Beheersaspecten spelen hierbij een belangrijke rol.

De verkeersfunctie moet behouden blijven. Zowel nu als in de toekomst zijn bereikbaarheid, doorstroming en verblijven, maar ook laden en lossen, van groot belang.

De verblijfsfunctie moet worden toegevoegd om de bezoeker de mogelijkheid te geven om te genieten van de aantrekkelijkheid van dit deel van de stad. In de huidige situatie zijn daarvoor te weinig voorzieningen. Ook is de historische en functionele betekenis onderbelicht. Wandelende bezoekers vinden veel obstakels op hun weg. De aaneengesloten rij geparkeerde auto's nodigt niet uit om

van het uitzicht of het water te genieten. En andersom, vanaf het water bestaat het zicht op de stad vaak uit rijen geparkeerde auto's.

## 2.2 achtergrond

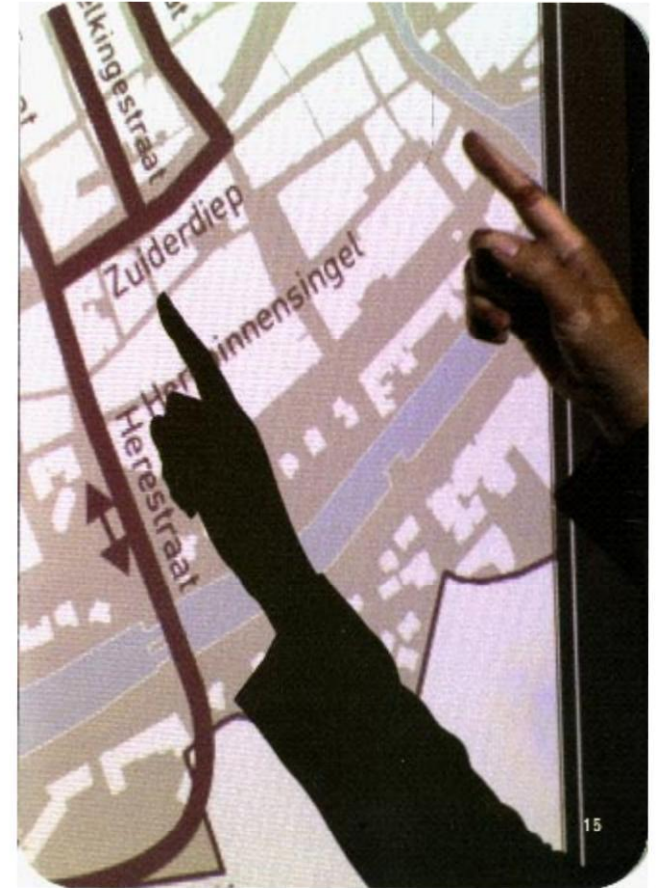
Al in de nota 'Een verstopte kransslagader, een zwakker kloppend hart' (mei 2000) schetst de 'Gezamenlijk buurtverenigen Centrum Groningen' de problematiek op de diepenring en worden suggesties gedaan voor verbeteringen. Uit de gezamenlijke reactie van het Groninger City Comité (GCC) en de Kamer van Koophandel (KvK) in maart 2002 en gesprekken met de gemeente op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau, bleek dat deze partijen in hoofdlijnen hetzelfde gemeenschappelijke doel voor ogen hebben. Dit is het optimaliseren van het functionele en ruimtelijke gebruik van de huidige diepenring om er een aantrekkelijk visitekaartje van te maken. Het GCC en de KvK hebben daarbij specifiek aandacht voor de doorstroming en laden en lossen gevraagd.

Het voornemen om de diepenring aan te pakken is in het collegeprogramma 2002-2006 opgenomen. Om voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te houden is de herinrichting van de diepenring tot de oplevering van de parkeergarage Damsterdiep uitgesteld. Inmiddels is de aanleg van de parkeergarage begonnen en is er een budget van circa € 3,5 miljoen voor de gedeeltelijke herinrichting van de diepenring beschikbaar. Het herinrichten van het noordelijke en oostelijke deel van de diepenring wordt daarom met deze visie in beeld gebracht. Zo is een afstemming mogelijk met de

voorgenomen aanpak van verschillende grootschalige ontwikkelingen in en om de binnenstad. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om de doelstellingen uit de Nota Watergang van 1999 uit te voeren. Met als doel het gebruik van het water, de ligplaatsen voor woon- en charterschepen binnen de regels te brengen. In overleg met het Woonschepencomité is een analyse van de sterke en zwakke punten van het wonen op het water van de diepenring gemaakt en een aanzet voor een verbeterplan gegeven. Een afzonderlijke werkgroep onder voorzitterschap van de stadsdeelcoördinator Binnenstad heeft dit opgepakt. Deze werkgroep zorgt voor een nauwgezette afstemming met de projectgroep die zich bezighoudt met het opstellen van een visie en de herinrichting van dit deel van de diepenring.

*Binnenstad.nu, het Bomenstructuurplan, en Stad in beweging, beleidsnota verkeer en vervoer periode 2007-2010* hebben als kader gediend.

De visie is bedoeld om voor de gehele noordelijke en oostelijke diepenring een inrichtingsvoorstel te maken op hoofdlijnen. Voor de uitvoering moet een detailuitwerking volgen van het aangewezen deel van de diepenring dat aangepakt wordt. Hierbij zal dan worden gekeken welke elementen toegevoegd moeten worden om de identiteit, de functionele en ruimtelijke kwaliteit te benadrukken. Ook zal een logische en vooral praktische aansluiting moeten worden gemaakt op het bestaande deel van de stad.



## 2.3 proces

Het college heeft de bewoners van Groningen willen betrekken bij het opstellen van de visie op de diepenring. Dit proces is vertaald naar een communicatieplan waarbij vanuit een klankbordgroep kon worden meegedacht in het ontwerpproces. De voortgang kon door belangstellenden worden gevolgd op de website ([www.diepenring.groningen.nl](http://www.diepenring.groningen.nl)). Op de site werden verslagen en samenvattingen gepubliceerd voor de klankbordgroepleden en hun eventuele achterban. Ook was het mogelijk om vragen te stellen, opmerkingen te maken of suggesties te doen die in het proces meegenomen konden worden.

Voor de visie is gekozen om ruimte te bieden voor participatie als onderdeel van het communicatieproces, met de volgende uitgangspunten:

- pro actieve instelling;
- transparantie;
- ruimte bieden om overeenstemming te bereiken;
- een resultaat neerzetten waarin de eigen bijdrage wordt herkend;
- een zorgvuldig en afgewogen besluit nemen.

### *Communicatiedoelstelling*

De projectcommunicatie richtte zich op twee aspecten.

1. ruimte maken voor inbreng van betrokkenen;
2. samen met de klankbordgroep het proces doorlopen en aan de hand van keuzemomenten stappen maken.

In absolute zin zijn er meerdere partijen betrokken bij het project te weten:

ondernemers, bewoners, belangengroepen. Daarbij is de invloed verschillend en afhankelijk van de directe of indirecte betrokkenheid. Sommige bijdragen konden rekenen op brede steun, andere werden slechts gevoed door een 'beperkt' individueel belang.

### *Klankbordgroep*

De klankbordgroep is direct betrokken geweest in het tot standkomen van de visie. Aanvankelijk was het de bedoeling dat voor de samenstelling een vaste groep zou worden uitgenodigd die een eigen achterban vertegenwoordigt. Op de informatieavond bleek grote individuele betrokkenheid te bestaan van belangstellenden. Ook ontstonden er spontane belangengroepen. Uiteindelijk heeft een grote groep mensen zich aangemeld voor de klankbordgroep. Vervolgens is de klankbordgroep meegenomen in het proces om de visie tot stand te brengen. Aanvankelijk bestond er enige angst dat er weinig inbreng meer mogelijk was. Immers de randvoorwaarden: één rijbaan voor auto's, een aparte strook voor fietsers, ruimte voor de voetganger en het opheffen van het parkeren, waren dwingend. Gedurende het proces is gebleken dat er naast genoemde randvoorwaarden nog voldoende eigen inbreng geleverd kon worden. Met de klankbordgroep zijn de randvoorwaarden geijkt en vervolgens is het proces gestart met het inventariseren wat die randvoorwaarden betekenden voor het ontwikkelen van de visie. Vervolgens is ter plaatse gekeken wat het voor de uitwerking kon betekenen. In een ateliersessie hebben klankbordgroepleden vooral belangen onderzocht die in het ontwerp van de diepenring ingepast moesten worden. Daarbij kwamen creatieve oplossingen naar

voren en schroomde men niet om in de belangenafweging zaken op te offeren of over fysieke grenzen als kademuren heen te bouwen. Na de inventarisatie volgde een analyse. De analyse gaf aan waar de knelpunten lagen, maar ook waar de waardevolle elementen van de diepenring te vinden zijn.

Er is ruimte geboden aan de kritische opstelling van de klankbordgroepleden ten opzichte van de randvoorwaarden. Deze open vorm van communicatie heeft zeer verhelderend gewerkt.



# 3. inventarisatie



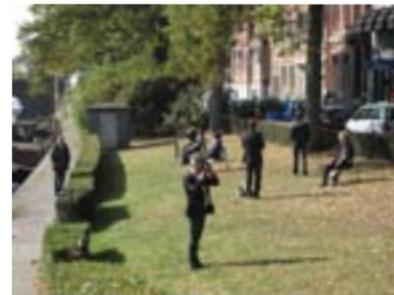
sessies klankbordgroep



brainstormresultaat van een groepje studenten Sociale geografie van de RUG.







een aantal parels en kansen in beeld





Hoger der A 1861



Groningen 1570 geprojecteerd op de huidige stad



overzicht historische pakhuizen aan de diepenring



Ebbingepoort 1877



Westerhaven 1926



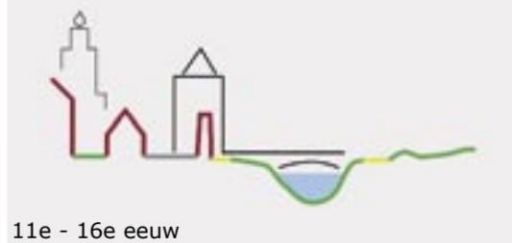
Spilsluizen

## 3.2 historie

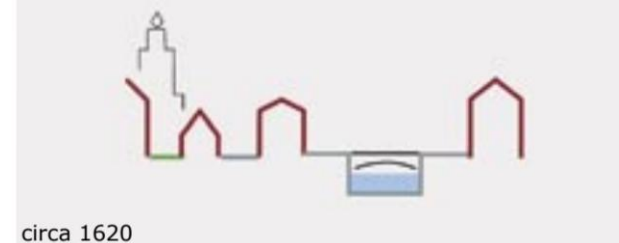
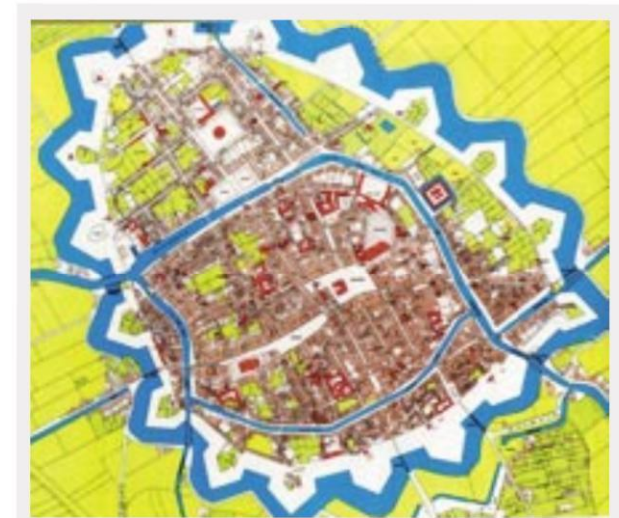
De diepenring, een fantastische plek waar nu nog heel veel van de Groningse geschiedenis te zien is. De plek waar Groningen een groot deel van zijn ontstaan aan te danken heeft, voortvloeiend uit de Drentse A. Op de kop van de Hondsrug en verbonden aan de Hereweg, was de diepenring het eerste onderdeel van de waterhuishouding en verdediging van de stad. Toen de Drentse A werd uitgegraven tot het Reitdiep kreeg de stad een volwaardige verbinding met de zee en werd de diepenring het centrum van handel en industrie. Het werd een plek van grote bedrijvigheid, van schepen, havens, pakhuizen, herenhuizen en veel mensen. Er werd bier gebrouwen, turf overgeslagen en vee verhandeld. De diepenring werd onderdeel van de stad. Dit kreeg zijn ruimtelijke vertaling in eerste instantie in de aanleg van het bolwerk en begin 17e eeuw met de grote uitleg die de diepenring volledig binnen de stadsmuur betrok. Het karakter van de diepenring veranderde ook drastisch toen de getijden getemd werden met sluizen. Hieraan herinneren onder andere het Lopende diep en Spilsluizen.

In de loop van de 20e eeuw is het accent van de diepenring gaan verschuiven van het water en de kade naar de aanliggende straat. Zo sterk dat delen werden gedempt en het water werd bewoond. Daarbij is het autogebruik toegenomen en hierdoor is het straatbeeld veranderd. Vele auto's staan geparkeerd langs de kade en de gevel.

De relatie water, boten, kade, straat en architectuur moeten weer bij elkaar worden gebracht: functioneel en ruimtelijk een eenheid van gevel tot gevel. Er zijn nog vele interessante gebouwen, elementen, straten en structuren die deze fascinerende geschiedenis in zich hebben. Het is de uitdaging om deze mogelijk te accentueren, omdat het een grote meerwaarde is voor de stad.



11e - 16e eeuw



circa 1620

de diepenring van buitenmuurse slotgracht in de 11-16e eeuw naar een stedelijke gracht in circa 1620.



De Oosterstraat voor de herinrichting van 1977



Het in 1977 ingevoerde Verkeerscirculatieplan(VCP)



Binnenstad Beter

### 3.3 verkeer

De basis voor de verkeersopzet wordt gevormd door 'de compacte stad' gedachte van waaruit Groningen zich al tijdens ontwikkelt. Naar de toekomst is dit een belangrijk gegeven, omdat Groningen een duurzame stad wil zijn, ook op het gebied van verkeer en vervoer. Nu al is het percentage fietsverkeer met een aandeel van 50% een bijzonder feit, dat expliciet gewaardeerd werd met de titel Fietsstad nummer 1 in 2004.

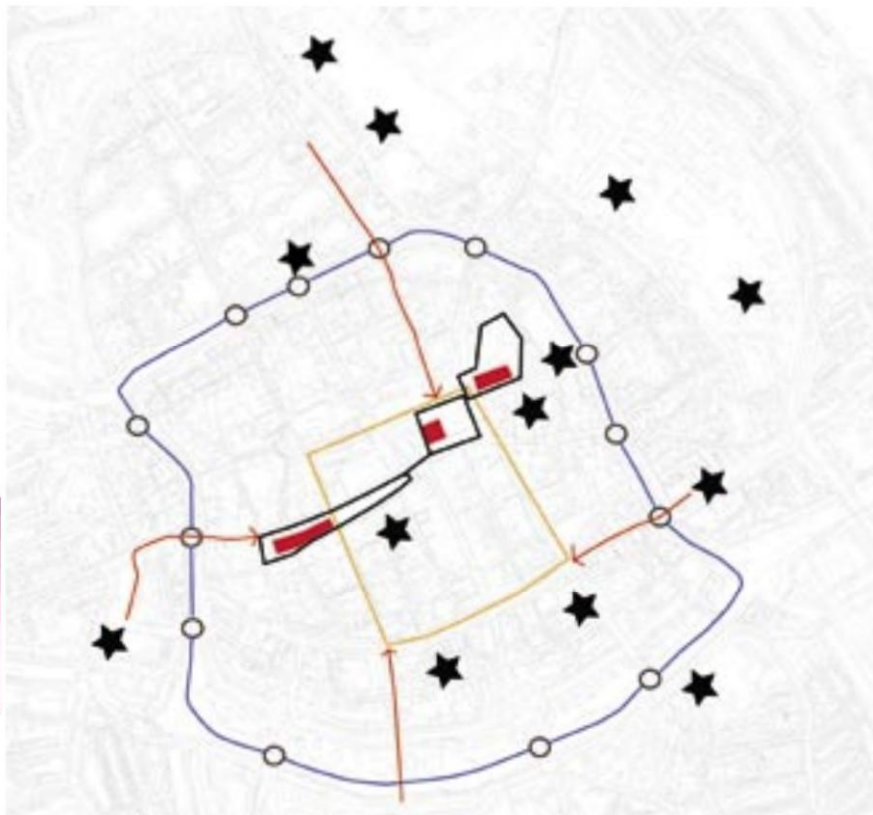
Daarnaast voert Groningen een spraakmakend verkeersbeleid. Eind jaren '70 met de invoering van het Verkeerscirculatieplan (VCP), gevolgd door een duidelijk parkeerbeleid en in de jaren negentig op het gebied van stadsdistributie en fietsverkeer. In dit nieuwe millennium dient zich de komst van de regiotram aan, in aansluiting op het ruimtelijke ordeningsbeleid waarbij de relatie met de regio gezocht is. Voor het centrum van de stad heeft integraal beleid geleid tot een aangenaam en aantrekkelijk verblijfsgebied en is in 2005 de titel 'Beste Binnenstad' verworven.

Voor de diepenring is vanuit dit perspectief de verkeersfunctie als parkeerring en verdeling voor goederenvervoer gewijzigd. De fietsers zullen nadrukkelijk een eigen veilige en comfortabele positie krijgen op de diepenring, het openbaar vervoer (bus en tram) zal onderdelen van de diepenring gebruiken als route.

Dat de fietser en voetgangers meer ruimte krijgen in de openbare ruimte is ook het resultaat van een gedegen beleid op het

gebied van parkeren en stallen. Groningen is een stad in een ruim ommeland en de gerichtheid op de stad heeft geleid tot een aanzienlijke stroom autoverkeer vanuit de regio van bezoekers en werknemers.

In de afgelopen periode is de aandacht vooral gericht geweest op het onderbrengen van autoverkeer in kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen. Het streven is om een gegarandeerde parkeerplaats aan te bieden op relatief korte afstand of tijd tot de eindbestemming. Parkeervoorzieningen zijn in ruime mate voorhanden: in en om de binnenstad (bezoekersgarages), in de schil om de binnenstad (bewonersparkeren) en op afstand parkeren voor werknemers en bezoekers, in combinatie met aanvullend vervoer (parkeer en reis). In het centrum lag de aandacht in de tijd van Binnenstad Beter (1993 - 2003) vooral op het verminderen van de hoeveelheid 'blik op straat', vooral in het belang van extra ruimte voor voetgangers. Momenteel ligt de aandacht meer op de stad als attractieve dynamo met een hoogwaardige inrichting. De successen en de lessen van Binnenstad Beter worden vertaald in een bestendig en coherent vervolg waarbij de voetganger nog meer centraal komt te staan.



-  diepenring / brug
-  winkelhart
-  pleinenreeks
-  aanlooproute
-  parkeergarage

aanlooproutes richting de binnenstad



route van de tram over de diepenring (ontwerp)

### modaliteiten

De diepenring wordt gebruikt door vele vormen van vervoer. Momenteel zijn dat de modaliteiten auto, vrachtverkeer, busverkeer, fietsers, voetgangers en hulpverleningsvoertuigen.

Opvallend daarbij is dat de diepenring weinig door fietsers en voetgangers wordt gebruikt, zeker als je het vergelijkt met andere delen van de diepenring en het gebruik van de radialen. De verklaring ligt deels bij het onaantrekkelijke beeld en soms zelfs bij de gevaarlijke situaties op routes voor langzaamverkeer. De diepenring zal voor fietsers een primaire route worden, omdat de binnenstad nog meer het domein van de voetganger zal worden. Verder is er behoefte om de recreatieve potentie van de diepenring beter te benutten. Dat vraagt om meer ruimte en aantrekkingskracht voor voetgangers.

Veel verkeer op de diepenring is gerelateerd aan de binnenstad: bewoners, bezoekers, werkenden of bevoorraders. Een klein deel van het (auto)verkeer gebruikt de diepenring als doorgaande route. De diepenring is ook onderdeel van de parkeerroute die bezoekers vanaf de invalswegen naar de parkeergarages van de binnenstad leidt.

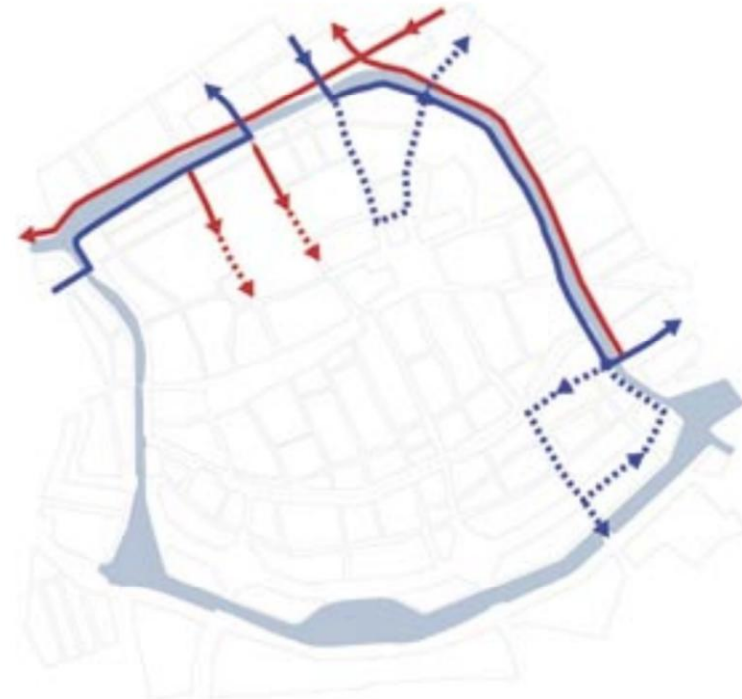
De toekomst brengt een aantal veranderingen met zich mee. Er komt een tram. Deze zal voor een klein deel over de diepenring rijden, vanaf het Kattenhage over de Turfsingel NZ naar het Boterdiep, in twee richtingen. Dit heeft een grote impact op het ruimtebeslag en de doorstroming van het verkeer. Gekoppeld aan de realisatie van de tram zullen er geen bussen meer over de Grote Markt rijden. Voor een deel zullen bussen over de diepenring geleid worden (dit is nog in onderzoek). De net opgeleverde garage Boterdiep zal in 2011 gevolgd worden met de openstelling van de garage onder het Damsterdiep en in 2015 de Forumgarage, met de daarbij behorende stromen van autoverkeer en zeker ook voetgangers. Deze drie garages zullen, net als de Westershavengarage uit 2003, belangrijke transitieplaatsen worden.

*circulatie/ routes*

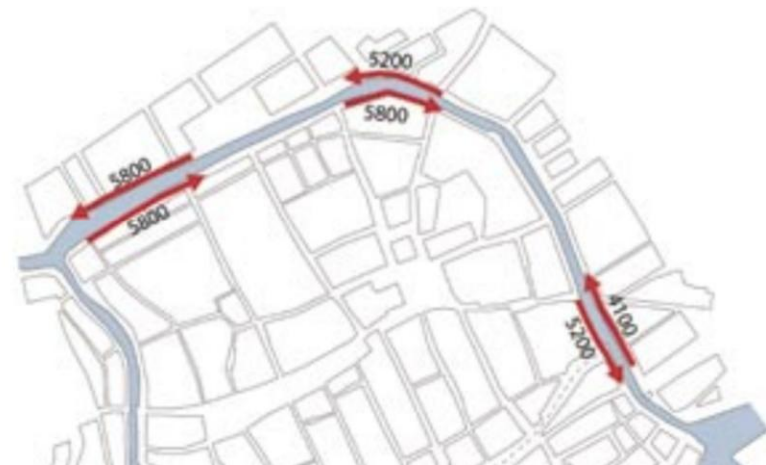
Een automobilist maakt tijdens een rit zelden gebruik van de totale lengte van de diepenring. Meestal wordt ingestoken vanuit één van de invalsroutes naar de bestemming en vandaar verder naar een uitvalsroute. De diepenring wordt ook gebruikt als ontsluitingsweg tussen aanliggende wijken. Voor het ontsluiten op groter schaalniveau wordt het gemotoriseerde verkeer over andere wegen geleid (zie kaart hieronder). Als men de intensiteit van het autogebruik bekijkt valt op dat deze gemiddeld is voor een binnenstedelijke ontsluitingsweg. Aan de oostzijde is het iets rustiger op de diepenring, waar een deel wordt overgenomen door de Petrus Campersingel en de Oostersingel. Met de komst van de garage Damsterdiep zal de verkeersstroom aan de oostzijde verder afnemen, maar met de komst van de Forumgarage weer toenemen. De benadering van de binnenstad door voetgangers zal dan redelijke gelijk verdeeld worden: vanuit het zuiden (station), het westen (Westerhaven), het oosten (Damsterdiep) en vanuit het noorden (Boterdiep).



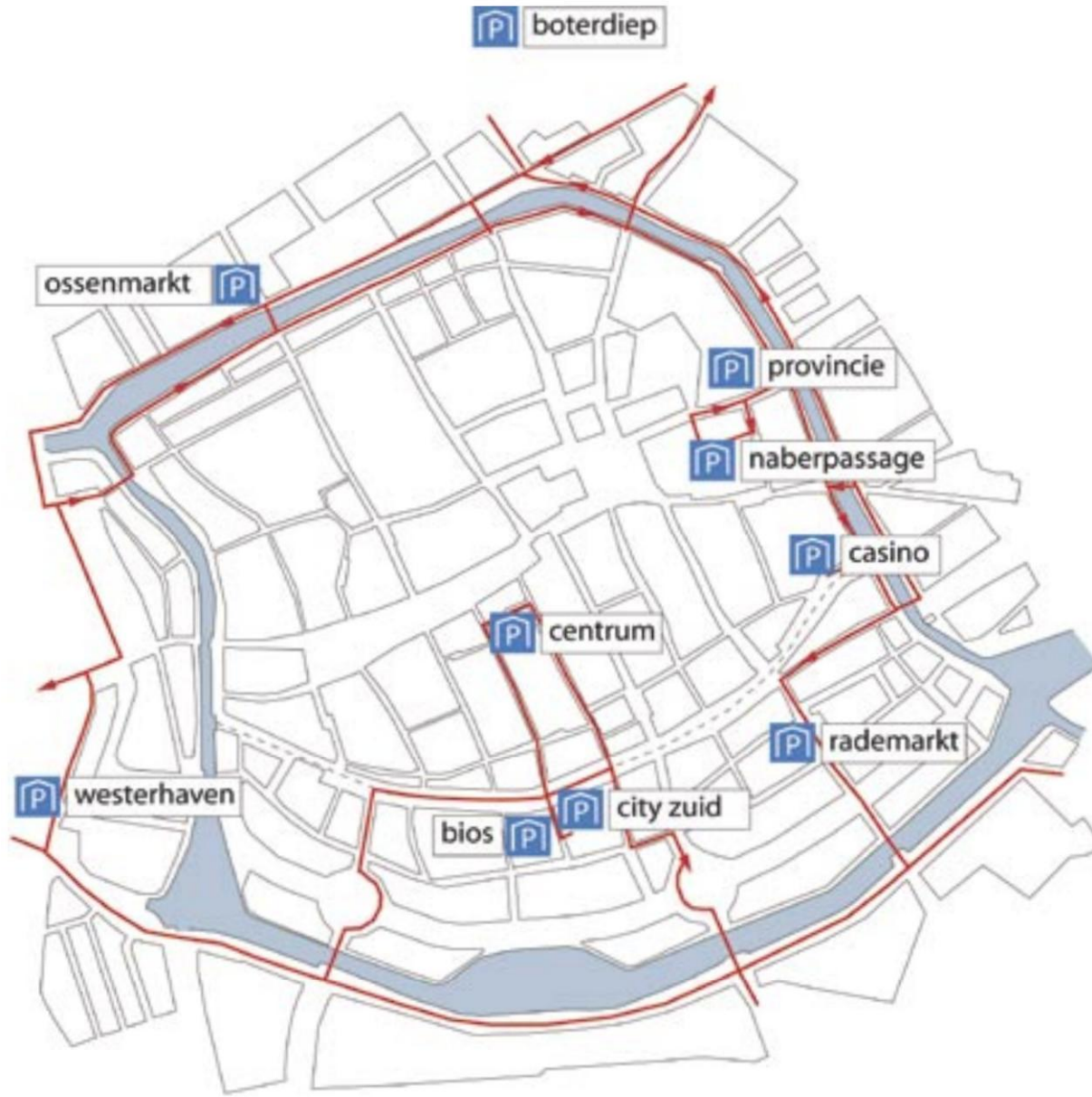
in- en uitvalswegen van en naar de binnenstad Groningen



autoroutes over de diepenring



verkeerstelling diepenring 2009



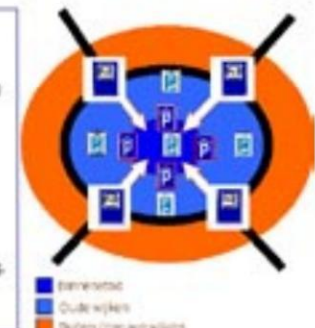
parkeerroutes, parkeergarages

*parkeren*

Het parkeerbeleid is erop gericht dat auto-gebruik voor een bezoek aan de binnenstad wordt beperkt en dat het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets wordt gestimuleerd. Om de bezoekers van buiten de stad te bedienen zijn er P+R transferia gecreëerd met aanvullende citybussen. Voor mensen die toch met de auto willen komen wordt een hoog-tarief parkeergeld gerekend. Het straatparkeren wordt steeds meer vervangen door parkeergarages. Voor mindervaliden zal er in of nabij de binnenstad laagdrempelig parkeren blijven, al dan niet gekoppeld aan een OV-verbinding. Voor bewoners wordt er gewerkt met een bewonerspas-systeem. In de binnenstad (inclusief binnenzijde diepenring) worden zoveel bewonerspassen verstrekt als er straatparkeerplaatsen aanwezig zijn. Dit betekent dat in principe alle parkeerplaatsen op straat voor bewoners bestemd is. Deze parkeerplaatsen worden ook gebruikt door bezoekers van de binnenstad (hoog tarief), voornamelijk tijdens kantooruren als er nog bewonersplekken beschikbaar zijn. Voor de oude wijken, waar de buitenzijde van de diepenring toebehoort, geldt hetzelfde als de binnenstad met het verschil dat hier geen maximum is aan het aantal te verstrekken vergunningen en het tarief lager is.

De kern van ons parkeerbeleid is een 'vier trapsysteem'

- + **Binnenstad** => op straat, hoog tarief en kort parkeren/binnenstads- (rand)garages; hoog tarief en lang parkeren;
- + **Oude wijken** => betaald parkeren regeren;
- + **Ringweg** => P&R/Citybus;
- + **Buiten/nieuwe wijken** => parkeeraanbod faciliteert vraag.



hoofdpijnen parkeerbeleid

Het autogebruik blijft toenemen en daarmee ook de druk op de binnenstad. Het beleid in de binnenstad richt zich primair op het versterken van de aantrekkelijkheid van het verblijfsklimaat van de binnenstad en de diepenring. Om de verkeersstroom op te vangen, en te voorkomen dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte, worden bezoekers en bewoners gestimuleerd gebruik te maken van parkeergarages. Na het realiseren van grote parkeergarages voor met name bezoekers van de binnenstad; de Westerhaven, garage Boterdiep, garage Damsterdiep, start de functie-wijziging van de Haddingegarage van bezoek naar bewonersgarage. In 2015 zal vervolgens de Forumgarage openen. Zoals afgesproken zal de toename van parkeerplaatsen in garages gecompenseerd worden door een afname op straat.

Voor bewoners zal dit betekenen dat er minder plaatsen op straat zullen zijn. Dit zal gecompenseerd worden met buurtstallingsplaatsen en speciale bewonersvergunningen voor in de openbare garages. Het tarief van de bewonersstalling zal kostendekkend worden. Het wonen op de diepenring krijgt zo een ruimtelijke kwaliteitsverbetering en de parkeervraag wordt passend opgelost. Het wonen op de diepenring wordt op deze manier aantrekkelijker gemaakt.



totaal buitenzijde 211

totaal binnenzijde 163

totaal 374

★ parkeergarage  
● buurtstalling



aantal parkeerplaatsen op de diepenring (2009)



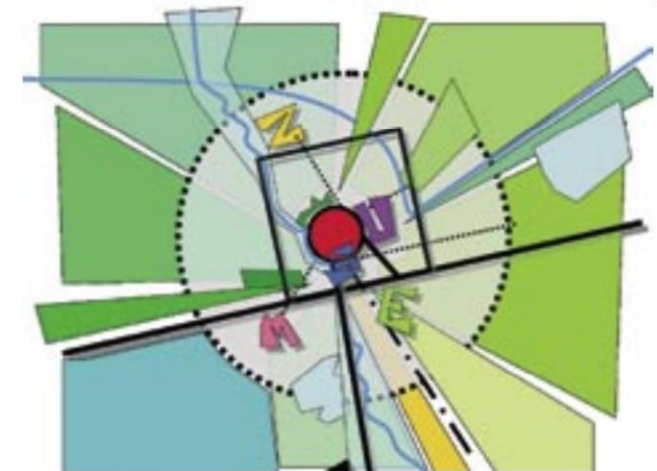
### 3.4 ruimte

De binnenstad wordt in de visie 'Binnenstad.nu!' (2009) gezien als één van de dynamo's in de stedelijke ontwikkeling en ligt tussen twee andere dynamo's, het UMCG en het stationsgebied, in. De diepenring markeert de overgang tussen de stad Groningen en het hart. Binnen de cirkelvormige historische binnenstad, met een doorsnede van ongeveer 1 km, verblijven jaarlijks ruim 30 miljoen bezoekers. In de beleidsvisie Binnenstad.nu! is de ambitie uitgesproken om tot 40 miljoen bezoekers door te groeien, door de attractiewaarde van de binnenstad te vergroten. De bouw van het Forum aan de oostzijde van de Grote Markt en de aanleg van de regiotram kunnen daar een belangrijke impuls voor zijn.

De diepenring is een samenhangende openbare ruimte die de rand van het historische centrum markeert. Aan beide zijden van de waterring overheerst een inrichting met voornamelijk een verkeersfunctie (rijden en parkeren) In de beleidsvisie Binnenstad Beter is al in 1993 het voornemen geuit om de diepenring ook in een nieuw jasje te steken en een visitekaartje voor de binnenstad te laten zijn.

De ring van water die gedurende het hele bestaan van de stad Groningen van betekenis is geweest, voor de afwatering van de regio, voor de handel met het ommeland en Hanzesteden aan de Noordzee, en als verdedigingsgracht, kan nu een eigentijdse functie krijgen. Het water kan een meer recreatieve en attractieve waarde krijgen dan nu het geval is en kan ook als smeerolie tussen de dynamo's functioneren. Om ruimte te maken voor nieuwe waarden is het nodig om stil

te staan bij het bestaande gebruik van de kades en het water. Op de kade staan bijna 400 auto's geparkeerd, waarvan ongeveer de helft toebehoort aan bewoners. In het water overheerst de aanwezigheid van woonarken. De trotse historie van bruine vlootschepen ligt te pronken in de waddenzee of is slechts beperkt vertegenwoordigd aan de Hoge der A. Het westelijk deel van de diepenring (Museumbrug - Visserbrug) en de Winschoterkade hebben de transformatie al ondergaan. Een stadsgracht die zichtbaar is en waaraan verblijf mogelijk is, zoals bij de Reitemakersrijge. Er wordt een extra dimensie toegevoegd aan het beleven van de binnenstad. Nu is het tijd om de noordelijke en oostelijke Gold'n Raand van de binnenstad op te waarden.



dynamo's uit de structuurvisie Stad op Scherp



plankaart Binnenstad Beter



gele en rode steen anno 2009

### *materialisering*

De huidige materialisering vind zijn oorsprong in het Verkeercirculatieplan van 1977, waarbij de 'City'-gedachte (met de Grote Markt als centrale 'rotonde') werd vervangen door een stadsring-gedachte. De binnenstad werd opgedeeld in vier sectoren om doorgaande routes te voorkomen. Het betekende een grote verandering voor de binnenstad van het 'autodenken' naar de voetganger als maat voor de inrichting van de straten. Een logisch vervolg hierop was Binnenstad Beter (1993), waarbij de verworven nieuwe betekenis van de binnenstad werd vertaald in een samenhangend inrichtingsplan.

Eenzijds ging het om de inrichting te ontdoen van zijn hiërarchie en de stromen te mengen. Het recht van de sterkste (auto) werd omgezet in het recht van de zwakste (voetganger). Anderzijds ging het om het maken van een uniform plan dat als drager diende voor de kwalitatieve uitstraling van de binnenstad, om zo de opgetreden verrommeling en privatisering van de openbare ruimte tegen te gaan (uitstallingen van winkels, willekeur van terrassen en materialisering).

Gekozen werd voor gele steentjes als basistapijt, de beheerste stad. De karakteristieke, expressieve en verborgen plekken kregen een eigen materialisatie. Veelal met rode steen, een granietsteen of een andere natuursteen. Met de overige inrichtingsonderdelen werd op dit concept aangesloten, zoals de verlichting en het straatmeubilair.

De uitvoering van Binnenstad Beter, resulterend in het ontwerp 'Ruimte voor Ruimte', is vanaf 1993 gefaseerd uitgevoerd. In de loop

der tijd zijn er enige aanpassingen en aanvullingen gekomen. Zo is de gele steen verbeterd, het terrasbeleid is meer toegespitst op de wens van de ondernemers, is ruimte gemaakt voor ondergrondse afvalcontainers ed. Verder is er in delen van de oude wijken een rode steen toegepast om aan te sluiten bij het inrichtingskarakter van de binnenstad en om de eigenheid te behouden.

De huidige inrichting van het noord en oostelijke deel van de diepenring is nog van voor Binnenstad Beter. De zuid en westzijde zijn al wel grotendeels aangepast.

De tijd is nu aangebroken om ook voor het resterende deel van de diepenring een nieuw inrichtingsplan te maken. Dit zal deels gebeuren op basis van de uitgangspunten van Binnenstad Beter, met dien verstande dat dit stuk diepenring onderdeel blijft van de verkeercirculatie van de stad. Doorstroming van het verkeer blijft noodzakelijk. De vraag dient zich aan waar de grens is van de binnenstad, gelet op de toepassing van de materialen. Hier gaan we in de analysefase dieper op in.

*verblijfsplekken*

Aan de diepenring zijn diverse verblijfsplekken. Deze verblijfsplekken zijn verschillend van karakter, een looproute over de kade, bankjes, terrassen en openbare tuinen. Opvallend is dat er in het noordelijke en oostelijke deel veel minder activiteiten zijn dan in het westelijke gedeelte van de diepenring. Verondersteld kan worden dat dit een direct gevolg is van de voltooide herinrichting van de Hoge en Lage der A, waarmee de aantrekkingskracht is versterkt en men wordt uitgenodigd om te (ver)blijven.



verblijfsplekken anno 2008



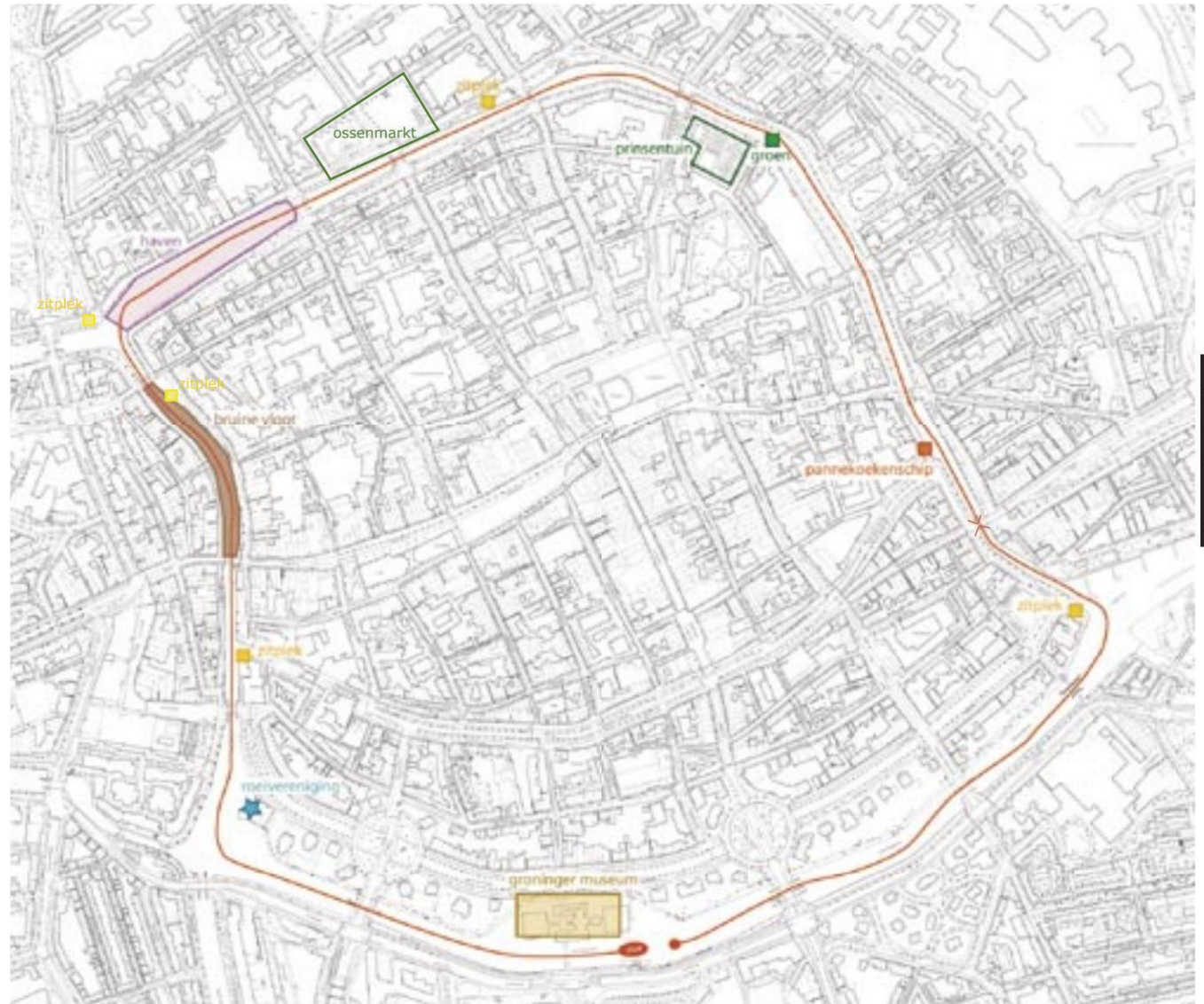
### 3.5 functioneel

#### recreatie en toerisme

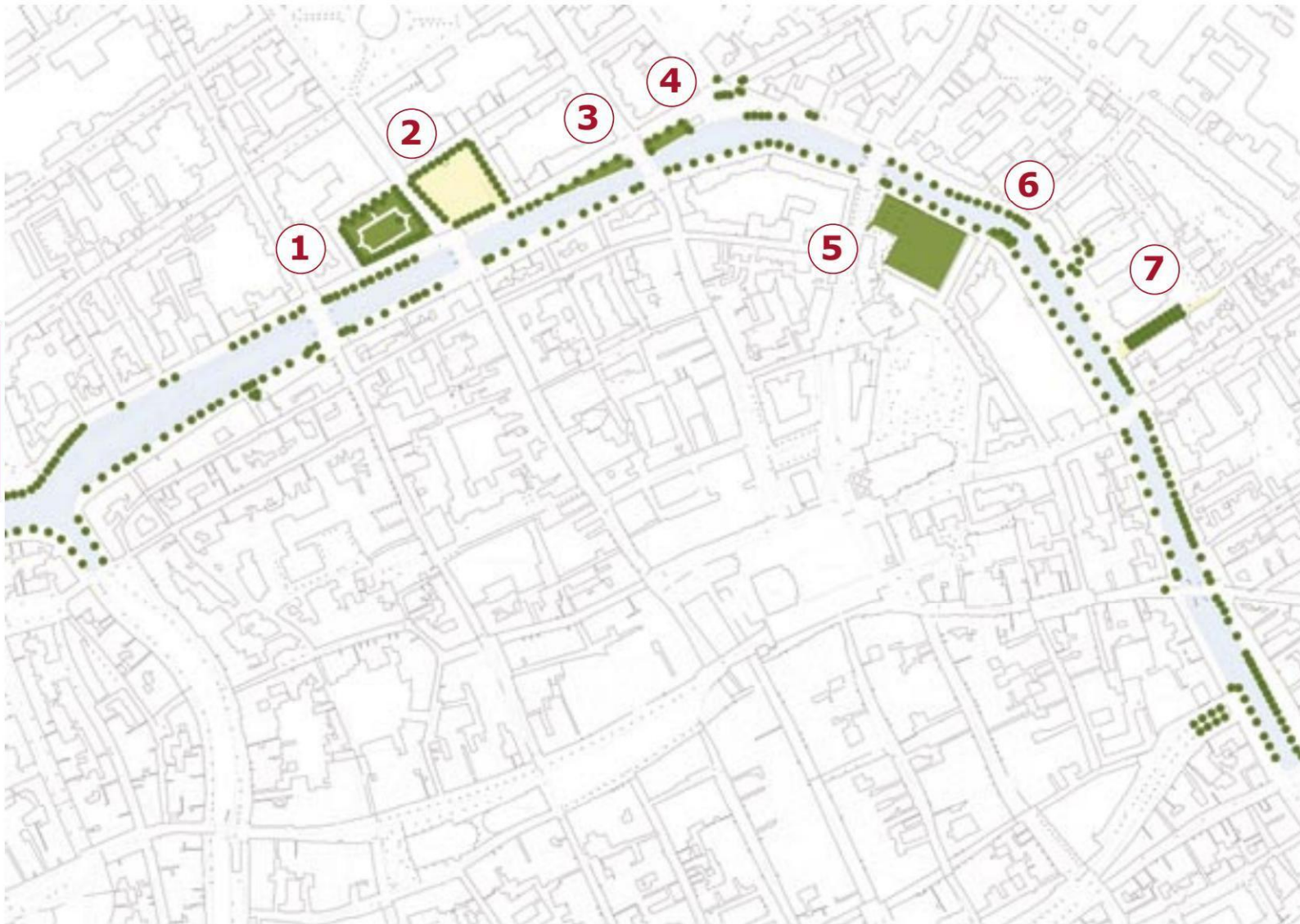
De diepenring heeft ook een recreatieve functie, zowel op de kade als in en op het water. Deze functie heeft veel potentie die tot nu toe weinig is benut. Vanaf het water heb je een hele andere beleving van de stad dan wanneer je loopt op de kade. Het water wordt momenteel bevaren door rondvaartboten, kroegboten, recreatieve sloepjes en er wordt gekanoed op de diepenring. Maar dit alles in beperkte mate. De recreatieboten, bruine vloot, kleinschalige beroepsvaart en de boot van Sinterklaas varen dit deel van de diepenring voorbij. De rondvaartboot bevaart de gehele ring, maar de overige vaartuigen gebruiken voornamelijk alleen het zuid- en westdeel van de Diepenring.

Dit komt doordat dit de staande-mastroute is, maar zeker ook omdat de noord-oostroute weinig aantrekkelijk is en bijna geen voorzieningen heeft voor boten, zoals aanlegsteigers, haventjes of openbare pleintjes aan het water. Verder wordt de doorvaartmogelijkheid vaak onmogelijk gemaakt door de beperkte hoogte van de Steentilbrug, die bovendien niet open en dicht kan.

Dit kan anders, door de Steentilbrug te vervangen door een beweegbare versie. Met een rondje diepenring moet ook de schoonheid van dit deel erfahrbaar worden en een alternatieve route zijn voor het Verbindingskanaal. Dat is interessant voor de varenden, maar zeker ook voor de kade van waaruit het water en watergebruik aantrekkelijker wordt. Verder is er de recreatie en toerisme op de kade. Menige rondleiding in de stad leidt over de Diepenring, langs de havens en de monumenten. Dit moet meer ruimte krijgen om naast het zien ook te kunnen genieten.



recreatie en toerisme



park plein bomen

*park plein bomen*

In het plangebied van de diepenring bevinden zich een aantal groene elementen. De lindebomen op de kades zorgen in de zomer voor een groen beeld. De bomen zijn onderdeel van het basis groenstructuurplan van de stad. Daarom wordt in deze visie gestreefd naar versterking van de boomstructuur, deels door het aanvullen van bomen en verder door bestaande bomen kwalitatieve ruimte te geven.

1. guyotplein
2. ossenmarkt
3. grasveld spilsluizen
4. grasveld turfsingel
5. prinsentuin
6. turfeilandje
7. platanenveld kruitlaan



*monumenten*

Langs de diepenring staat een groot aantal panden met monumentale waarde. Het historische karakter is een belangrijk onderdeel van de sfeer die de diepenring uitstraalt. Daarnaast zijn er nog de beeldbepalende gebouwen. Zij leveren een bijdrage aan het karakter van de diepenring, maar hebben geen monumentale status.

- gemeentelijk monument
- archeologisch gemeentelijk monument
- gemeentelijk monument voorbescherming
- naoorlogs monument
- rijksmonument
- archeologisch rijksmonument
- monumentale boom



inventarisatie







functies begane grond

*functies begane grond*  
 Hiernaast zijn de verschillende functies op de begane grond langs de diepenring in kaart gebracht. Opvallend is de enorme verscheidenheid aan gebruiksfuncties langs de diepenring. De invulling wonen is daarbij zeer ruim vertegenwoordigd.

- wonen
- bedrijf
- bedrijf + winkel
- horeca
- zorg / sport
- overig / bijzonder

### woonboten

De woonboten op de diepenring zijn zeer verschillend van kwaliteit. Er zijn vele mooie exemplaren bij, veelal historische schepen. De meeste varende en authentieke schepen liggen in de Noorderhaven, één van de weinige vrijhavens van Nederland. Het overgrote deel van de ligplaatsen wordt voor woondoel-einden gebruikt.

Een andere categorie vormen de woonarken. De meeste woonarken vinden hun oorsprong in de tijd van de woningnood. Tegenwoordig is er een ontwikkeling in de vorm van kamerverhuur op het water. De arken liggen vooral in het noord-oostelijke en oostelijke deel van de diepenring.

De onderhoudstoestand van diverse schepen en arken is een belangrijk punt van aandacht gelet op de belevingskwaliteit. Bij het verdwijnen van parkeerplaatsen op de kade komen de schepen en het water nog meer in beeld.

De raad heeft in mei 2009 het 'Verbeterplan wonen op het water' vastgesteld. De opgave is om de woonfunctie in de diepenring kwalitatief te verbeteren, door het stimuleren van onderhoud en beheer. Een aparte projectgroep houdt zich bezig met dit onderwerp.

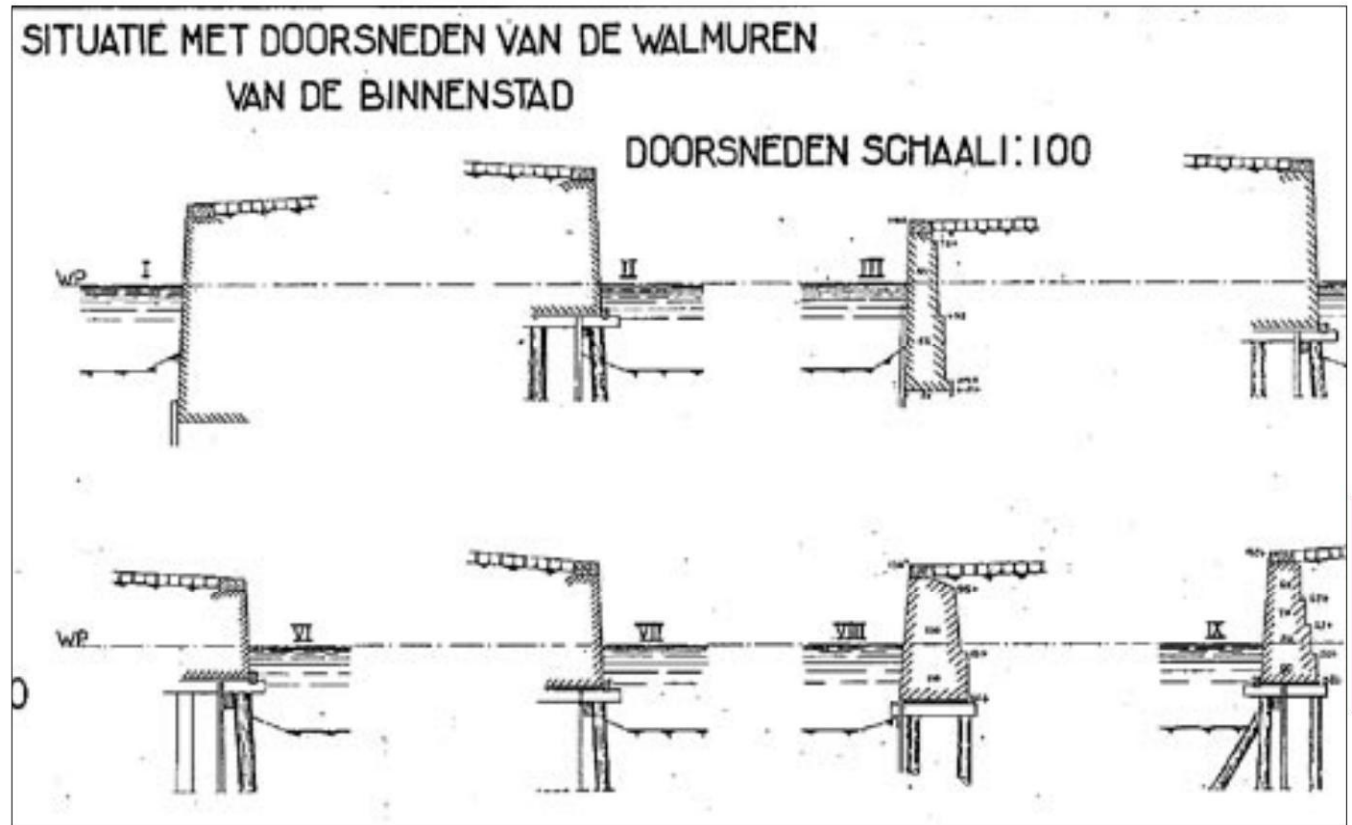
Voor de Noorderhaven is de opgave om te komen tot een gereguleerde vrijhaven met meer kwaliteit en betere voorzieningen voor varende bewoners en tijdelijke passanten op authentieke schepen.



**kade**

De overgang tussen water en land wordt overal gerealiseerd door een kade. Het hoogteverschil tussen het water en de kade is op diverse plekken. Op een aantal plaatsen is er sprake van een verlaagde kade. De kades langs de diepenring hebben een monumentale status.

De kade heeft op tal van plaatsen de functie van op- en afstapplaats naar woonboten. Daarnaast dient de kade als kabel- en leidingenstrook. Veel ruimte op de kade is gereserveerd voor kabels- en leidingen, trekankers, en elektriciteitskasten. Verder staan er op de kade bomen, straatverlichting, fietsrekken en containers. Deze veelheid aan verschillende elementen die in de loop van de tijd zonder visie en samenhang zijn geplaatst, maakt dat de kade een rommelig aanzien heeft en onmogelijk als voetgangersroute is te gebruiken.



enkele doorsneden van de walmuren in de binnenstad





Wit licht zorgt voor heldere beeld en echte kleuren, de dagsituatie wordt zo goed mogelijk nagebootst, daardoor ontstaat een veilige situatie. Het is echter weinig sfeervol.



De natriumlamp zorgt voor een sfeervoller beeld. Doordat het armatuur vrij hoog hangt, worden de gevel en de bomen gedeeltelijk aangelicht, wat zorgt voor een prettig en overzichtelijk beeld.



De natriumlamp op een lagere mast. Het troittoir is vrij donker en geeft daardoor een minder overzichtelijk en een minder prettig beeld.



De lamp op de Hoge der A is een sfeervolle lamp, geschikt voor verblijfsgebieden.

*verlichting*

De diepenring wordt in de nachtsituatie verlicht, om ook goed te kunnen functioneren als er geen daglicht is.

Op dit moment gebeurt dat middels verschillende type lichtmasten, maar ook met verschillende lampsoorten.

Bij de uitwerking zal moeten worden gezocht naar eenheid voor de gehele diepenring. De verlichting dient te voldoen aan verkeerstechnische eisen en dient tevens sfeervol te zijn. Het aanlichten van de architectuur versterkt het nachtelijk sfeerbeeld van de diepenring als geheel.



verschillende typen lichtmasten en armaturen aan de diepenring

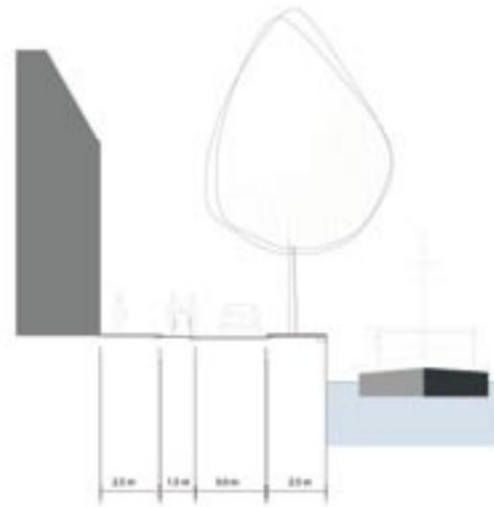




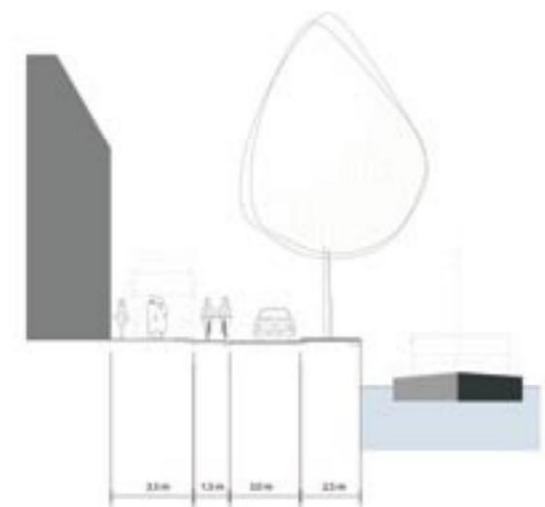
# 4. analyse



De sporen in de sneeuw op het Schuitendiep laten heel goed de benodigde ruimte voor het autoverkeer zien en ook de ruimte die over blijft.



*minimaal benodigde ruimte per verkeersgebruiker*  
 trottoir 2,5 m - twee voetgangers  
 fietsstrook 1,5 m - twee fietsers  
 rijbaan 3,0 m - (vracht)auto



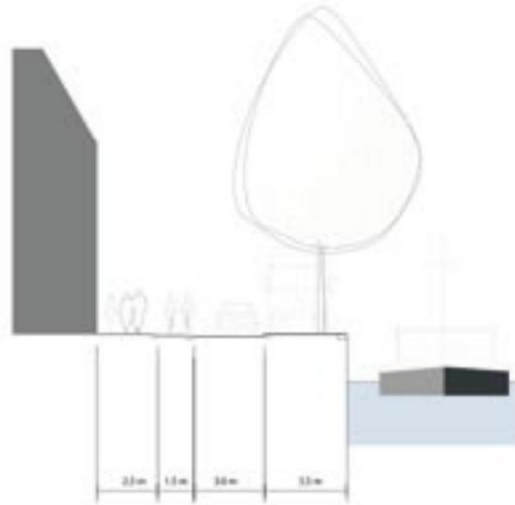
*laden en lossen op trottoir*  
 tijdelijk wordt gebruik gemaakt van het trottoir. De voetganger heeft tijdelijk 1 meter tot zijn beschikking, voldoende voor een rolstoel of een kinderwagen.

In dit hoofdstuk worden de onderdelen uit de inventarisatie geanalyseerd en vervolgens toegespitst op de inrichting van de diepenring. Onderzocht wordt welke onderdelen ruimtebepalend zijn en welke middelen kunnen worden ingezet bij het ontwerp.

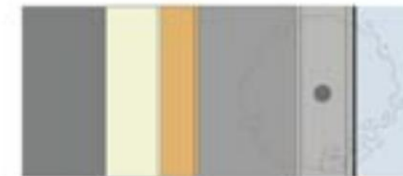
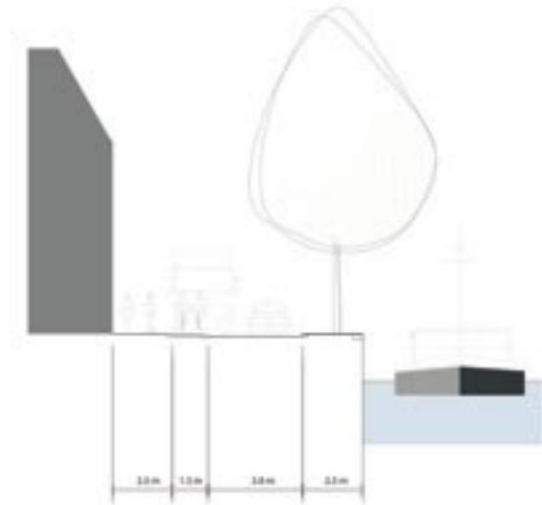
## 4.1 maatvoering

De diepenring heeft te maken met verschillende verkeersgebruikers die een eigen of gecombineerde ruimtevraag hebben. Voor het profiel is één rijbaan met fietsstrook het uitgangspunt. De voetganger moet voldoende ruimte hebben om zich te verplaatsen en om te verblijven. Er moet rekening worden gehouden met laden & lossen, de voetganger, en de 2,5 meter kade strook. Ook de bomen zijn een gegeven.

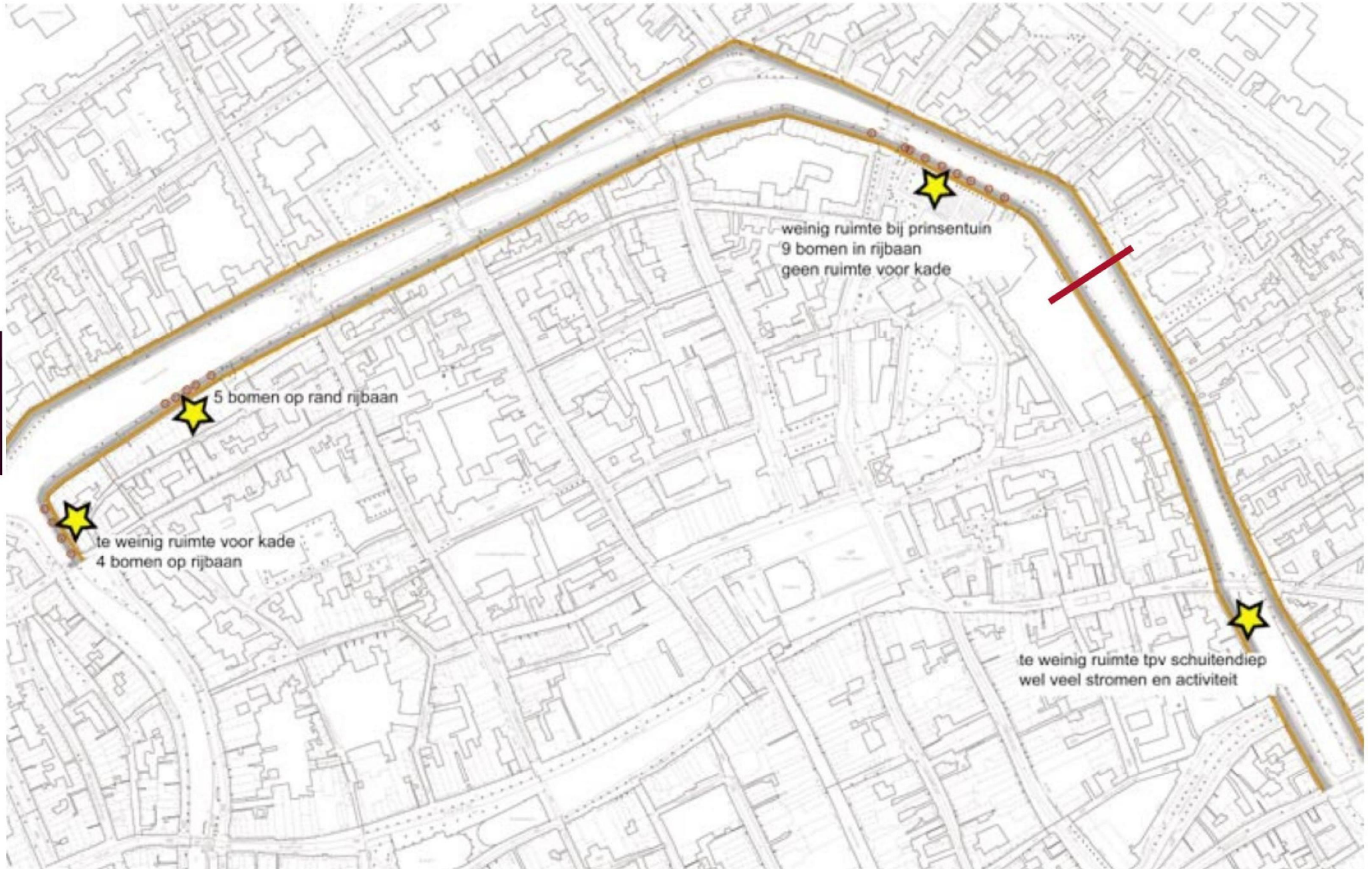
Als basisprofiel is gekozen om 2,5 meter aan de gevel te reserveren voor de voetganger, dan een rijbaan te realiseren van 4,5 meter, waarop zich een rijstrook voor de fietser bevindt, en een strook van 2,5 meter te reserveren voor de kade. In deze strook zullen de bomen zoveel mogelijk zijn opgenomen. Indien laad & los mogelijkheden aanwezig moeten zijn wordt het trottoir 3,5 meter breed. Tijdelijk heeft de voetganger dan een ruimte van 90 cm tot zijn beschikking.



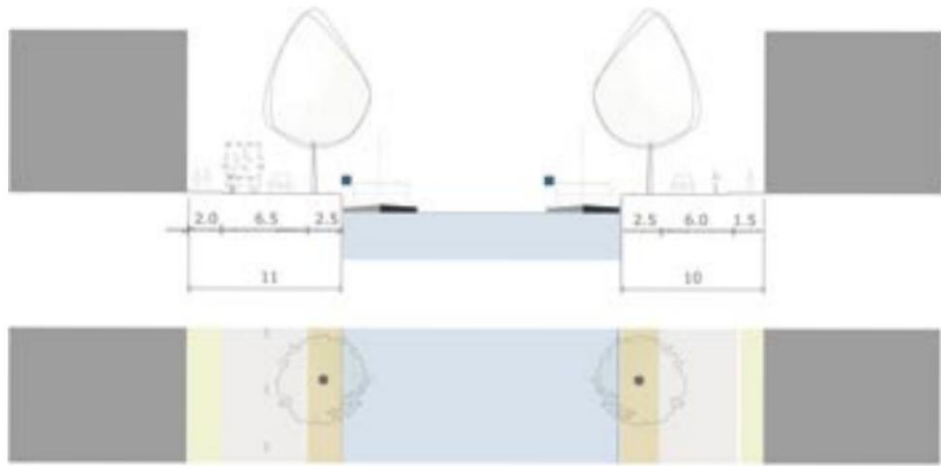
*optie laden en lossen overzijde*  
Tijdelijk wordt gebruik gemaakt van de kade strook aan de overzijde van de rijbaan. In de praktijk zal dit niet gebeuren omdat de ondernemer de lading zo dicht mogelijk bij de winkel wil hebben. Dit is uit verkeersveiligheidsoverwegingen niet wenselijk.



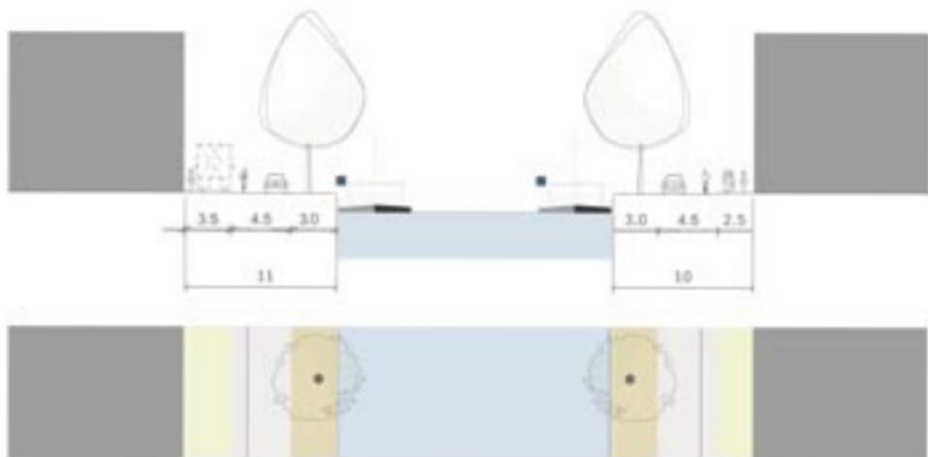
*optie laden en lossen - Westersingel*  
Tijdelijk wordt gebruik gemaakt van de fietsstrook. Dit levert een onveilige situatie op voor de fietser en het passerende verkeer en daardoor niet wenselijk.  
(mogelijk nog wel een optie als bushalte)



overzichtskaart van de ruimte bij toepassing van het wenselijke profiel (var 1) in de situatie



huidig profiel, indicatief  
met en zonder laden/lossen  
variant 1



wenselijk profiel  
met en zonder laden/lossen  
variant 1

## 4.2. vier varianten profiel

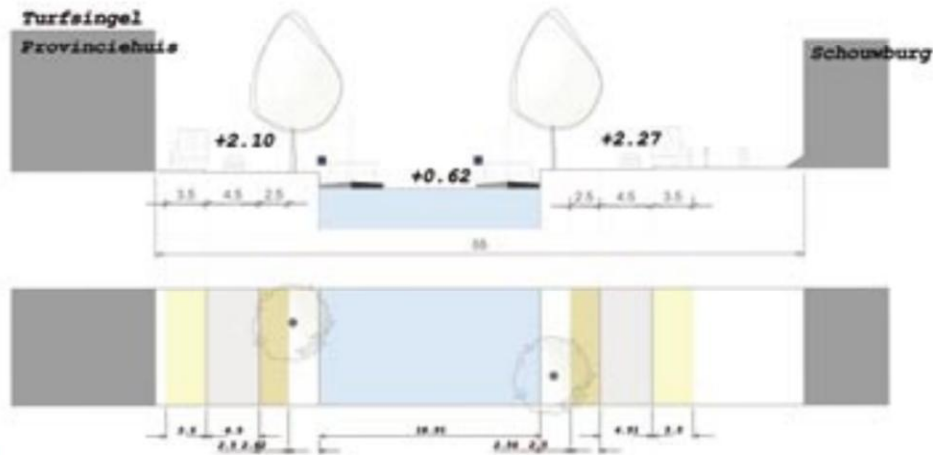
Voor de hand ligt de huidige verkeersafwikkeling, met éénrichtingsverkeer aan weerszijden van de Diepenring, in de nieuwe situatie voort te zetten. Met het wenselijke profiel krijg je enkele knelpunten waar de wenselijke ruimte niet aanwezig is en er keuzes gemaakt dienen te worden. Al snel dient de vraag zich aan of er andere mogelijkheden zijn om het verkeer af te wikkelen. Dit is geanalyseerd in vier varianten om te kijken wat de meest optimale situatie is, ruimtelijk en verkeerstechnisch. Deze vergelijking is op de volgende pagina samengevat. De varianten zijn uitgezet in het bestaande profiel, om te kijken of er voldoende ruimte aanwezig is om het betreffende basisprofiel toe te passen.

Bij de 1e variant wordt het systeem toegepast zoals het op dit moment functioneert, aan beide zijden van het water verkeer in één richting. Verkeerstechnisch functioneert dit het beste. In de huidige situatie heeft het profiel op verschillende plekken een breedte van 11 meter, in variant 1 is de rijbaan overall 4,5 meter. In de kaart hiernaast staan de knelpunten aangegeven bij toepassing van dit profiel.

In variant 2 is onderzocht of het mogelijk is om de verkeersstroom in zijn geheel aan de buitenzijde van de diepenring te leggen, tweerichtingverkeer aan de NZ.

Vervolgens is in variant 3 en 4 de mogelijkheid bekeken om éénrichtingverkeer toe te passen aan één zijde van het water, zodat de andere zijde in zijn geheel voetgangersgebied zou kunnen worden. De bevindingen van de varianten worden in profiel getoond, en daarbij worden de positieve en negatieve aspecten opgesomd.

## samenvatting analyse vier varianten



### variant 1

2 zijden: 2,5 / 4,5 / 3,5 meter  
eenrichtingsverkeer beide zijden

#### plussen ruimtelijk

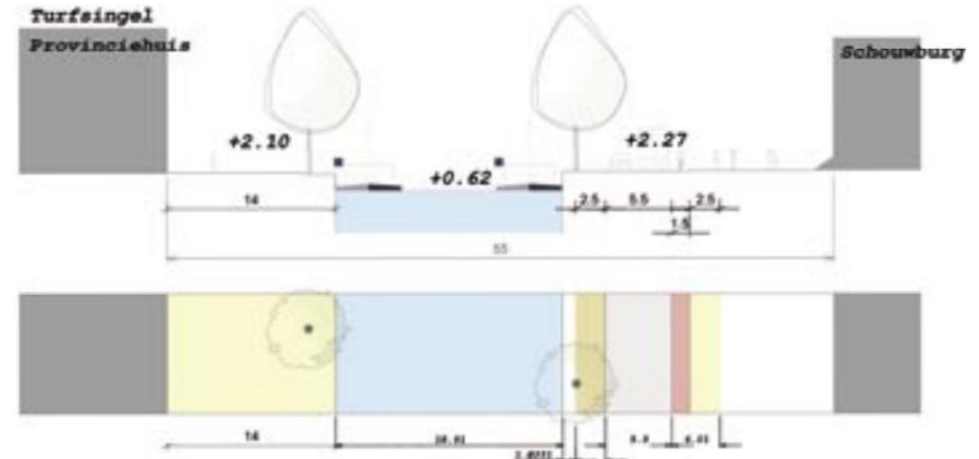
- beide zijden gelijkwaardig
- weinig knelpunten voor inpassing
- beide zijden goed bereikbaar, geen venstertijden nodig

#### minnen ruimtelijk

- er ontstaat geen leeg verblijfsgebied van gevel tot water

#### verkeerstechnisch

verkeerstechnisch zal er ten op zichte van de oude / huidige situatie niet veel veranderen.



### variant 2

binnenzijde leeg  
buitenzijde tweerichtingen:  
2,5 / 5,5 / 1,5 / 2,5 meter

#### plussen ruimtelijk

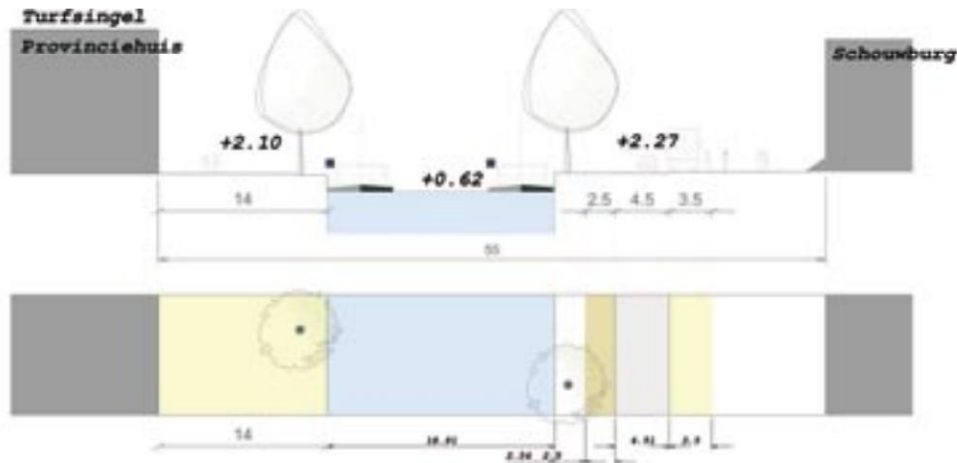
- binnenzijde wordt geheel verblijfsgebied
- binnenstad wordt vergroot tot aan het water

#### minnen ruimtelijk

- binnenzijde moeilijker te bereiken tbv laden en lossen: venstertijden
- veel knelpunten aan buitenzijde, benodigd profiel past niet in beschikbare ruimte

#### verkeerstechnisch

De buitenzijde van de diepenring wordt gebruikt voor tweerichtingsverkeer. Qua ruimte vergt dit overal een minimale maat van 5,5 meter voor de rijbaan, met hiernaast nog 1,5 meter voor de fiets. Deze ruimte is niet op alle plaatsen aanwezig. Knijpen van het profiel is niet mogelijk in verband met de minimale benodigde maat. De kruisingen leveren een probleem op in verband met afslaan bewegingen. Voorsorteervakken zijn niet mogelijk in verband met de beperkte ruimte. Doorstroming zal daardoor niet optimaal zijn. De binnenzijde van de diepenring moet nog steeds bereikbaar zijn om te kunnen laden & lossen, hier zal dus wel verkeer aanwezig zijn. Het fietsverkeer blijft wel gescheiden, omdat er te weinig ruimte is voor tweerichtingsverkeer aan de buitenzijde.



### variant 3

eenrichting buitenzijde  
 buitenzijde: 2.5 / 4.5 / 3.5 meter  
 binnenzijde leeg

#### plussen ruimtelijk

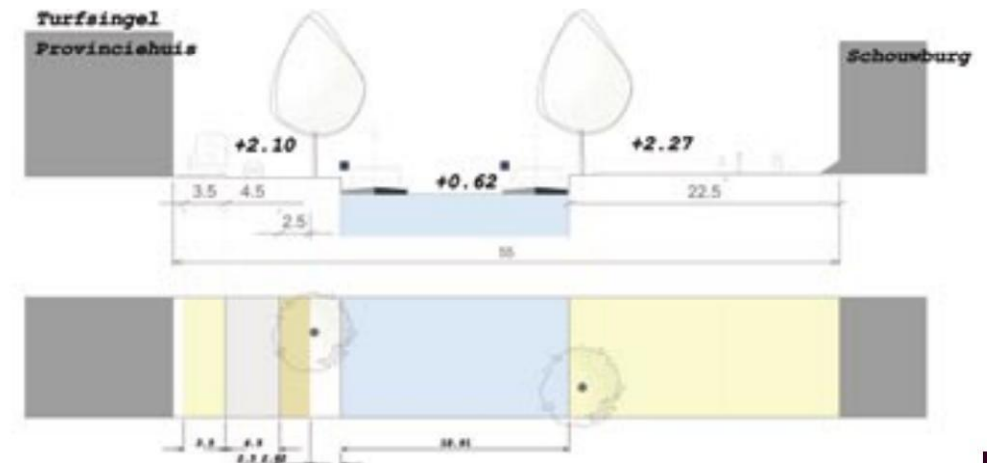
- binnenzijde wordt geheel verblijfsgebied
- binnenstad wordt vergroot tot aan het water
- benodigd profiel buitenzijde past binnen beschikbare ruimte

#### minnen ruimtelijk

- verkeerscirculatieplan moet worden aangepast
- sluit niet aan op parkeerroute
- nieuwe routes door aanliggende wijken
- niet consequent toepasbaar
- het ontstane verblijfsgebied ligt aan de schaduwzijde

#### verkeerstechnisch

De verkeersafwikkeling wordt gerealiseerd door eenrichtingsverkeer op de buitenzijde. Dat betekent dat het verkeer niet terug kan rijden, maar gebruik maakt van routes in de omgeving. Dat betekent extra verkeersdruk en nieuwe autoroutes in aanliggende wijken. Deze aanpassing heeft effect op het verkeerscirculatieplan op stadsniveau, deze zal dan moeten worden aangepast.



### variant 4

eenrichting binnenzijde  
 buitenzijde leeg  
 binnenzijde: 2.5 / 4.5 / 3.5 meter

#### plussen ruimtelijk

- het ontstane verblijfsgebied ligt aan de zonzijde
- binnenstad wordt vergroot tot aan de buitengevel

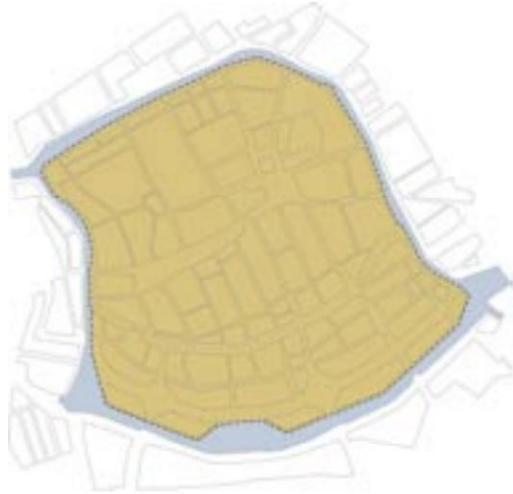
#### minnen ruimtelijk

- onduidelijke afbakening diepenring en buitengebied
- verkeerscirculatieplan moet worden aangepast
- sluit niet aan op de parkeerroute
- nieuwe routes door aanliggende wijken
- niet consequent toepasbaar

#### verkeerstechnisch

De verkeersafwikkeling wordt gerealiseerd door eenrichtingsverkeer op de binnenzijde. Dat betekent dat het verkeer niet terug kan rijden, maar gebruik maakt van routes in de omgeving. Dat betekent extra verkeersdruk in aanliggende wijken. Deze aanpassing heeft effect op het verkeerscirculatieplan op stadsniveau, deze zal dan moeten worden aangepast.

**1 - binnenstad tot het water**  
*diepenring is grens*



- plus*
- duidelijke grens door water
  - 2 werelden
  - duidelijke toegang tot binnenstadsdomein = brug

- min*
- diepenring is niet één geheel
  - verblijfsplekken niet aan zonzijde

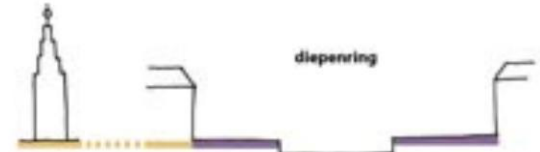
**2 - binnenstad t/m buitengevel**  
*diepenring is binnenstad*



- plus*
- diepenring wordt onderdeel van de binnenstad
  - ruimte voor binnenstadsfuncties
  - verblijfsplekken in zon en schaduw

- min*
- overgang 'buitenstad naar binnenstad' minder scherp
  - onbewuste entree binnenstad

**3 - binnenstad tot binnengevel**  
*diepenring eigen identiteit*



- plus*
- eigen karakter eigen mogelijkheden
  - geen 'verlengstuk' van de binnenstad

- min*
- introductie nieuwe bestrating
  - diepenring is nog geen binnenstad (karakter visitekaartje?)

## 4.3 ruimtelijke aspecten

### *identiteit*

De diepenring vormt een onderdeel van de (binnen)stad. Belangrijk is om de identiteit van de diepenring te bepalen in relatie tot de binnen- en de buitenstad.

Verschillende benaderingen zijn mogelijk. De keuze is van invloed op de uiteindelijke inrichting en benadering van de ruimte.

Om een visitekaartje te maken is het belangrijk dat de diepenring herkenbaar is. Daarom wordt uitgegaan van een eigen identiteit. Maar ook de koppeling met de binnenstad is van belang. Door de materialisatie van de binnenstad de diepenring in te trekken wordt dit bewerkstelligd. Door dit ook aan de andere zijde te doen, de materialisatie van de buitenstad de diepenring in te trekken, vormt de diepenring een overgang tussen binnen en buiten en heeft tegelijkertijd haar eigen karakter (combinatie 2 en 3).



binnenstad - buitenstad



identiteit diepenring:  
eigen identiteit met overlap naar binnenstad en buitenstad

**VAK 1**  
**havenkwartier**  
 sterke historische relatie  
 architectuur en haven  
 unieke vrijhaven  
 veel gebruikte vaarroute  
 trekt veel bezoekers en passanten



**VAK 5**  
**romantisch kwartier**  
 ruimtelijke tweedeling door knik  
 veel grootschalige functies  
 meerdere publieke functies  
 desondanks een rustig gebied  
 weinig adressen  
 architectuur zeer wisselend  
 bijzondere groene elementen



**VAK 2+3**  
**pleinkwartier**  
 historisch plek rondeel  
 binnenstad gaat visueel (met publieke functies)  
 over de diepenring heen  
 bijzonder hoge kade door de hondsrug, daardoor  
 unieke relatie boten en straat.  
 veel monumenten aanwezig.  
 rechtbank en relatief veel servicekantoren aan-  
 wezig.



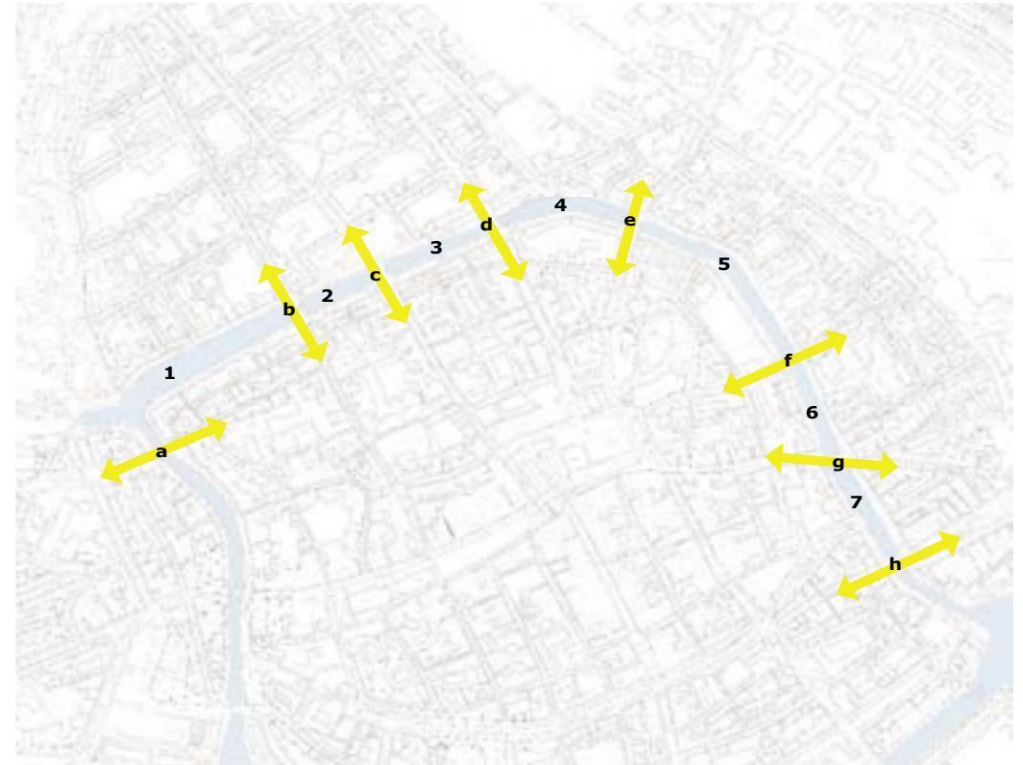
**VAK 6**  
**tussenkwartier**  
 centraal gelegen tussen publiekstrekkers  
 relatief rustig m.u.v zuiddeel met veel  
 horeca  
 functioneel allegaartje  
 architectuur wisselend



**VAK 4**  
**noordkwartier**  
 schakel tussen noord en centrum.  
 verbindt het Boterdiep met de binnenstad  
 veel ruimte op de kade NZ.  
 architectuur veel verschillende stijlen.  
 relatief veel winkels op de diepenring.  
 deel tramtrace.



**VAK 7**  
**oostkwartier**  
 schakel tussen oost en centrum  
 historische kwartier  
 dynamisch en levendig  
 architectuur overwegend voor 1920  
 gelegen tussen drukke uitgaansge-  
 bieden  
 deels busbaan



entiteiten van de ruimtelijke analyse, vakken en radialen

*verkenning ruimtelijke karakteristieken*

Het karakter van van de Diepenring is enorm gevarieerd en veelzijdig. In eerste instantie lijkt dit ook het enige verband, maar als men goed kijkt en zich verdiept ontdekt men steeds meer verbanden en oorzaken.

In eerste instantie lijken de vakken de meest voor de hand liggende verbanden, maar als men ook de radialen analyseert blijken deze minstens zoveel invloed te hebben op de activiteiten, stijlen en historische verbanden. Zo is de ruimte van de Ossenmarkt het gevolg van het rondeel dat er ooit stond. Er vond traditioneel veel bedrijvigheid rond de haven (handel en overslag) plaats, later ook rond het Boterdiep (industrie) en nog later rond de Ebbingestraat (winkels en services). Dit werden centra van activiteiten en zijn het soms nog steeds. Het noordoostelijke gedeelte van de binnenstad is lang een onaantrekkelijk gebied geweest vanwege looierijen en industrie. Daardoor is het veelal later ontwikkeld, waardoor hier grootschalige ontwikkelingen hebben plaatsgevonden.

En als men deze verbanden ziet is het interessant om deze aan te wijzen en te versterken. Hieruit komt het concept van parels en kansen. Dit moet zeker niet leiden tot een eenduidigheid. Want hoe beter men kijkt, hoe subtieler de nuances. Deze gelaagdheid is de kracht van stedelijkheid.

*a. radiaal Vissersbrug*

- vormt de verbinding met westelijke stadsdeel, het rustigere deel van de binnenstad.
- verbinding voor langzaamverkeer met Noorderplantsoen
- onderdeel van P-route auto (in)
- mooie historische omgeving en architectuur
- eenvoudige, elegante stalen brug,
- categorie beeldbepalend element

*b. radiaal Kijk in 't jat-brug*

- belangrijke verbinding voor langzaamverkeer richting Hortusbuurt, noorderplantsoen en verder
- uitstraling aan de binnenzijde van de diepenring mooi historisch.
- Nieuwe Kijk in 't Jat-straat al snel minder ambitieus.
- mooie brug van staal, bak- en natuursteen
- categorie gemeentelijk monument



*c. radiaal Boteringebrug*

- belangrijke route voor vracht en autoverkeer (-uit) en bus langs noordzijde (uit)
- een van de vroeg historisch belangrijke radialen als verlengde van de Hereweg
- langzaamverkeerontsluiting Hortusbuurt
- mooie ruime en historische omgeving en architectuur
- mooie stevige baksteenbrug (bosche school)
- categorie beeldbepalend element

*d. radiaal Ebbingebrug*

- de verbinding met het noorden van de stad
- een van de historisch belangrijke radialen
- mooie zichtas op de Martinitoren
- nauw verweven met functies Boterdiep
- zeer belangrijke route voor al het verkeer de stad in
- voor fiets tevens de binnenstad uit
- veel voetverkeer doordat het winkelgebied doorloopt
- uitstraling omgeving en architectuur zeer divers en een beetje rommelig
- groene open ruimten aan noordzijde (niet heel uitnodigend)
- architectuur brug is van matige ambitie
- geen catagorie

*e. radiaal Maagdenbrug*

- verbinding met noordoostelijk stadsdeel
- zeer intensief gebruik door bus (in/uit)
- toekomst gebruik tram
- beweging richting Boterdiep belangrijk
- veel auto- en vrachtverkeer uit
- richting binnenstad historisch ontspannen gebied (prinsentuin, martinikerkhof)
- richting buiten diverse architectuur, schaal, ambitie en functies (wonen, werken, UMCG, RUG, religie)
- mooie brug van staal, bak- en natuursteen
- categorie beeldbepalend element



*f. radiaal St-Jansbrug*

- relatief rustige verbinding die stuit op het UMCG
- vooral fietsverbinding, in toekomst auto verbinding richting Forum
- de verbinding van de schouwburg met de binnenstad
- verbinding met binnenstad oost en UMCG
- uitstraling binnen- en buitenkant zeer verschillend in stijl en ambitie
- mooie brug van staal, bak- en natuursteen
- categorie beeldbepalend element

*g. radiaal Poelebrug*

- samen met de steentilroute een van de vier historisch belangrijke radialen
- vooral voet, fiets en vrachtverkeer
- veel voetverkeer vanwege doorlopen winkels en horeca
- uitstraling een historisch divers geheel
- eenvoudig brug van staal met stenen hoofden.
- categorie beeldbepalend element

*h. radiaal Steentilbrug*

- de verbinding met het oostelijk stadsdeel
- samen met de Poele-route een van de historisch belangrijke radialen
- drukke en belangrijke route voor auto, bus, fiets en ontsluiting van het Kattendiep.
- toekomstige voetgangersverbinding damsterdiepgarage en binnenstad
- indruk is chaotisch wbt verkeerafwikkeling en ruimtelijk situatie
- architectuur mooi historisch
- brug is lomp van beton met staal.
- geen categorie



# 5. visie



Met de inventarisatie en de analyse als input wordt de diepenring conceptueel benaderd. Uitgangspunt is dat de diepenring het visitekaartje is van de stad.

## 5.1 concept

De diepenring bestaat als het ware uit een ketting met daaraan een aantal parels. Door de drager en de parels te benoemen wordt het duidelijk bij de nieuwe inrichting welke keuzes kunnen worden gemaakt passend bij de eigenschappen van dat deel van de diepenring.

Door de benadering van een ketting met parels krijgt de diepenring een eigen identiteit, de diepenring is geen verlengstuk van de binnenstad of de buitenstad.

### *ketting*

De ketting is de stabiele drager en het continue element dat in alle kanaalvakken aanwezig is. De onderdelen die de ketting vormen zijn het water, de kade, de rijbaan, de materialisatie en de verlichting.

### *parels*

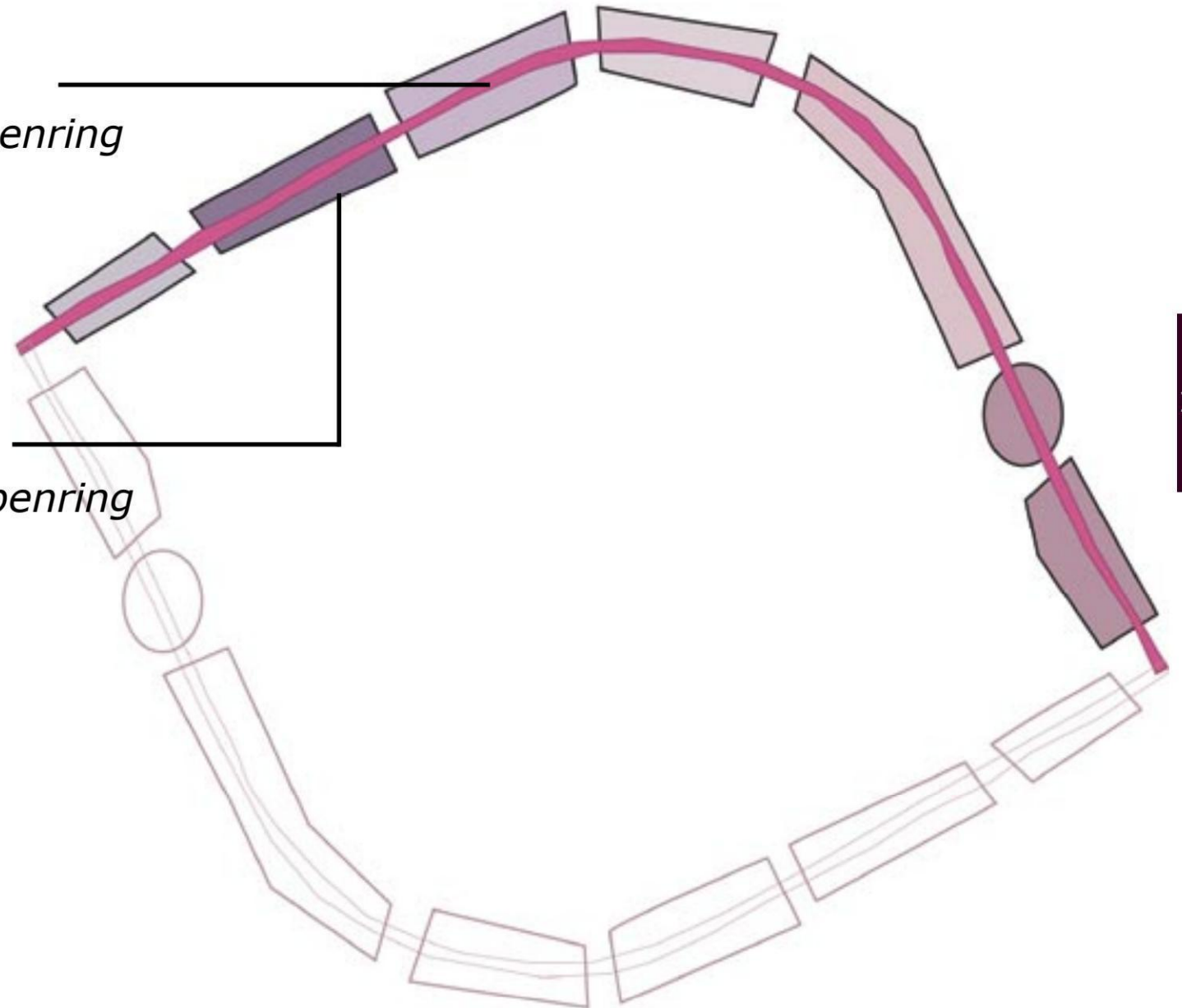
Daarnaast zijn er de parels die de diepenring voor dat gedeelte een eigen karakter en identiteit geven. De parels zijn ondermeer de bijzonder lokaties, gebouwen, groene plekken, terrassen en dergelijke.

# ketting

*continue element diepenring*

# parels

*unieke elementen diepenring*



visie

concept diepenring: de ketting en de parels



## 5.2 ketting

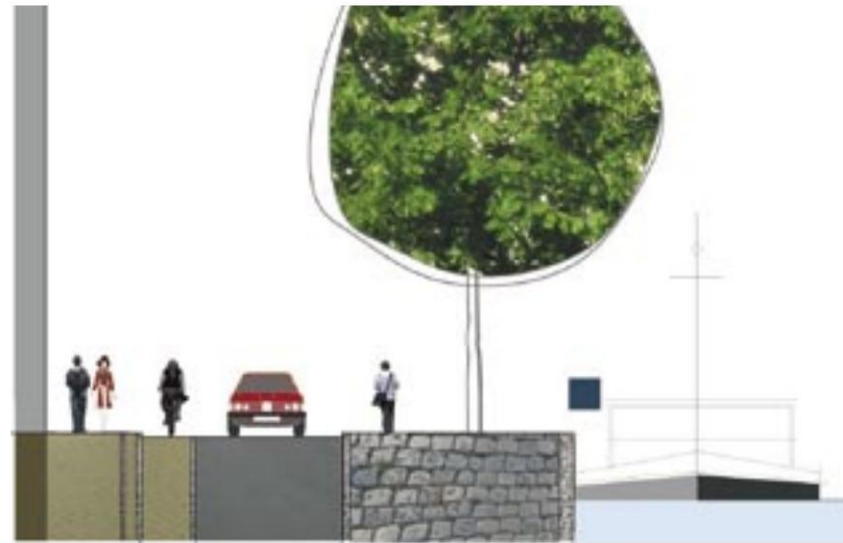
De ketting wordt gevormd door de continue elementen van de diepenring, zoals het water, de materiaalkeuze van bestrating, de opzet van inrichting van het profiel tussen gevel en water en door functies die parel-overschrijdend zijn, als recreatie, routes en dergelijke.

### *ketting - verkeer*

Uitgangspunt is een symmetrisch profiel, waarbij het verkeer aan beide zijden van het water in één richting wordt opgelost in één rijbaan. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie, de rijbaan wordt smaller. Doordat de rijbaan minder ruimte inneemt en er meer ruimte overblijft, omdat er niet meer wordt geparkeerd, ontstaat er een heel andere opzet. Ruimte voor de auto, de fiets en de voetganger komt meer in balans.

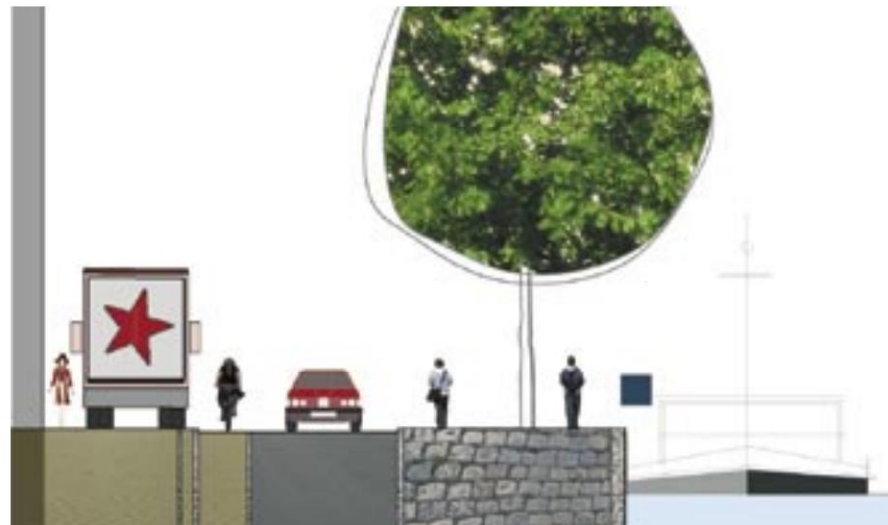
### *ketting - materialisatie*

De gele steen van de binnenstad wordt doorgezet tot aan de rijbaan van de auto's, inclusief de fietsstrook. Zo wordt benadrukt dat de diepenring een eigen identiteit heeft, maar wel verweven is met zijn omgeving. De rijbaan is van zwart geluidsreducerend asfalt aan beide zijden van het water. De keuze voor asfalt is een gegeven in verband met de robuustheid van het materiaal, het moet draaibewegingen van zwaar verkeer kunnen verdragen. In hetzelfde systeem is de overgang naar de rode stenen ook aan de zijkant van de rijbaan. De fietsers rijden aan de binnenkant over de gele steen, aan de buitenzijde over de rode steen. De waterzijde aan beide zijden wordt ingericht met een afgevlakte granietsteen.



voet 2,5 m	fiets 1,5 m	auto 3,0 m	kade min 3,0 m	←
---------------	----------------	---------------	-------------------	---

materialisering in basisprofiel



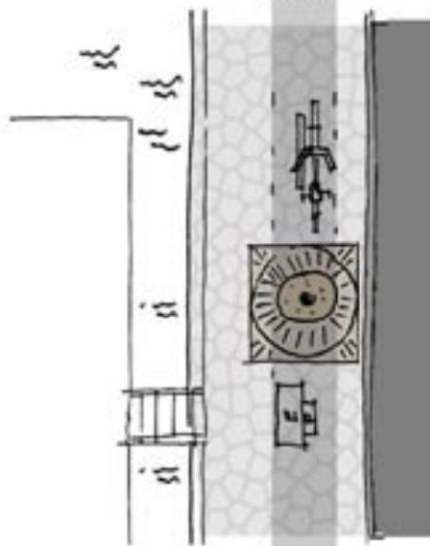
voet min 3,5 m	fiets 1,5 m	auto 3,0 m	kade min 3,0 m	←
-------------------	----------------	---------------	-------------------	---

materialisering in basisprofiel incl laden en lossen



zone voor  
bomen  
E-kasten  
postbus  
fietsen  
verlichting

ca 1m



doorsnede en aanzicht van de opnieuw ingedeelde kadestroom

### *ketting - kade*

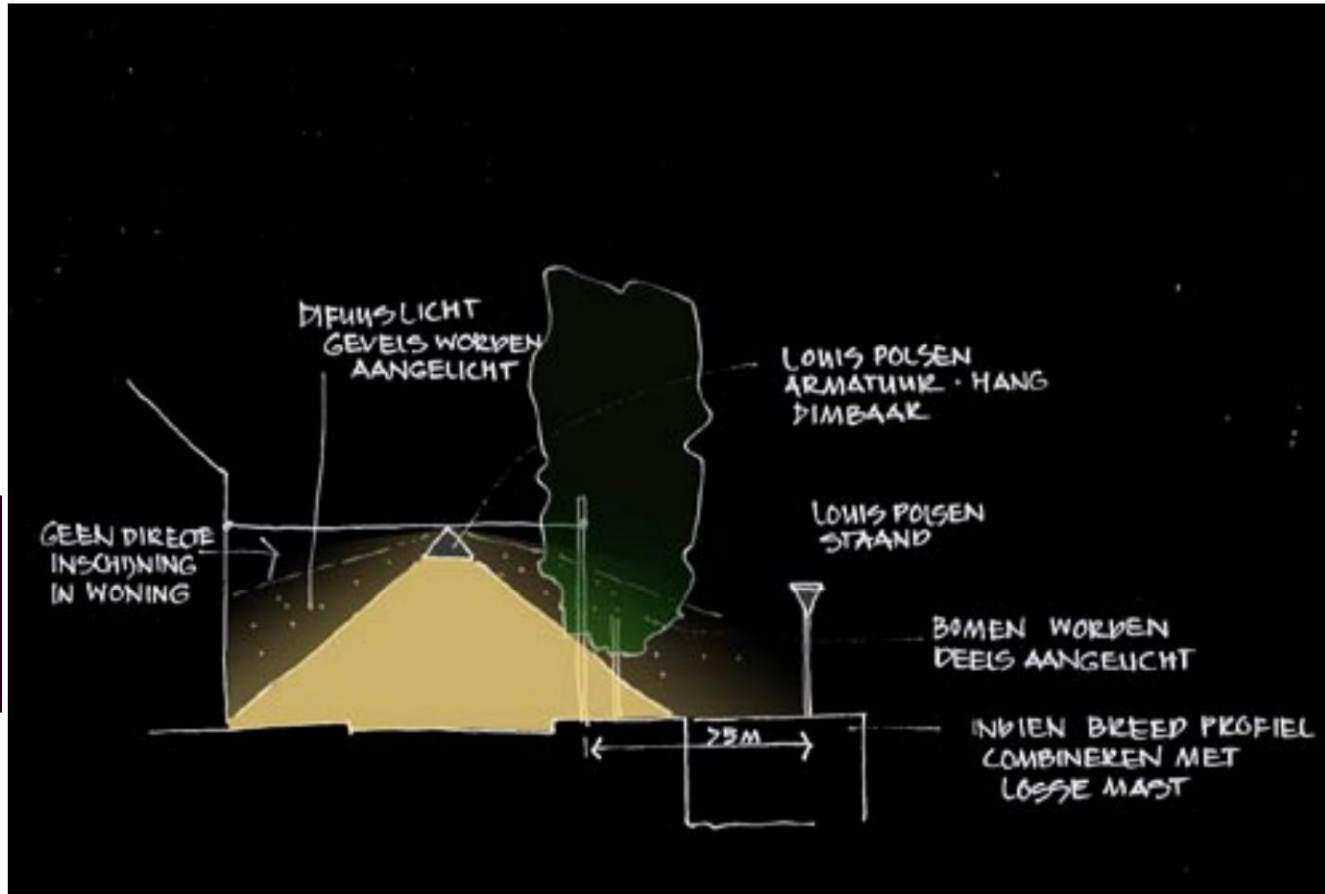
Door het combineren van de noodzakelijke attributen, als electriciteitskasten, postbussen, fietsparkeerplaatsen in één strook blijft er zo veel mogelijk ruimte over voor andere functies. De positie van de bomen zal bepalend zijn voor de positie van de zone. De minimale breedte van de kade is op 3 meter gesteld in analogie met de situatie aan de Eendrachtskade. Er blijft zo voldoende ruimte over voor voetgangers over de kade. Slechts op enkele delen van de ring is het niet mogelijk om een kadestroom van 3 meter te realiseren.





*ketting - bomen*

De bomen vormen onderdeel van het basis groenstructuurplan van de stad. Er wordt gestreefd naar versterking van de boomstructuur. Daar waar nodig worden bomen aangevuld. Gekeken wordt waar bestaande bomen meer ruimte moeten krijgen, zodat ze een grotere bijdrage vormen aan de ruimtelijke kwaliteit.



nwe boteringstraat: verlichting hangt in het midden van de straat aan kabels, geen verlichtingsmasten / obstakels op straat, duidelijke begeleiding van de rijbaan, prettige aanlichting van de gevels.



sfeervolle paalverlichting in verblijfsgebied, Hoge der A

### ketting - verlichting

De diepenring moet ook tijdens de avond en nacht als een visitekaartje worden ervaren. Belangrijk is dat er een goed lichtplan wordt opgesteld. Uitgangspunt is een veilige nachtsituatie, zowel functioneel als vanuit sociaal oogpunt. Mensen moeten herkenbaar zijn en de situatie moet overzichtelijk en uitnodigend ogen.

Er zijn keuzemogelijkheden voor de mast, het verlichtingsarmatuur en de kleur van het licht. Daarbij is het belangrijk dat ook hier de eigen identiteit van de diepenring herkenbaar is.

Er wordt een verwijzing gemaakt naar de binnenstad, door het armatuur op te hangen aan een draad, gespannen tussen de gevel en een mast. Zo wordt de rijbaan in het midden verlicht en vormt de reeks van lampen een goede begeleiding van de diepenring.

Op plekken waar het opspannen niet mogelijk is, wordt gezocht naar een passende oplossing voor die situatie. Bij een breed profiel, waarbij er ruimte is voor verblijven, is een combinatie mogelijk met een lage lichtmast zoals die ook op de Hoge der A en de Winschoterkade staan.

De verlichting moet aan de volgende aspecten voldoen:

- duurzaam en energiezuinig
- beperken van overlast in de woning
- evenwichtig lichtbeeld op straat
- sfeervolle uitstraling



*ketting - recreatie*

Een aantal algemene aspecten die de diepenring over zijn geheel recreatief interessant maken zijn:

- ruimte voor (loop)routes langs water;
- stimuleren varend bootgebruik: kano, sloep, watertaxi;
- stimuleren van een vaarroute via de oostzijde van de Diepenring door het realiseren van een beweegbare Steentilbrug en inzetten op een nieuwe Maagdenbrug die ook beweegbaar is, als de tram gerealiseerd wordt;
- aanlegplaatsen vaartuigen;
- verblijfsplekken aan het water;
- terrassen aan het water.

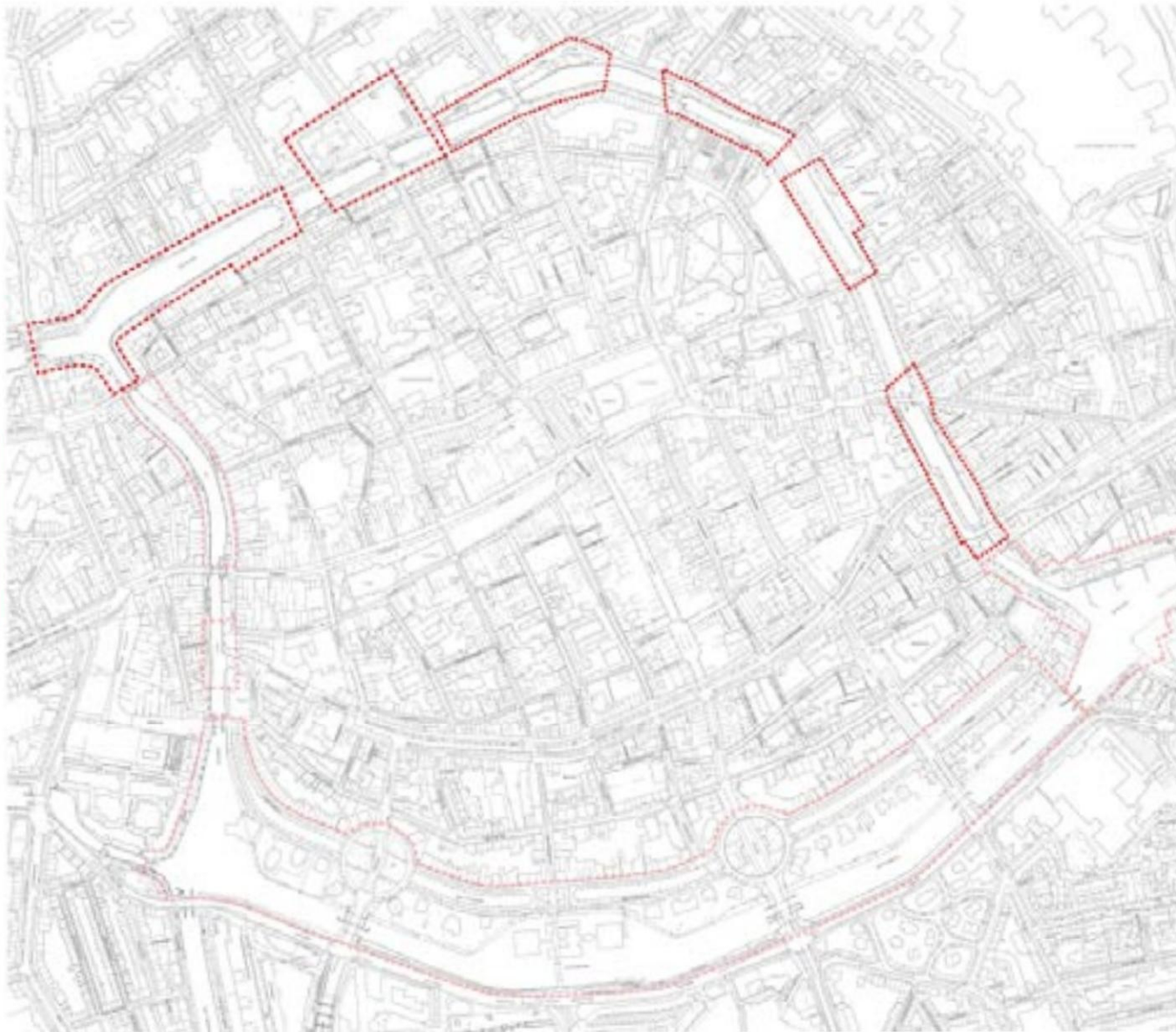
Een aantal mogelijkheden om de recreatiefunctie van de diepenring te versterken voor bezoeker en inwoner zijn:

- joggingroute Noorderplantsoen - Boterdiep;
- bomenplein Noorderhaven;
- aanlegsteiger boten;
- terras Bimlocatie;
- versterken plein schouwburg;
- meer ruimte voor terrassen Schuitendiep;
- vernieuwen Steentilbrug om hogere doorvaart mogelijk te maken (nu slechts 1.7m)

visie



recreatie aan de diepenring



de parels aan de ketting

### 5.3 parels

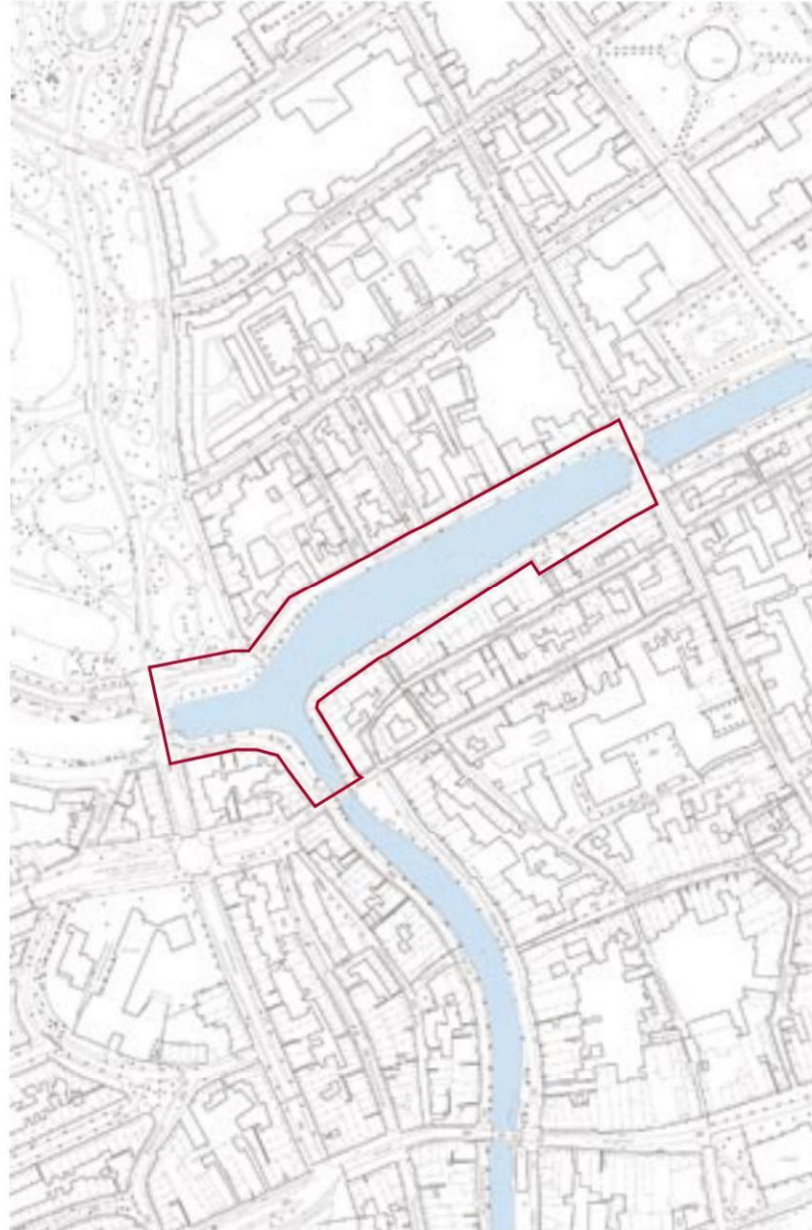
De parels aan de diepenringketting houden zich niet aan de vakindeling van brug tot brug, en zijn soms vakoverschrijdend.

In het naastgelegen kaartje zijn de parels aangegeven en zijn gebaseerd op een samenhang van historische en ruimtelijke karakteristieken. Het concept van de parels heeft als doel de bestaande kwaliteiten en karakteristieken te benutten en te versterken. Door architectuur, inrichting van de openbare ruimte, straatmeubilair, beplanting en overige elementen op elkaar af te stemmen kan een synthese ontstaan. Een voorbeeld hiervan is de Hoge en Lage der A.

Over het algemeen geldt dat (het zicht op) de historische wanden aan de diepenring als parel kan worden beschouwd en dat het uitgangspunt is dat deze worden geaccentueerd, waar mogelijk, bv door aanlichting, geluid, creëren van zichtlijnen.

De definitie van de parel dient abstract te zijn en geïnterpreteerd te worden als drager die de individuele diversiteit, het gebruik en de invulling uitgedaagd.





## parel 1 - Noorderhaven

### *kenmerken*

- historische haven met historische schepen;
- ruim water, ruim zicht;
- historische architectuur: pakhuizen, herenhuizen, arbeiderswoningen in zijstraten;
- Noorderplantsoen, in relatie met de Hoge en Lage der A onderdeel van een aantrekkelijke recreatieve route;
- mooie Kijk in 't Jat-brug.

### **thema: historische haven**

- historische schepen en architectuur versterken;
- authentieke materialen, natuursteen, hout, staal.
- plaats van werken, ontmoeten, flaneren.

### *doelstellingen*

- zicht op historische architectuur versterken;
- balans tussen ruimte voor kades en ruimte voor stoep;
- recreatieve route langs noord- en zuidzijde
- aanwezigheid Noorderplantsoen zichtbaarder maken;
- verblijfsplek maken aan Noorderhaven NZ ter hoogte van de Werfstraat;
- doorgang creëren voor voetgangers t.p.v. Vissersbrug-Noorderhaven NZ.



## parel 2 - Ossemarkt

### *karakteristieken*

- mooie statige open ruimte verbindt de Hortusbuurt met de binnenstad;
- hoge en lage kade bij uitloper van de Hondsrug;
- hoogteverschil versterkt visuele verbinding;
- historische architectuur: deftige herenhuizen en doveninstituut;
- publieksfuncties: rechtbank en garage;
- mooie Boteringebrug.

### *thema: rondeel*

- historische ruimte als opmaat naar buiten, eerst als rondeel, toen Ossenmarkt en later deels park;
- plaats van evenementen, ontmoeten en flaneren.

### *doelstellingen*

- balans zoeken tussen visuele verbinding en definiëren van historische plekken;
- ruimte creëren voor recreatieve routes langs de diepenring en verbinding met Guyotplein;
- diepenring goed oversteekbaar maken voor langzaamverkeer;
- meer ruimte reserveren voor stoep aan de zuidzijde.



## parel 3 Spilsluizen

### *kenmerken*

- zeer dynamische gebied;
- vele centrumgerelateerde functies lopen door;
- op vele fronten verbinding met het noordelijke deel van de stad;
- verbinding Boterdiep en Ciboga met binnenstad;
- NZ zeer oude architectuur (17e eeuw), verder zeer gevarieerde stijlen uit 19-20e eeuw;
- groene perken aan noordzijde;
- modern monument BIM.

### **thema: groene schakel**

- als een oase in de dynamiek ligt er een heel aantrekkelijke groene verblijfsruimte.

### *doelstellingen*

- doorstroom van langzaamverkeer ruimte geven;
- groene openbare ruimte toegankelijk maken en ondersteunen met horeca;
- meer ruimte voor voetgangers langs de NZ (recreatief) en ZZ (toegankelijk).



visie



## parel 4 - Turfsingel

### *kenmerken*

- historische elementen: Prinsentuin/ muur, monumentale 19e eeuwse gebouwen (schouwburg, school), delftse school woningbouw;
- rustiger gebied, behalve bij de Maagdenbrug (belangrijke uitvalsroute binnenstad);
- weinig adressen;
- toekomstige tram;
- publieke functies: schouwburg (intensief) prinsentuin, provincie (extensief);
- turfeiland.

### **thema: een romantische plek met publieksfuncties**

- een ontspannen route met verschillende historische elementen.

### *doelstellingen:*

- verbeteren verbinding binnenstad met de schouwburg;
- balans in krappe ruimte ZZ;
- zichtassen naar monumenten.



## parel 5 - Schuitemond

### *kenmerken*

- dynamisch gebied van 's morgens vroeg tot 's avonds laat;
- diverse functies van werk, wonen en uitgaan;
- veel rijke historische architectuur.

### **thema: bruisend kwartier**

- als dynamisch, stedelijk gebied waar men mensen ontmoet, goed uit eten kan, een terrasje kan pakken, maar ook woont en werkt als men van stedelijkheid houdt.

### *doelstellingen*

- ruimte voor terrassen aan het water;
- ruimte voor laden en lossen;
- ruimte voor taxi's;
- ruimte voor voetganger, zowel langs als dwars;
- heldere en veilige afwikkeling verschillende verkeersstromen.



Ten aanzien van de Stadsschouwburg zijn er een aantal specifieke doelstellingen die in de ontwerpfase aan bod komen: zicht vanaf de st Jansbrug op de Stadsschouwburg, een duidelijke en toegankelijke route voor langzaamverkeer en een betere manifestering aan de diepenring.



Voor de BIM-lokatie kan men voorstellen dat er in het verlengde van het Boterdiep, aan de openbare ruimte langs de kade, een interessante plek kan worden gecreëerd voor recreatief gebruik.

## 5.4 diepenring in 2020 van visie naar ontwerp

Om een idee te geven hoe de diepenring er uit kan gaan zien na herinrichting zijn een aantal impressies gemaakt waarin de opgestelde uitgangspunten te zien zijn. Het gaat hierbij om een indruk te geven. Het ontwerpen gebeurt in het traject na de visie.

Bij de uitwerking zal per onderdeel goed moeten worden gestudeerd op de mogelijkheden, knelpunten en de kansen van dat specifieke deel.

De verschillende impressieschetsen laten al wel zien wat de potentie is van de nieuwe situatie. Het beeld van een diepenring voor autoverkeer, fietsers én voetgangers. Doordat er meer ruimte ontstaat tussen het verblijven en het stromen komt de diepenring meer ontspannen over. De architectuur, de boten, en de kade krijgen meer ruimte om te worden beleefd. En er ontstaan nieuwe mogelijkheden voor de stad, om recreatie mogelijk te maken en interessante plekken te maken voor een leefbare en levendige diepenring voor bewoners en bezoekers.



Spilsluizen. Er wordt een indruk gegeven van de impact van het nieuwe profiel, waarbij er meer ruimte gemaakt wordt voor de voetganger en de fietser. Ook is goed te zien dat het water beter in beeld komt, de boten zijn nu goed zichtbaar.



Turfsingel/Prinsentuin. Een thematisering kan worden vertaald in de inrichting.



Turfsingel, het krappe gedeelte. Een verbeterde relatie tussen de bebouwing, de weg en de kade leidt tot een ontpannender geheel.



Turfsingel/Boterdiep. Een impressie van het BIM-gebouw dat samen met het parkje een interessante verblijfsplek kan worden, als schakel tussen de binnenstad en het Ebbinge-kwartier



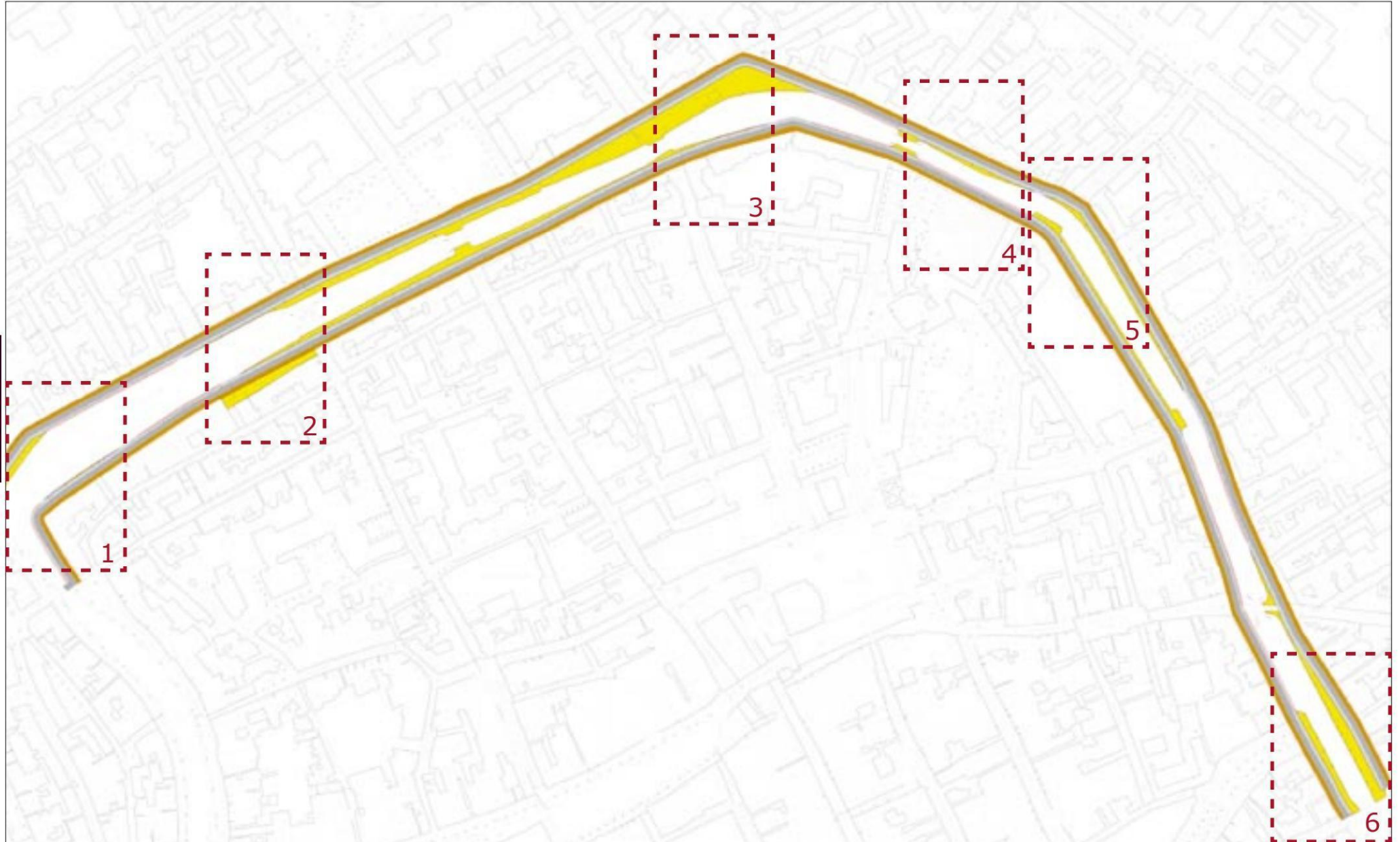
Noorderhaven. De monumenten en de haven komen meer in het zicht door het nieuwe profiel en het verdwijnen van de geparkeerde auto's.



Schuitendiep. Een indruk wordt gegeven van een terras aan het water als schakel tussen de binnenstad en het Damsterdiep



## aanzet voor uitwerking



gele vlakken: ruimte over  
rood omlijnd: ruimte tekort

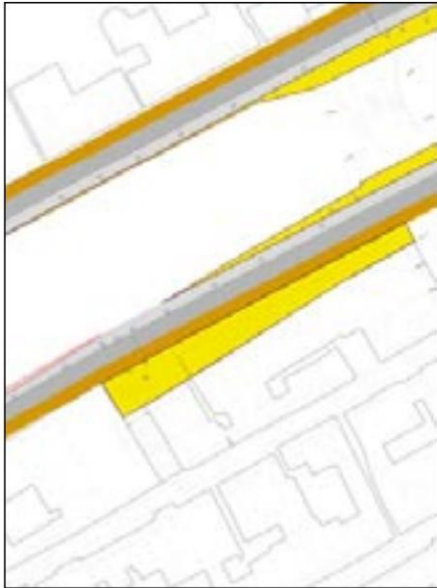


### 1. Noorderhaven

Direct na de Visserbrug is het profiel van kade tot gevel erg smal. Het standaardprofiel past hier niet in. Het trottoir zal hier iets smaller moeten worden gemaakt. Door het parkeren te verwijderen ontstaat nog wel ruimte langs de kade, die gebruikt kan worden door de voetganger. Daarmee wordt het zicht vanaf de rijbaan op het water vrij gemaakt.



geen geparkeerde auto's aan de waterzijde

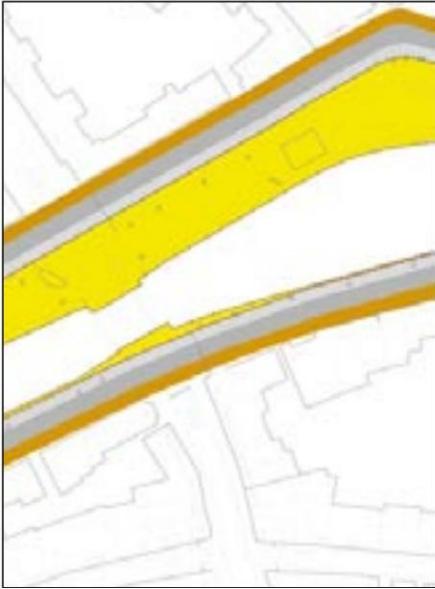


### 2. Noorderhaven

Op de plaats aan de Noorderhaven, waar dubbel haaks wordt geparkeerd, ontstaat een aanzienlijke ruimte, omdat hier de bebouwing ook nog eens naar achter is geschoven. Een mogelijkheid is om van deze ruimte een bomenplein te maken. Onder het bladerdak door is er zicht op het water.



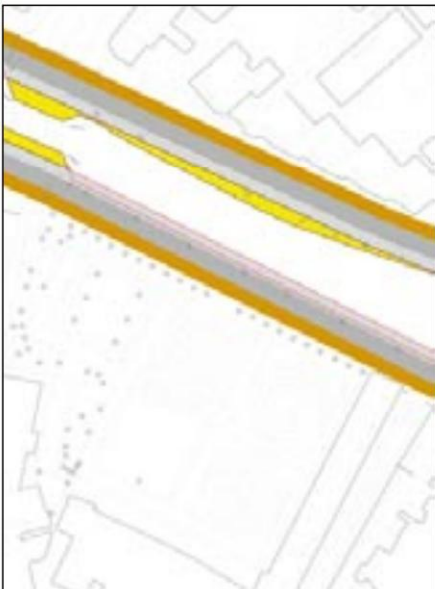
ontspannen bomenplein



### 3. BIM locatie

In de bocht waar het Boterdiep uit komt op de Spilsluizen staat een tankstation, een rijksmonument. Dit is een uitermate geschikte plek om hier een recreatie / horeca-functie te maken. Deze plek ligt goed in het zicht vanaf het water, vanwege de bocht. Ook is de plek goed te ervaren vanaf de Ebbingebrug, door het aanwezige hoogteverschil. Het Boterdiep loopt er loodrecht tegenaan.

Een horecagelegenheid is op deze plek goed denkbaar, waarbij de relatie met het water wordt benadrukt. Ook kan er ruimte worden gemaakt voor een op- en afstapplaats voor bootjes, kano's, de rondvaartboot en watertaxi.



### 4. Prinsentuin

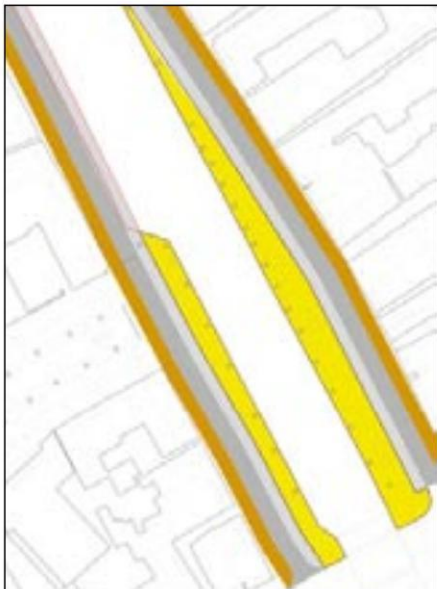
De ruimte tussen het water en de muur van de Prinsentuin is erg smal. Of de kade wordt smaller dan standaard, of het trottoir wordt smaller. Misschien is het mogelijk om extra ruimte te creëren in het water, door de aanleg van een vlonder of een verhoogde steiger, die aansluit bij het Turfeiland.



### 5. Turfsingel

Aan beide zijden van de Turfsingel is er ruimte over. De voetganger kan hier meer ruimte krijgen. Ook hier kan een relatie kan worden gelegd met het Turfeiland.

Mogelijk zou op deze plek een verbinding kunnen komen door een voet/fietsbrug om de radiaal Martinikerk - Oosterparkwijk te realiseren.



### 6. Schuitendiep

Daar waar ruimte over is kan een verblijfsplek worden gemaakt. Wel is belangrijk dat dit aansluit op de route vanaf het vernieuwde Damsterdiep. Om een besloten en beschutte plek te maken kan men denken aan het verdiept aanleggen van het terras. De relatie met het water wordt versterkt.



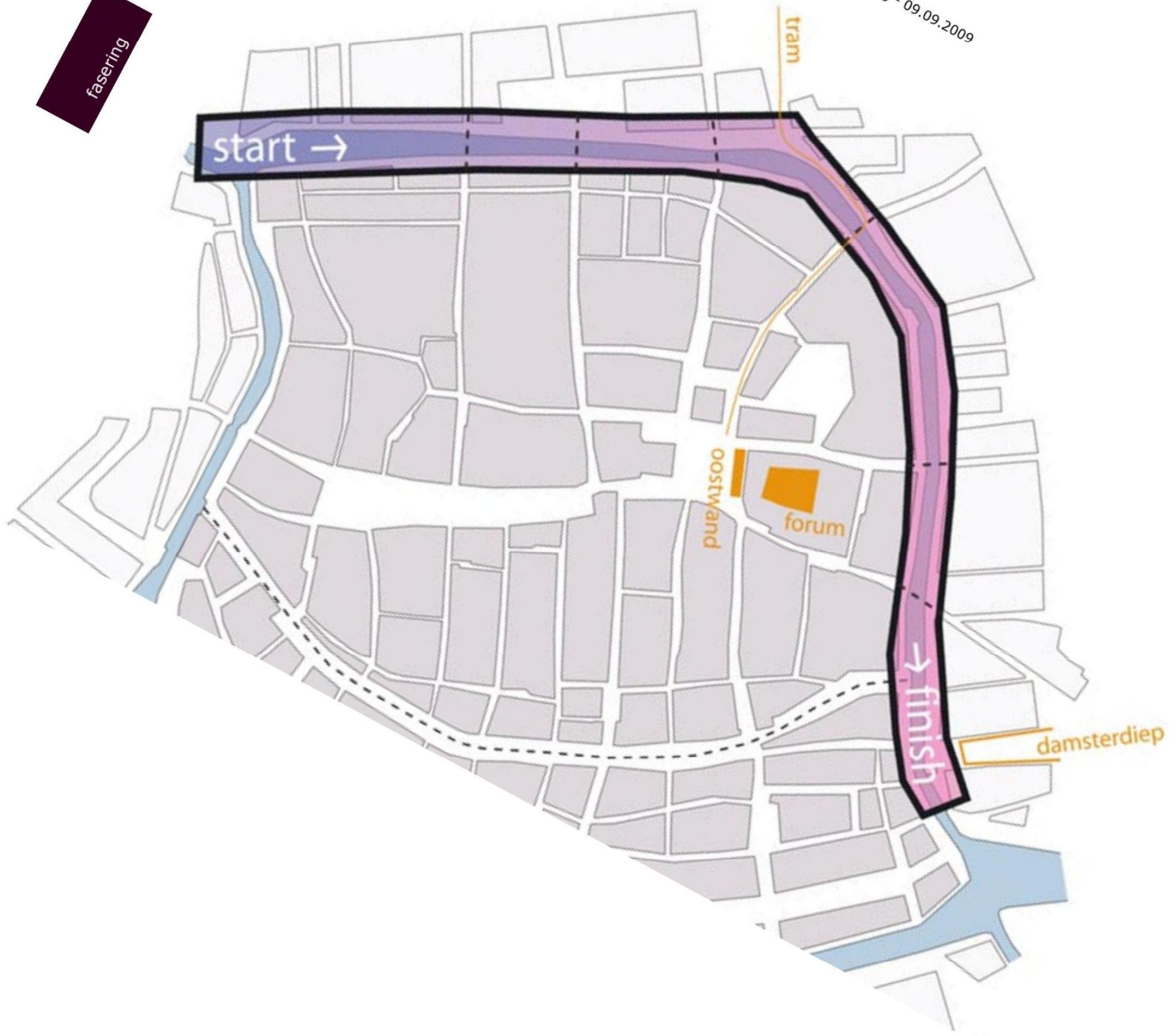
visie



# 6. fasering

visie diepenring - 09.09.2009

fasering



*aanpak*

De herinrichting moet zorgvuldig worden afgestemd met de overige werkzaamheden die in en rond de binnenstad in uitvoering of voorgenomen zijn de komende jaren. Daarom is onder leiding van de coördinator Binnenstad naar een optimale afstemming gezocht met de 'grote' projecten. Uitgangspunt hierbij is te allen tijde dat de binnenstad tijdens de uitvoering van de werkzaamheden bereikbaar moet blijven.

De projecten waarmee deze afstemming heeft plaatsgevonden zijn:

Damsterdiep, Oostzijde Grote Markt, Forum en Tramlijn Hoofdstation-Zernike.

Een sterk beperkende factor voor de uitvoering van de werkzaamheden aan de diepenring is gelegen in het feit dat voor de bouw aan Oostzijde Grote Markt en het Forum de aan- en afvoerroutes over de oostelijke diepenring lopen. Het gedeelte van de diepenring tussen Boteringebrug en Maagdenbrug zal gelijktijdig met de aanleg van de tramlijn Hoofdstation-Zernike aangepakt worden om synergie te verkrijgen.

Rekening houdende met de bereikbaarheid van de binnenstad en continuïteit in de voortgang van de grote binnenstadsprojecten is het een logische keus om de komende jaren te starten met de aanpak van het noordelijke deel van de diepenring tussen Vissersbrug en Boteringebrug.

*uitvoering*

Stadsbeheer voert de geplande onderhoudswerkzaamheden aan de kademuren van de kanaalvakken tussen de Steentilbrug en Sint Jansbrug voor begin 2009 uit. Omdat de kademuren een nationaal monument zijn, duurt het verkrijgen van een vergunning 42 weken. Met Stadsbeheer is afgesproken om onder-

houdswerkzaamheden zoveel mogelijk in combinatie met de herinrichtingsmaatregelen uit te voeren. Het ligt voor de hand dat daarmee kostenbesparing en efficiëncy wordt beoogt. De wens om kosten te besparen moet de voortgang en aanpak van onderhoud niet in de weg staan.

*financiën*

De herinrichtingskosten van de noordelijke en oostelijke diepenring zijn geschat op minimaal € 10 miljoen. In deze kostenraming zijn alleen de inrichtingskosten meegenomen van gevel tot de kademuren en van kademuur tot gevel. Met het beschikbare budget kan een eerste gedeelte van circa 500 tot 600 meter (binnen- en buitenzijde) worden aangepakt.