

“Groningen breidt aan het wegennet”.
Het ontstaan van de westelijke ringweg.



Inhoudsopgave

Inleiding	3	Ontwikkelingen rond de westelijke ringweg	59
De groei van Groningen in een notendop	4	De jaren negentig	60
Plan van Uitleg Mulock Houwer, 1903	4	Structuurplan Stad van Straks	61
Het Stadspark	5	Toch nog een viaduct	62
Uitbreidingsplan Schut en Berlage, 1928	7	Doorstroming, zonder oponthoud	64
Plan van Uitbreiding Schut en Berlage, 1932	9	Slot	65
Naoorlogse ontwikkelingen	10	Fotobijlage	66
De verwachte groeispurt van de jaren zestig	14	Noten	68
Een dichtslibbende stad en ingrijpende plannen	18	Geraadpleegde websites	68
Strukturplan 1969	19	Gebruikte afkortingen	68
Nieuwe denkbeelden over de stad en het verkeer	21	Colofon	68
Een verlanglijstje van miljoenen	23		
Protesten en een nieuw plan	24		
Een “ <i>duffe hearing</i> ” in het Tehuis	26		
Het nieuwe tracé	26		
Het geld is rond, nu het plan nog!	29		
Het nieuwe plan wordt goedgekeurd	30		
Grootschalige aanpak in het Stadspark	32		
Zicht op de werkzaamheden	33		
De aanleg van de westelijke ringweg	36		
Het verkeerscirculatieplan en de ringweg	43		
De laatste loodjes	48		
Opening van het eerste deel van de westelijke ringweg	49		
De bietencampagne	51		
De reconstructie van het noordelijk deel van de Friesestraatweg	52		
Afronding van het laatste stuk westelijke ring	55		

Afbeelding voorblad: Westelijke ringweg gezien naar het noorden in de jaren '80. Op de voorgrond de wijk Corpus den Hoorn, daarachter het Stadspark. Meer naar het noorden is de Suikerfabriek met vloeivelden en de wijk Vinkhuizen te zien. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen. GA 2485-1788.



De stad Groningen, gezien naar het oosten, op de voorgrond een deel van de westelijke ringweg, in het midden de loop van het Hoendiep richting de binnenstad. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1970-1980. GA 2485-1821.

Inleiding

Dit verslag is gemaakt op verzoek van de projectorganisatie Ring West Verbindt, een samenwerkingsverband tussen de gemeente en de provincie Groningen.

De westelijke ringweg (de N370) is een belangrijke verkeersader aan de westkant van de stad Groningen. Deze weg kent een lange geschiedenis en staat na 2025 voor nieuwe aanpassingen. De weg wordt gebruikt door een groeiend aantal verkeersdeelnemers, onder andere doordat de stad sterk uitbreidt in westelijke richting.

Met foto's en krantenartikelen is het ontstaan van de westelijke ringweg in beeld gebracht, de vele stappen die hiervoor zijn genomen, de weerstand ertegen en de veranderende inzichten over verkeer. De discussie over de beste inrichting van de weg en hoe deze functioneert in de stad is ook nu nog heel actueel.

De krantenartikelen in dit verslag, krantenkoppen en foto's, zijn toegevoegd als beeldmateriaal omdat ze een mooi tijdsbeeld geven. Inhoudelijk zijn de artikelen verwerkt in dit verslag, ze zijn terug te lezen op Delpher.nl.

De groei van Groningen in een notendop

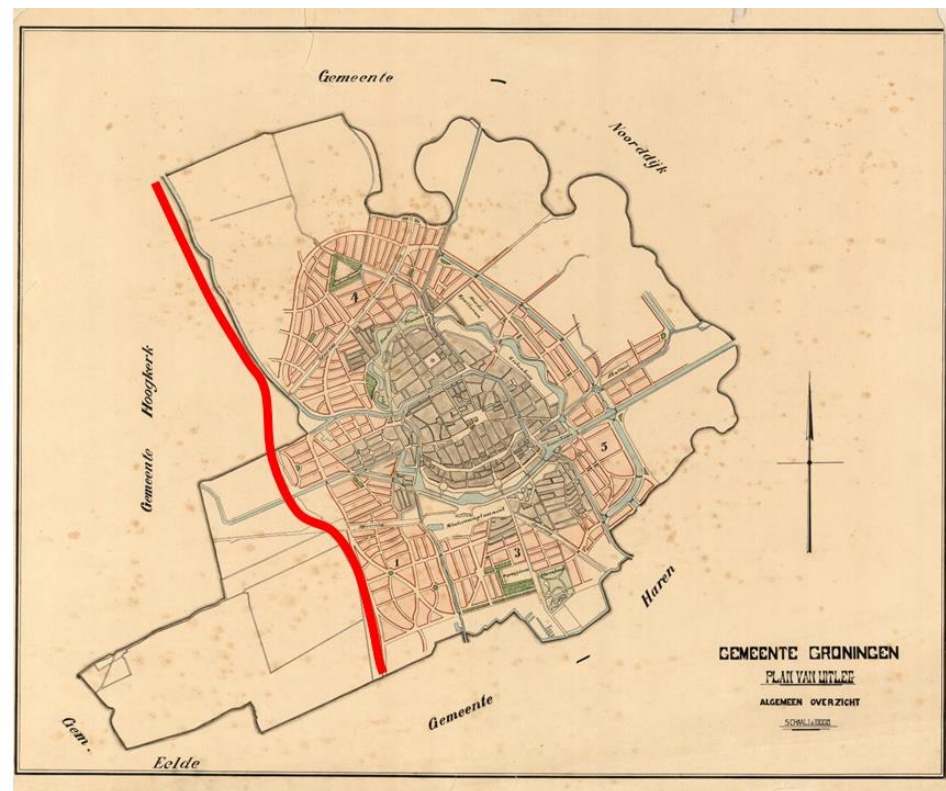
Tot het begin van de 17^e eeuw bestaat de stad Groningen uit een ommuurde stad. Binnen de muren ligt een noord-zuid georiënteerd stratenstelsel met een aantal oost-west lopende straten. Als de stad te klein wordt komt er een uitbreiding aan de noord- en oostzijde. Hieromheen worden 17 bolwerken aangelegd om de stad te verdedigen. De 'Nieuwe Stadt' wordt ingedeeld op basis van de bestaande: de noord-zuid lopende straten worden verlengd en de andere straten worden daar haaks op aangelegd. In het oostelijk deel gebeurt min of meer hetzelfde; bestaande straten worden doorgetrokken.

In 1624 zijn de bolwerken klaar en is het stratenpatroon vastgelegd. De nieuwe ruimte wordt echter maar langzaam vol gebouwd omdat het economisch niet erg goed gaat. Pas vanaf de tweede helft van de 19^e eeuw gaat de vesting opnieuw knellen. De verlossende wet wordt in 1874 aangenomen; met de Vestingwet mag er buiten de bolwerken gebouwd gaan worden. Vanaf 1878 worden ze afgebroken. Al snel worden er buiten de oude stad nieuwe huizen gebouwd. Vaak door particulieren die hier wel heil in zien. Het Stadsbestuur vindt dat prima. Als het Rijk in 1902 de Woningwet vaststelt moet er toch meer regie genomen worden. De stad telt meer dan 10.000 inwoners en moet daarom een algemeen uitbreidingsplan maken met stratenpatronen en bebouwingsvoorschriften. Stadsplanning is een nieuw fenomeen.

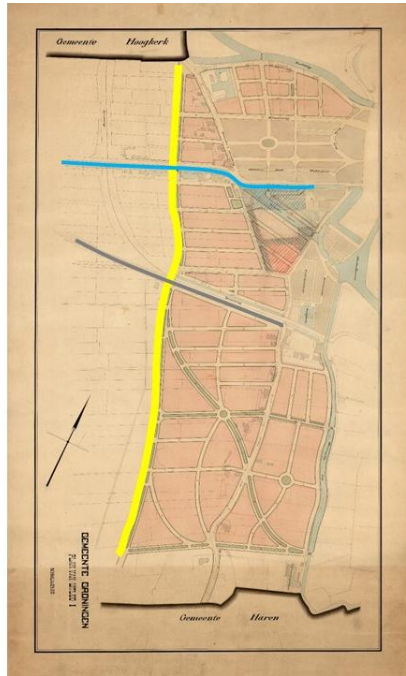
Plan van Uitleg Mulock Houwer, 1903

In 1903 maakt Jan Anthony Mulock Houwer, vanaf 1900 directeur van Gemeente Werken, het eerste 'Plan van uitleg' voor de stad Groningen. Behalve het ontwerpen van nieuwe woonwijken legt

Mulock Houwer veel nadruk op de verkeerskundige kant van het plan. Hij benadrukt in zijn plan het belang van de ontsluiting van de woonwijken en de verbindingswegen tussen de wijken. Hiervoor ontwerpt hij een ringwegenstelsel met brede profielen omdat hij ook rekening wil houden met de aanleg van de tram.



'Plan van uitleg' van Mulock Houwer, 1903-1906. De 17^e-eeuwse stad is grijs gekleurd, in roze de nieuw aan te leggen woonwijken. De donkere lijn rondom de stad geeft de gemeentegrens van Groningen aan. De rode lijn geeft de huidige westelijke ring aan. GA 1536-6089, bewerking door auteur.



Deelkaart van het 'Plan van uitleg' van Mulock Houwer. De begrenzing aan de linkerzijde (gele lijn) is waar nu de Rembrandt van Rijnstraat, Admiraal de Ruyterlaan en Laan 1940-1945 zijn. De grijze lijn geeft het spoor aan, de blauwe lijn het Hoendiep. GA 1536-6090, bewerking door auteur.

In het zuidwesten van de stad ontwerpt hij een tuinwijkachtig stadsdeel met gebogen lanen (nu het noordelijk deel van de Schildersbuurt, Kostverloren, Zeeheldenbuurt, Laanhuizen, Grunobuurt en Rivierenbuurt). Hij begrenst de westzijde van de nieuwe wijk met een brede laan met groenstrook. Dit is waar nu de Rembrandt van Rijnstraat, Admiraal de Ruyterlaan en Laan 1940-1945 lopen. Een deel van de huidige westelijke ring dus. Het 'Plan van uitleg' wordt na enkele kleine wijzigingen in 1906 vastgesteld.

Het Stadspark

Door plannen voor een aan te leggen park moet Mulock Houwer zijn ontwerp aanpassen. Na de zeer geslaagde tentoonstelling voor Nijverheid in 1903, op het vrijgekomen terrein van de Boteringedwinger, wordt in 1909 namelijk de 'Vereniging Het Stadspark' opgericht. Jan Evert Scholten krijgt met de hulp van bevriende notabelen, waaronder Mulock Houwer, de gemeente overtuigd van het nut van een dergelijk park. Een terrein ten westen van de Paterswoldseweg lijkt erg geschikt omdat het door de instabiele bodem niet geschikt is voor woningbouw en landbouw. De gemeente heeft deze grond in 1907 in handen gekregen na de koop van twee boerderijen. De Vereniging mag het gebied uiteindelijk huren voor 27 jaar.

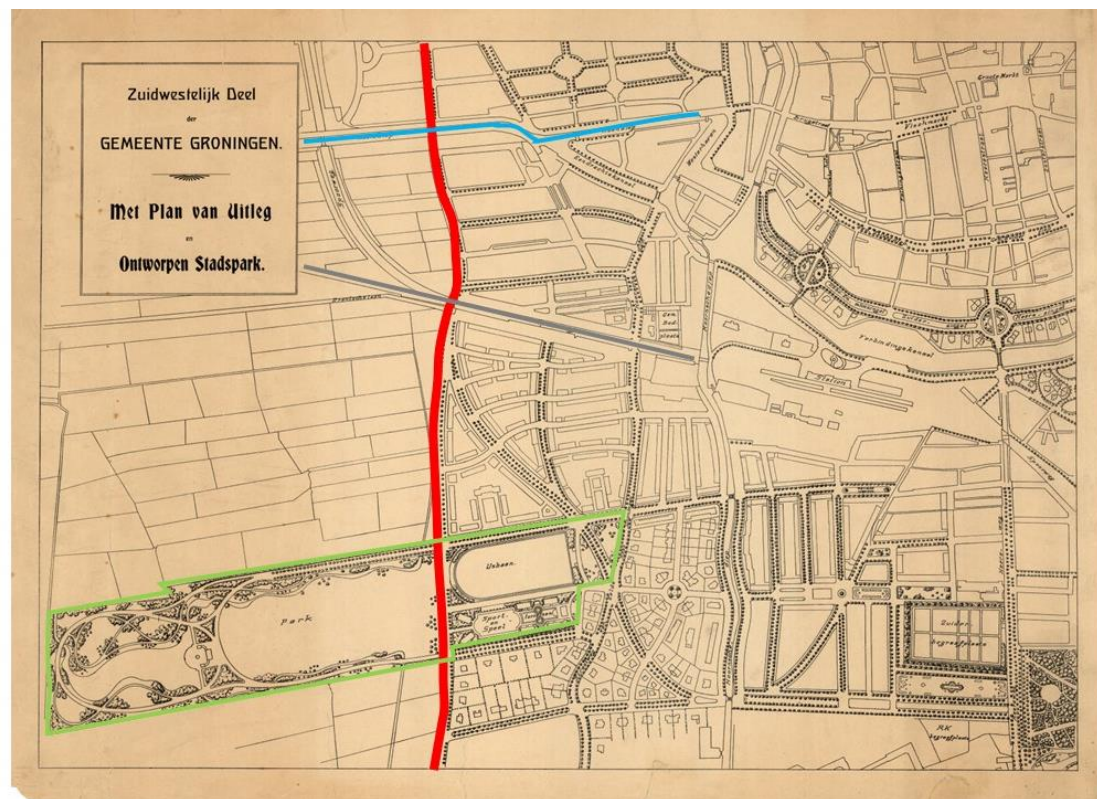
In 1912 neemt Mulock Houwer het Stadspark op in zijn aangepaste 'Plan van uitleg'. Zijn ontworpen woonwijk met gebogen lanen moet daarvoor deels wijken. Mulock Houwer ontwerpt een park in drie delen, in het voorste deel bij de Paterswoldseweg neemt hij de bestaande ijsbaan op. In het tweede deel komt later de renbaan die aan de Korreweg moet verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe woonwijk. Voor het derde deel wordt Leonard Springer gevraagd een park te ontwerpen in Engelse Landschapsstijl. De meest westelijke weg die Mulock Houwer had getekend op zijn plan van 1903 loopt nu tussen het eerste en tweede deel van het park.

Plan van uitleg met het geïntegreerde ontwerp voor het Stadspark, circa 1912. Rechts in het midden is de zuidelijke binnenstad te zien met het Verbindingskanaal en stationsgebied. Ten zuiden daarvan de geplande woonwijken en het Stadspark (groen). De rode lijn geeft de huidige Rembrandt van Rijnstraat, Admiraal de Ruyterlaan en Laan 1940-1945 aan, de grijze lijn geeft het spoor aan, de blauwe lijn het Hoendiep. GA 1536-6821, bewerking door auteur.

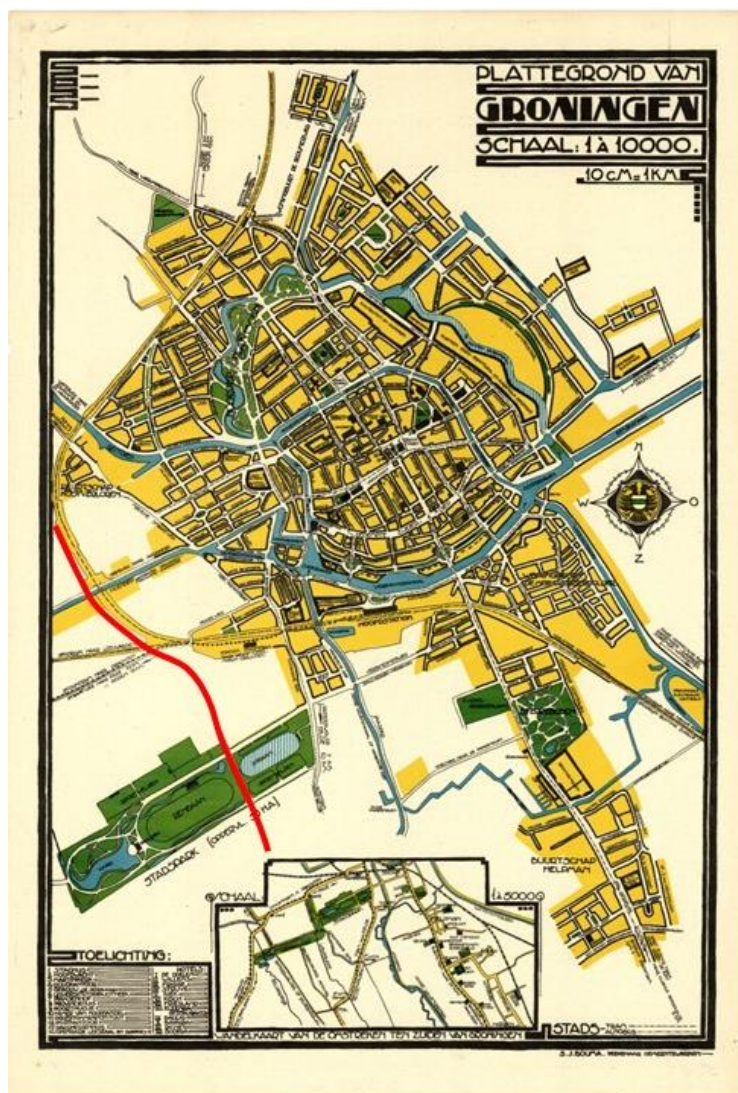
J.A. Mulock Houwer in zijn werkkamer aan het Gedempte Zuiderdiep. Achter hem hangt naast de schouw zijn 'Plan van Uitleg'. Foto: P.B. Kramer, 1916-1917. GA 2139-25-2.



Het inwonersaantal van de stad Groningen begint te groeien, om ook de groeiende groep minder vermogenden woningen te kunnen verhuren worden er woningbouwverenigingen opgericht. Er moeten nieuwe woonwijken komen.



Ook de werkgelegenheid groeit, in het westen van de stad wordt in 1913 bijvoorbeeld begonnen met de bouw van de Friesch-Groningsche Coöperatie Beetwortelfabriek. Tussen het Hoendiep en de spoorlijn naar Leeuwarden ligt een ideaal terrein, de aanvoer van bieten gaat vooral via het water.



Plattegrond van Groningen, S.J. Bouma, 1925. Linksonder in groen het Stadspark. De rode lijn geeft de loop van de huidige westelijke ringweg aan. GA 1536-2216, bewerking door auteur.

In de daaropvolgende jaren wordt er wel begonnen met de aanleg van het Stadspark maar nog niet met die van de geplande woonwijk in dit deel van de stad. De Maatschappij ter Exploitatie van Staats Spoorwegen (nu NS) heeft namelijk ingrijpende plannen met het gebied. Zij vinden de locatie van het stationsgebied niet efficiënt en presenteren in 1918 een ontwerp waarbij een enorm emplacement in een diagonale baan over het voorste deel van het Stadspark ligt. Dit plan wordt niet uitgevoerd.

Op de plattegrond die S.J. Bouma in 1925 maakt als tekenaar bij Gemeentewerken is de omvang van Groningen mooi te zien. Het Stadspark, nog lang niet klaar, is vast in haar volle glorie neergezet. In de inzet onderaan is een wandelkaart weergegeven. Aan alle kanten van de stad zijn buiten de afgebroken bolwerken uitbreidingen getekend.

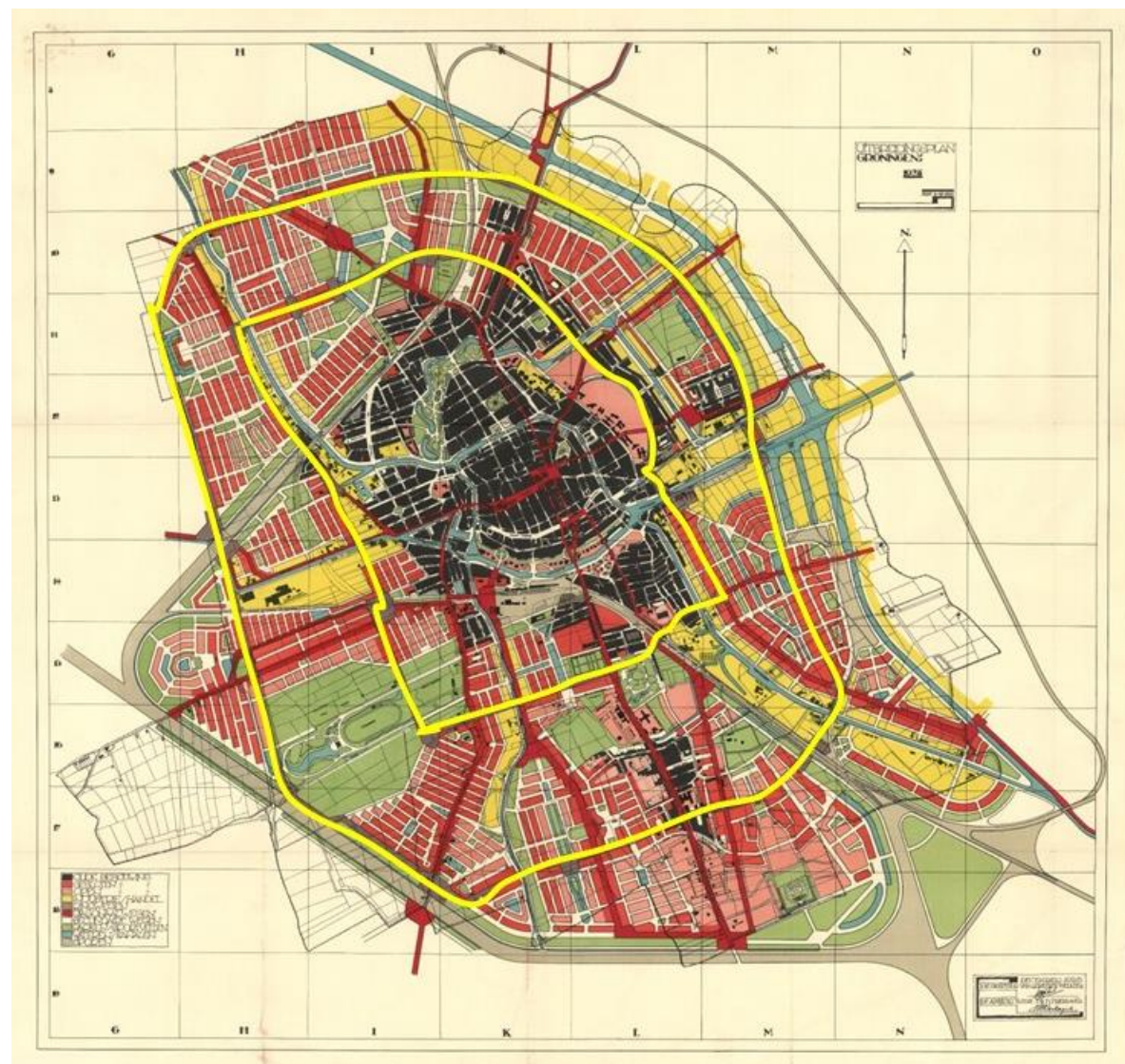
Uitbreidingsplan Schut en Berlage, 1928

In 1927 wordt stadsbouwmeester Mulock Houwer opgevolgd door H.P.J. Schut. Deze nieuwe directeur van Gemeente Werken staat voor de vraag een actueel uitbreidingsplan voor de stad te maken. Hij stelt voor daarbij de hulp van H.P. Berlage in te schakelen. Al in 1928 heeft deze een ontwerp klaar voor een enorme stadsuitbreiding. Schut en Berlage gaan namelijk uit van een flinke groei van het inwonersaantal. Het plan neemt bijna het gehele grondoppervlak van de gemeente Groningen in en gaat aan de zuidkant zelfs over de grens met Haren heen. In het ontwerp is een hoofdwegenplan opgenomen met een dubbel ringwegenstelsel (zie gele lijnen op de kaart). Het wegenstelsel is verdeeld in ringwegen, diagonaalwegen en secundaire wegen.

In het zuidwesten van de stad is het tracé van Mulock Houwers brede buitenste laan overgenomen als deel van de binnenste ringweg (zie binnenste gele lijn, aan de westzijde de geplande westelijke deel van de ringweg). Berlage trekt deze ringweg echter nog verder naar het noorden door, langs de Friesestraatweg tot aan de huidige Pleiadenlaan. Zijn binnenste ringweg slaat dan af naar het oosten. In het verlengde loopt nog wel een zogenaamde 'diagonaalweg' die de binnenste ring met de buitenste ringweg verbindt. Net als in Mulock Houwer's plan is ook in het plan van Berlage ten westen van de ringweg ruimte vrijgelaten voor een bocht in het spoortracé richting Roodeschool en Delfzijl. Bij de spoorovergang tekent Berlage een breed verkeersknooppunt. Berlages buitenste ringweg (de buitenste gele lijn) loopt aan deze kant van de stad om het Stadspark heen en sluit aan de noordzijde aan op daar waar nu de Plataanlaan loopt. Het plan wordt afgewezen, de gemeenteraad vindt het veel te uitgebreid.

■	OLDE BEBOUWING.
■	GESLOTEN //
■	OPEN //
■	INDUSTRIE / HANDEL.
■	RINGWEGEN
■	DIAGONAALWEGEN
■	SECUNDAIRE WEGEN
■	PARKEN / SPORTVELDEN
■	WATEREN / KANALEN
■	SPOREN

Uitbreidingsplan 1928, Schut en Berlage, met uitvergroete legenda. De zwarte kleur geeft de bestaande bebouwing van de binnenstad en omgeving aan. Hierin duidelijk zichtbaar de groene vorm van het Noorderplantsoen. Linksonder het Stadspark. GA 0817-01613-0001, bewerking door auteur.



Plan van Uitbreiding Schut en Berlage, 1932

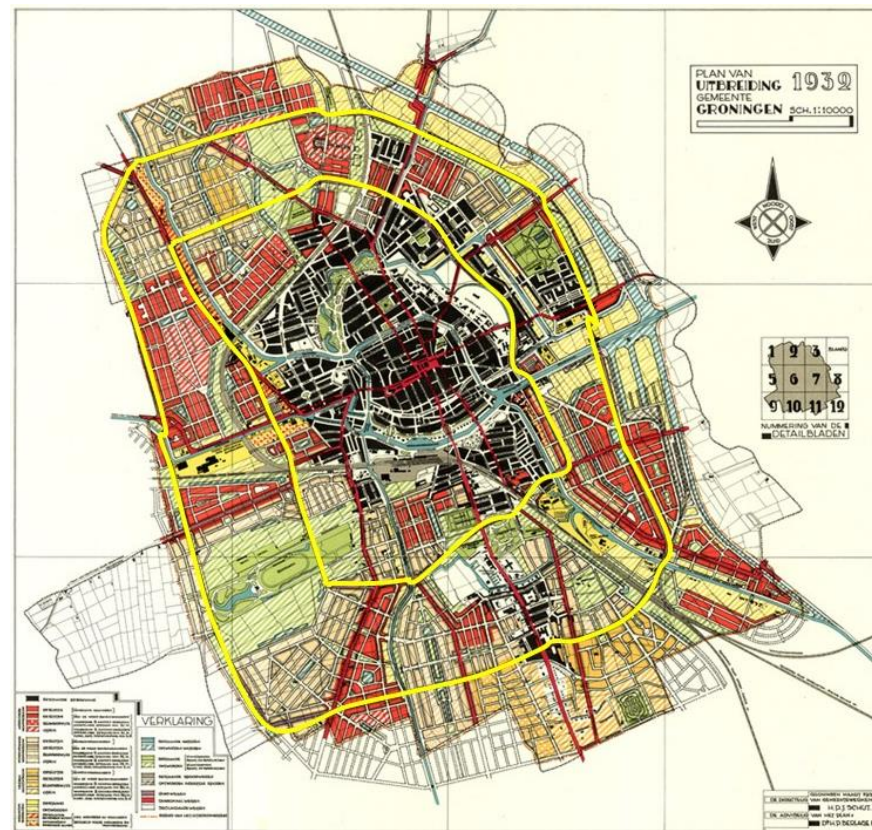
In 1932 presenteert Berlage een aangepast uitbreidingsplan. Een aantal woonwijken is geschrapt. Het dubbele ringwegenstelsel met diagonaalwegen is gehandhaafd, alleen de loop van de zuidelijke binnenring is wat wijder aangegeven. De grote verkeersknooppunten zijn bescheidener geworden, bijvoorbeeld die bij de spoorwegovergang in de Peizerweg, in Berlages binnenste ringweg. Het tracé van de westzijde van de binnenste ringweg is nog steeds getekend op dezelfde plaats; door het Stadspark, naar het noorden doorgetrokken door twee nieuw aan te leggen wijken en vanaf de tweede kruising met de spoorlijn naar Roodeschool en Delfzijl de loop volgend van de Friesestraatweg. De bocht van het spoortracé om de stad heen naar Roodeschool en Delfzijl is ook ingetekend. De bebouwing rond de vijver van het Van Brakelplein is ingetekend, net als het westelijk deel van de te bouwen wijk Kostverloren.

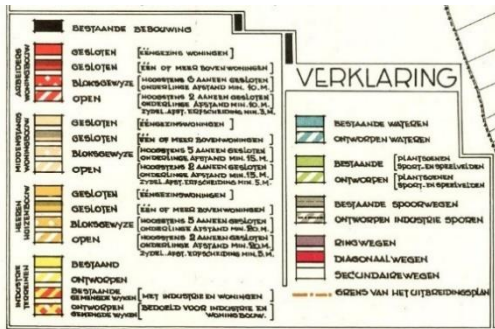
Burgemeester en wethouders zijn er echter nog steeds niet van overtuigd dat de groei van de stad op deze manier vastgelegd moet worden. In 1934 komen Schut en Berlage daarom met het 'Ontwerp tot herziening van het plan van uitbreiding'. Dit plan wordt twee jaar later door de Raad goedgekeurd maar Gedeputeerde Staten (GS), het dagelijks bestuur van de Provincie, gaat niet akkoord. GS vindt dat er in het plan sterker moet worden gekeken naar de stad als centrum van een groot gebied en er meer aandacht moet zijn voor de wegen die geheel of gedeeltelijk voor interlokaal verkeer dienen. Ook vindt GS dat Berlage's ringwegen meer zouden moeten worden ingericht als parkwegen. B&W is het daar niet mee eens, zij zijn van mening dat parken en andere groene zones vrij van verkeer

moeten zijn. Bovendien vinden ze dat de provincie zich hier niet mee hoort te bemoeien.

Weer volgt een herziening, de Raad keurt deze in 1939 goed, een jaar later volgt Gedeputeerde Staten. Na vele jaren is er een uitbreidingsplan voor Groningen vastgesteld. Door het uitbreken van de oorlog en geldgebrek daarna zal er de eerste jaren niet veel met het plan gebeuren.

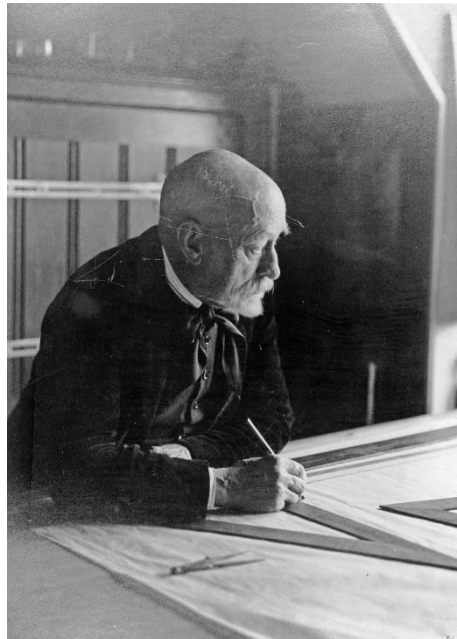
Plan van Uitbreiding 1932, Schut en Berlage, met uitvergroete legenda (volgende pagina). De gele lijnen geven de twee geplande ringwegen aan. GA 1536-6158, bewerking door auteur.





H.P. Berlage aan de tekentafel, www.designhistory.nl.

H.P.J. Schut, directeur Gemeentewerken, Foto: K.H. Smit, 1947. GA 1785-16311.



Naoorlogse ontwikkelingen

In 1950 wordt een nieuw plan gepresenteerd waarin de verwachte en gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad wordt bepaald. Het wordt nu een 'structuurplan' genoemd. De buitenste ringweg van het plan Berlage-Schut is verdwenen. De binnenste ringweg is min of meer overgenomen, alleen het deel van de zuidelijke ring is rechtgetrokken. Bij de kruising met de westelijke ring buigt deze weg naar het zuiden af. In 1953 wordt toch bepaald deze afbuiging recht te trekken. Het uitbreidingsplan van het Stadspark wordt daarom ook gewijzigd, in plaats van naar het zuiden zal er aan de noordzijde worden uitgebreid.



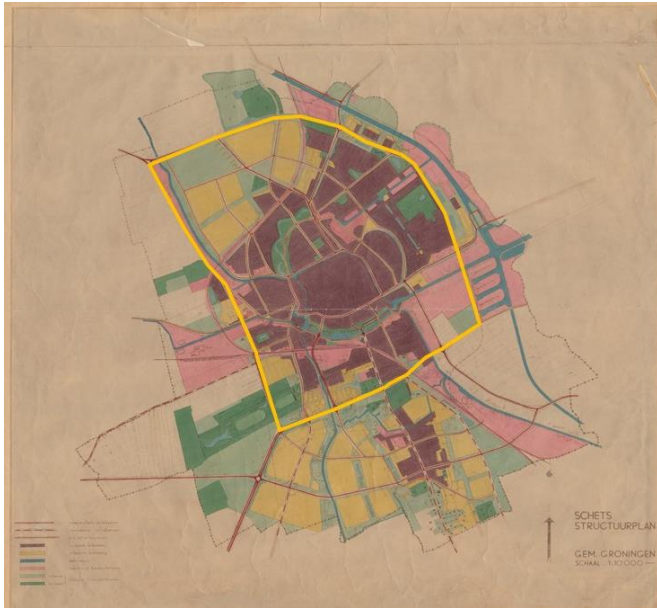
Structuurplan Groningen, Verkeerspositie, 1950. In geel de geplande ringweg. GA 2437-3896, bewerking door auteur.



Plan van uitbreiding, 1950. De rode lijn geeft de geplande westelijke ringweg aan. Het begin van de rode lijn boven geeft ongeveer het punt aan waarvandaan de foto rechts is genomen. GA 1615-3107-0001, bewerking door auteur.



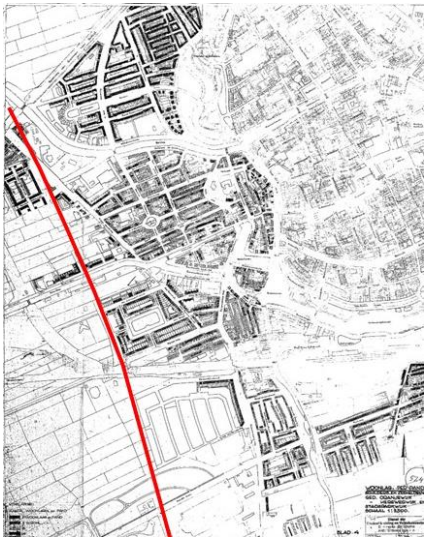
Friesestraatweg gezien naar het zuiden, ongeveer vanaf de huidige spoorwegovergang. Op de achtergrond naar rechts de afslag naar de Rembrandt van Rijnstraat. Duidelijk zichtbaar is het brede profiel van deze straat waar de ringweg is gepland. Foto: Fotobedrijf Piet Boonstra, 1950. GA 2248-727.



Schets Structuurplan, 1951. In geel is de geplande ringweg rond de stad aangegeven. GA 0817-04064-0001, bewerking auteur.

Wat ook opvalt is dat er op het plan van 1950-51 ten westen van de Friesestraatweg geen bebouwing staat ingetekend. De in 1932 geplande bebouwing in de Zeeheldenbuurt en (het noordelijk deel van) Kostverloren is inmiddels gebouwd.

Opvallend verschil met eerdere plannen is dat er wordt uitgegaan van op zichzelf gerichte woonwijken, met eigen voorzieningen. Omdat er veel gebouwd moet worden wordt er de voorkeur gegeven aan een globaal plan, de precieze indeling van de te bouwen wijken zal later nog bepaald worden. De westelijke ringweg staat nog steeds aangegeven op de kaart, als 'primaire uitvals- en ringweg'. Er wordt wat betreft bouwplannen rekening mee gehouden qua ruimte, aangelegd wordt de ringweg niet. Als in 1956 het Hoendiep geasfalteerd wordt blijven er op het stuk weg tussen de Rembrandt van Rijnstraat en de Admiraal de Ruyterlaan kinderkopjes liggen in verband met de hier aan te leggen ringweg.ⁱ

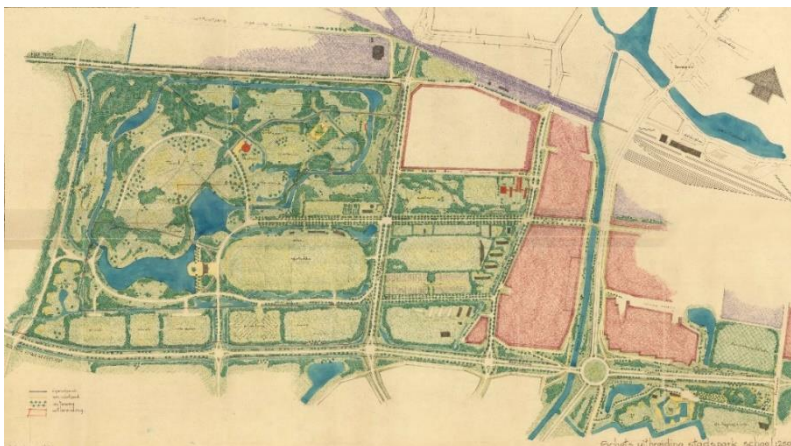


Kaart met overzicht van woonlagen per pand, 1955. Een deel van de Zeeheldenbuurt is ondertussen bebouwd, net als de noordzijde van het Hoendiep. De rode lijn geeft de geplande westelijke ringweg aan. GA 1615-5242-0001, bewerking door auteur.



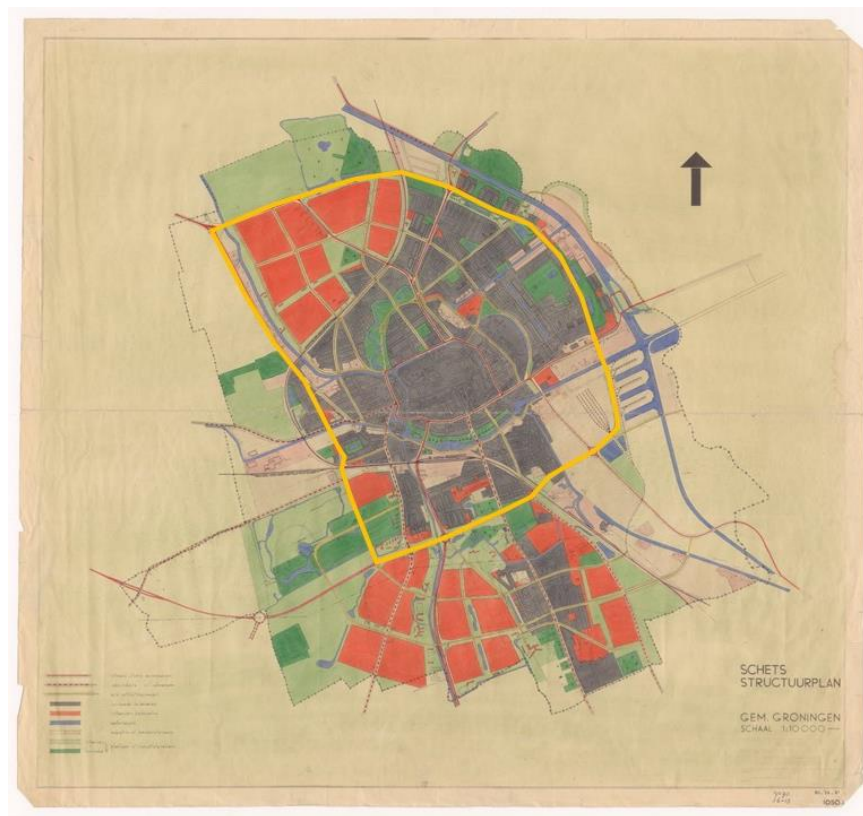
Rembrandt van Rijnstraat, zuidelijk deel gezien naar het noorden. Aan het brede profiel van de straat is te zien dat er duidelijk rekening werd gehouden met de geplande ringweg. Foto: Fotobedrijf Piet Boonstra, 1956. GA 1785-12404.

Stadspark met uitbreiding aan de noordzijde, 1954. De roze kleur rechts geeft de Grunobuurt aan met rechts daarvan de Rivierenbuurt. Het witte vlak met roze omlijning geeft de nieuw te bouwen woonwijk Laanhuizen aan. Duidelijk is ook de doorgaande noord-zuid route door het park, de Middenlaan. Tekening Hoogbruin, collectie gemeente Groningen.



Op de schets structuurplan 1958 is te zien dat heel Kostverloren is gebouwd, aan beide zijden van de geplande westelijke ring. Van de Zeeheldenbuurt ligt nog een deel open.

Schets structuurplan, 1958. Met grijs wordt de bestaande bebouwing aangegeven, oranje vlakken zijn geplande wijken. Donkergroen zijn bestaande plantsoenen of recreatiegebieden, licht groen is nog te ontwikkelen groen. De rode lijnen geven uitvals- en ringwegen aan. De westelijke ringweg wordt door het Stadspark getekend, langs het tracé Admiraal de Ruyterlaan, Rembrandt van Rijnstraat en de Friesestraatweg, zie gele lijn. GA 0817-04073-0001, bewerking door auteur.



Bouw van galerijflats aan de Rembrandt van Rijnstraat, gezien naar het noorden. In het midden is ruimte vrijgehouden voor de geplande westelijke ringweg. Foto: Noord-Nederlands Persfotobureau Folkers. 1956. GA 2437-652.



Structuurplan van Groningen met de geplande uitbreidingswijken (oranjerood) rond de bestaande stad (grijs), 1961. De gele lijnen geven de geplande ringweg rond de binnenstad aan en de buitenste ringweg, aan de westzijde langs het Eelderbaantracé. GA 2731-04813, bewerking door auteur.

De verwachte groeisput van de jaren zestig

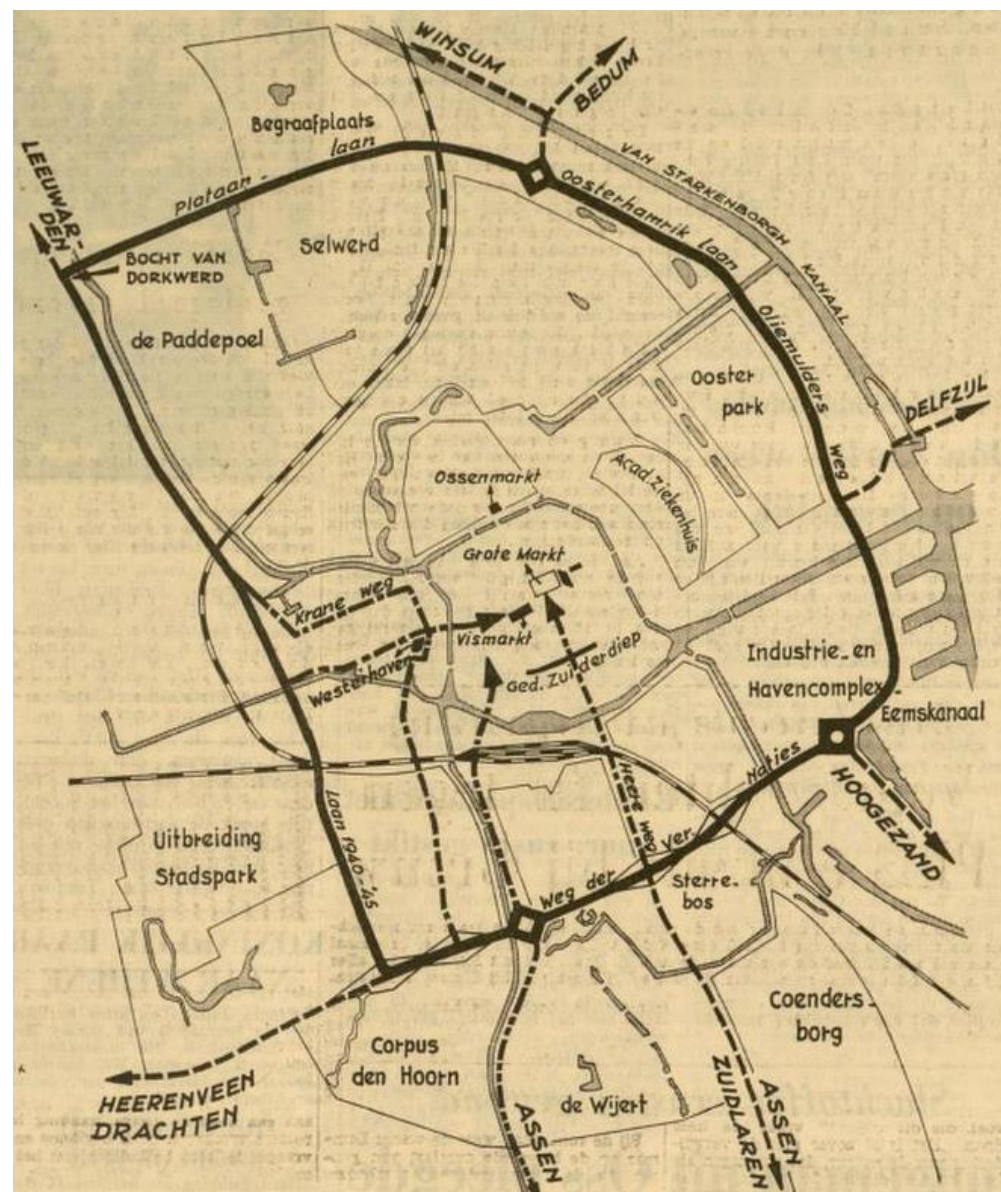
In 1960 is de verwachting dat de stad enorm zal gaan groeien, naar 250.000 of zelfs 265.000 inwoners. Er zijn veel nieuwe woonwijken nodig en een, liefst dubbele, ringweg. De gemeente vraagt aan de koningin of er een grenswijziging kan komen voor uitbreiding.

Uiteindelijk worden de zelfstandige gemeentes Noorddijk en Hoogkerk toegevoegd aan het grondgebied van de gemeente Groningen. Ook delen van Haren, Adorp en Bedum worden overgedragen. Hoewel er slechts enkele duizenden inwoners bijkomen, wordt het grondgebied van Groningen een flink stuk groter. Een nieuw structuurplan is nodig om vast te stellen hoe deze ruimte kan en moet worden ingericht.

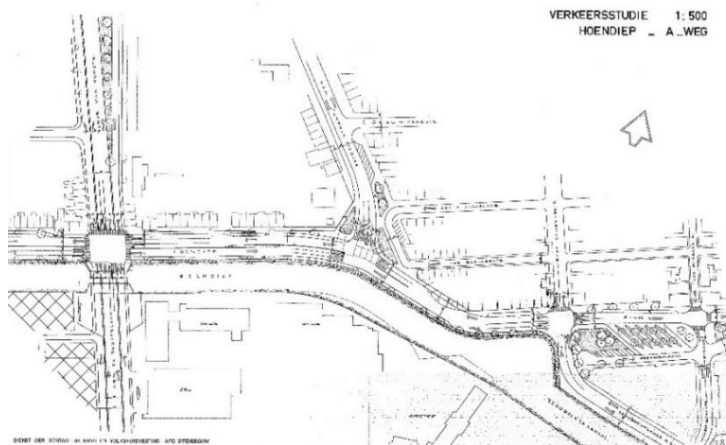
Op de kaart van het Structuurplan 1961 is een enorme stadsuitbreiding te zien en een dubbele ringweg, één rond de binnenstad en één er wijd omheen. Het moet een nieuw 'hoofdverkeerswegenstelsel' vormen dat de wijken ontlast. Het noordelijke, oostelijke en zuidelijke tracé is min of meer overgenomen van het plan van Schut en Berlage. Het westelijke deel van de ringweg is veel verder naar buiten gepland. Deze volgt het zogenaamde Eelderbaantracé, die buitenom het latere Vinkhuizen loopt (zie kaart). Door de Zeeheldenbuurt en Kostverloren is slechts een 'andere verkeersweg' getekend. De westelijke ringweg zoals die eerder was bedacht is uit de plannen verwijderd. Ook het tracé van de huidige ringweg is niet in deze plannen te zien.

In augustus 1961 wordt in de gemeenteraad voor het eerst een geheel uitgewerkt plan voor de zuidelijke ringweg besproken. De weg loopt dwars door het Sterrebos. Verwacht wordt dat het op de kruising Julianaplein het drukst zal worden. Om financiële redenen wordt deze uitgevoerd als een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten, een grote fout blijkt later. Het wordt het grootste knelpunt van de ringweg om de stad. In 1962 wordt het structuurplan vastgesteld en wordt begonnen met de aanleg, verwacht wordt dat de zuidelijke ring in 1965 klaar zal zijn.

De verwachte enorme groei van het aantal inwoners van de stad en de toename van het verkeer vraagt om grote ingrepen. In 1964 komt het tracé Laan 1940-1945-Admiraal de Ruyterlaan-Hoendiep-Rembrandt van Rijnstraat bij de gemeente weer in beeld als onderdeel van de westelijke ringweg. In een verkeersstudie wordt hier een noord-zuid lopende vierbaans wegenstructuur aangegeven, met een grote kruising bij het Hoendiep. De oostelijke ringweg is gepland op het tracé dat hiervoor al in het begin van de twintigste eeuw is gereserveerd door Berlage, dwars door de Oosterparkwijk, langs de Oosterhamriklaan en de Oliemuldersweg.

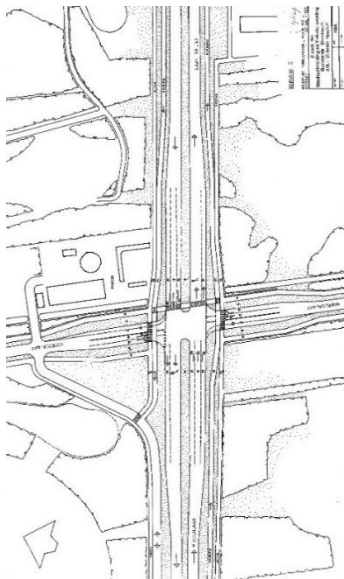


“Over een jaar of tien - misschien nog later: Rondwegen omsluiten Groningen. Riante zuidelijke deel is al in uitvoering”. Het ringwegenplan van Groningen met ontsluitingswegen van en naar het centrum van de stad. LC 9 maart 1964.

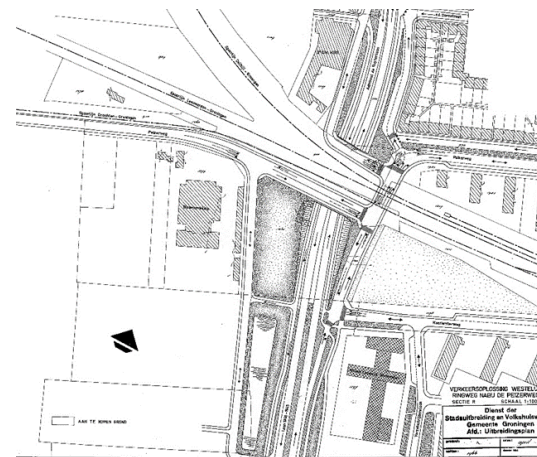


Verkeersstudie van de kruising van het Hoendiep en de A-weg met de geplande westelijke ringweg langs het tracé Admiraal de Ruyterlaan-Rembrandt van Rijnstraat, 1964. Links op de tekening is de vierbaans kruising aangegeven. GA 1615-2862.

Eind 1965 is duidelijk dat het Rijk de aanleg van de eerste fase van de westelijke ringweg zal financieren. De totale kosten zijn geraamd op fl. 8 miljoen. Plan is een vierbaansweg aan te leggen waarvoor de Middenlaan in het Stadspark, de Laan 1940-1945, de Admiraal de Ruyterlaan en de Rembrandt van Rijnstraat moeten worden gereconstrueerd, grondaankopen bij de Friesestraatweg moeten worden gedaan, een beweegbare brug over het Hoendiep tussen de Admiraal de Ruyterlaan en Rembrandt van Rijnstraat moet worden aangelegd en een tunnel onder de spoorweg bij de Peizerweg (ten westen van overgang) moet worden gebouwd. Het is niet mogelijk ook de Peizerweg onder de spoorbaan door te voeren in verband met de beperkte ruimte, de helling zou dan te sterk worden. In de krant wordt vermeld dat *“Hoewel nog niet alle problemen zijn opgelost, ligt het in de bedoeling ook deze verbinding als vierbaansweg uit te voeren”*.ⁱⁱ



Verkeersstudie van het kruispunt Noorderlaan (nu Concourslaan) -Laan 1940-1945, 1965. Linksonder is de ronding van de drafbaan te zien. GA 1615-4829-0001.



Verkeersstudie van de loop van de westelijke ringweg bij de Peizerweg, 1966. Rechtsonder is het Willem Lodewijk Gymnasium en de flats van Laanhuizen aangegeven. In het midden loopt de geplande westelijke ringweg via een tunnel onder het spoor door naar de Admiraal de Ruyterlaan. GA 1615-4830-0001.

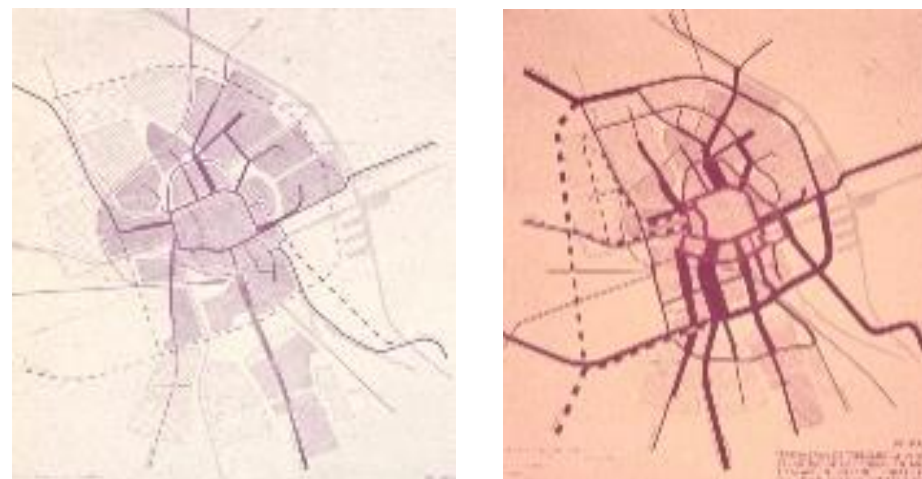
In april 1966 maakt staatssecretaris J.A. Bakker het infrastructuurprogramma tot en met 1968 bekend voor de drie noordelijke provincies. De stad Groningen krijgt onder andere geld voor de tweede fase van de westelijke ring. In december wordt ook de financiering van de derde fase van de aanleg goedgekeurd. Rijkswaterstaat en het ministerie van Economische Zaken reserveren hier fl. 2.450.000 voor. Hierin zitten ook de kosten van de aanleg van een tunnel onder het spoor door bij de Peizerweg. De ringweg zal vierbaans worden maar het is nog niet zeker of er een middenberm zal worden aangelegd. In het voorjaar van 1967 zal begonnen worden met de aanleg.



NvhN 1 september 1967.

In september 1967 is het echter nog steeds wachten op de financiering. De verbreding van de Rembrandt van Rijnstraat staat als eerste op de agenda, er zal hier een brede middenweg worden aangelegd en aan weerszijden ventwegen. In 1968 zal dan de brug over het Hoendiep worden gemaakt. De aansluiting bij de zuidelijke ringweg, het viaduct van de Middenlaan, later Vrijheidsplein genoemd, is al wel bijna klaar. Vanaf daar loopt het geplande tracé van de westelijke ringweg naar het noorden via Middenlaan-Laan 1940-1945-kruising Koeriersterweg-spoorwegonderdoorgang

Peizerweg-Admiraal de Ruyterlaan-brug Hoendiep-Rembrandt van Rijnstraat-Friesestraatweg. Het werk aan de zuidelijke ringweg gaat ondertussen gestaag door.



Plattegrond van Groningen met de verkeersdrukte in 1967 en rechts de verwachte verkeersdrukte in de stad. Duidelijk is het verschil in de dikte van de lijnen zichtbaar. De lijnen zijn schematisch weergegeven en zijn niet voorzien van concrete cijfers. GA 2731-04920 en 2731-04921.



NvhN 24 november 1967.



Begin van de bouw van het noordelijk deel van Vinkhuizen, gezien naar het westen vanaf het dak van melkfabriek De Ommelanden. Foto: J. Schotanus, dhr. Koers, 1968. GA 2138-3919.

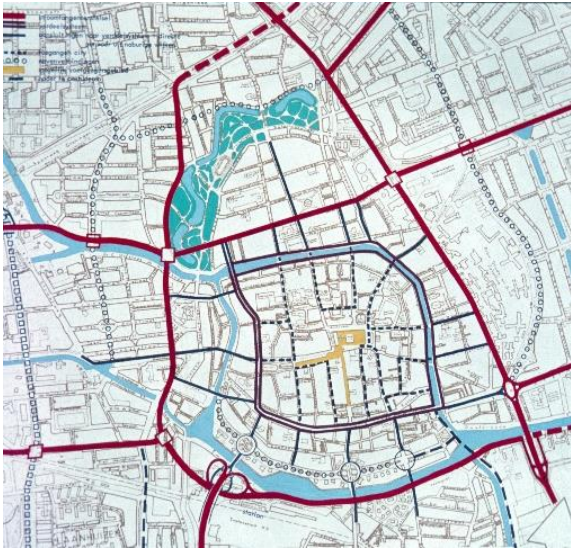
Een dichtslibbende stad en ingrijpende plannen

De stad breidt ondertussen flink uit, aan het eind van de jaren zestig wordt begonnen met de voorbereidingen van de bouw van Vinkhuizen. Het aantal inwoners groeit en de stad raakt steeds meer verstopt door het groeiende verkeer. Hoofdcommissaris K.J. Müller en verkeersdeskundige Ir. H.M. Goudappel ontwerpen voor Groningen een zeer ingrijpend verkeersplan. Het plan Goudappel omvat grote doorbraken in de binnenstad om de doorstroming te verbeteren. Het 'citygebied', Grote Markt-Vismarkt en Herestraat, zal deels voetgangersgebied worden. Hieromheen wordt een ring als 'verdeelsysteem' aangelegd; via Munnekeholm-Noorderhaven-Turfsingel-Schuitendiep-Zuiderdiep kunnen de auto's hun weg vinden. Voor de verwachte grote verkeersstromen moet bovendien

een 'stroomtangente-stelsel' worden aangelegd rond de binnenstad. De hele Badstratenbuurt moet daarom wijken voor een verkeersplein. De drukte op de Paterswoldseweg moet deels worden ontlast door een tunnel onder het spoor door. Vanuit het zuiden zal dit een belangrijk tracé worden om de bereikbaarheid te verbeteren. De ringweg om de stad is nodig om dit plan te laten werken.

Los van de financiering en het tracé van de westelijke ring is het nog steeds niet precies duidelijk hoe de weg er zal gaan uitzien. Vast staat dat het een vierbaans weg moet worden, de plaatsing van een middenberm is nog niet vastgesteld. Over de kruising van de ringweg met de Concourslaan is erg veel discussie. Rijkswaterstaat zal die beslissing nemen omdat zij betaalt. Het college van B&W wil graag een ongelijkvloerse kruising maar enkele raadsleden (PvdA, CHU) vragen om een stelligere insteek; *"Wij zullen bijzonder sterk op ongelijkvloerse kruisingen moeten aandringen, hoe Rijkswaterstaat er ook over denkt."* zegt J.J. Matthijsse (CHU) in de raad. Over de weg ten zuiden daarvan zegt de directeur Openbare Werken ir. J. Snijder *"In elk geval staat al vast dat er bij de Zuiderlaan een voorziening voor voetgangers zal worden getroffen in de vorm van een tunnel dan wel een brug"*.ⁱⁱⁱ

In januari van 1968 is de financiering van de vierde en laatste fase van de westelijke ringweg rond. De Rijkssubsidie voor verbetering van infrastructuur wordt toegekend. Grote kostenpost daarin is de tunnel onder het spoor bij Peizerweg. Aan het eind van dat jaar is er echter nog steeds niet begonnen met de aanleg van de westelijke ring: al het gereserveerde geld is opgegaan aan de zuidelijke ringweg! Een project dat veel duurder wordt dan begroot. Het werk aan de westelijke ring wordt doorgeschoven naar een meerjarenplan 1969-1972.^{iv}



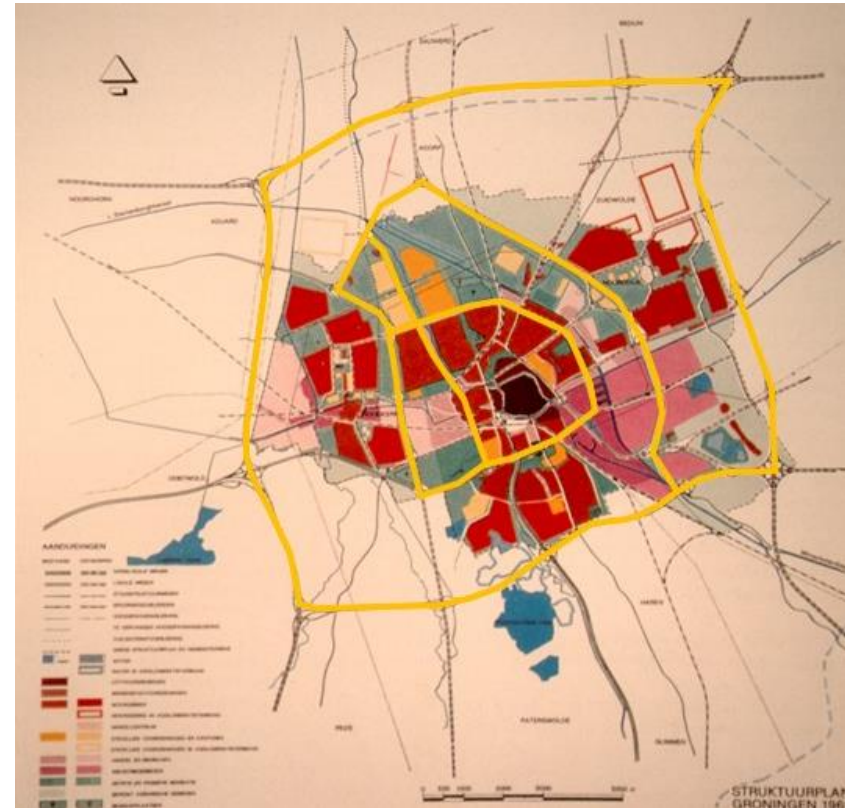
Plattegrond met geplande verkeersstructuur, Ir. Goudappel, 1967.

Geheel links is met een lijn van blauwe blokjes het tracé van de westelijke ringweg aangegeven op de kaart. De Badstratenbuurt moet wijken voor een verkeersknooppunt, bij de Emmabrug is een half klaverblad gepland. GA 2731-04927.

Structuurplan 1969

In 1969 krijgt Groningen een nieuw structuurplan, met een moderne 'k', om de verwachte en gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad vast te leggen. De oppervlakte van de stad is flink toegenomen door de samenvoeging met Hoogkerk en Noorddijk. Toch is in het structuurplan het aantal nieuwe wijken kleiner dan in voorgaande plannen. De nadruk ligt op de verkeersstructuur. De stad kampt dan ook met enorme verkeersproblemen en er wordt driftig naar oplossingen gezocht, gesteld wordt dat *"...het verkeer zoveel mogelijk goed berijdbare, doorlopende stadsroutes dient te krijgen"*.^v De verkeerskundige plannen van Müller en Goudappel zijn grotendeels overgenomen.

De geplande ringwegen rond de stad zijn een belangrijk onderdeel van het plan. Wijd om de stad heen is een ringweg gepland, de binnenste ring is overgenomen uit eerdere plannen. Het zuidelijk



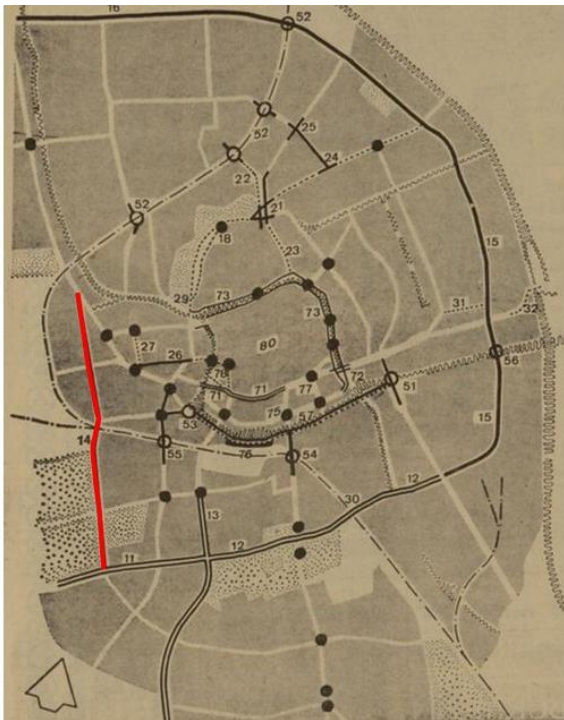
Structuurplan Groningen, 1969. Aan alle zijden van de stad zijn nieuwe woonwijken aangegeven, in helderrood zijn onder andere Vinkhuizen, de Wijert, Lewenborg en Beijum getekend. De gele lijnen geven de geplande ringwegen aan. GA 2731-04814, bewerking door auteur.

deel van de geplande westelijke ring staat aangegeven als een 'voorzieningen hoofdwegennet' en loopt door de Zeeheldenbuurt en Kostverloren. Aan de zuidelijke ring wordt dan nog hard gewerkt, in juli 1969 wordt het eerste gedeelte van deze weg geopend, het deel tussen de weg naar Assen en de weg naar Drachten.



Viaduct van de Weg der Verenigde Naties, bij Laan Corpus den Hoorn, gezien naar het westen. NvHn 10 juli 1969.

De toekomst voor de westelijke ring ziet er echter wat minder rooskleurig uit. In september 1969 blijkt namelijk dat het Rijk voor de aanleg niet dezelfde subsidievoorwaarden heeft bepaald als voor de aanleg van de zuidelijke ring. Het college van B&W probeert daarom met alle macht de westelijke ringweg in het infrastructuurprogramma van het Rijk te krijgen. Lukt dit niet dan zal de weg in plaats van 2 miljoen, 8,5 miljoen gaan kosten voor de gemeente (van totaal 34 miljoen). Een groot probleem omdat de gemeente een behoorlijk begrotingstekort heeft voor 1970. De moeite loont en minister De Block zegt in december toe te gaan kijken wat de mogelijkheden zijn.



“Verkeer in Groningen onder de loep”, plattegrond bij het plan van Muller en Goudappel. Nummer 14 (de rode lijn) geeft het zuidelijke deel van de geplande westelijke ringweg aan. Een dikke enkele lijn is een ‘geplande voorziening hoofdwegennet’, een dubbele lijn geeft een ‘werk in uitvoering’ aan. NvHn 27 februari 1969, bewerking door auteur.

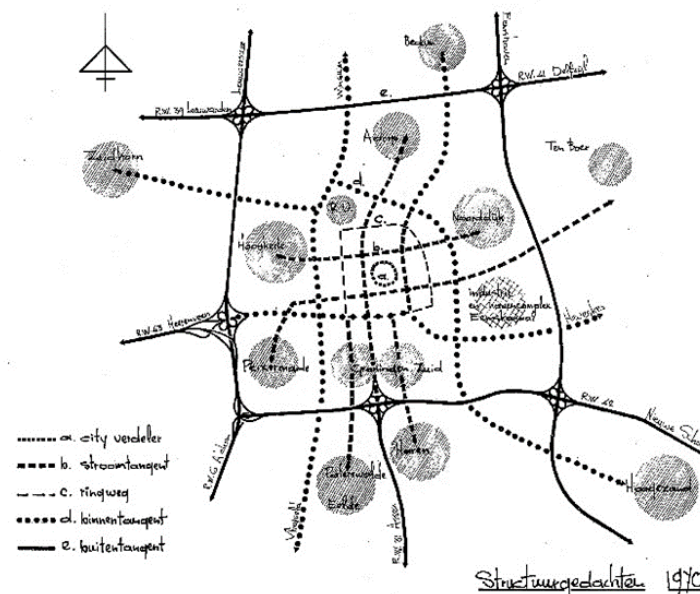


“Groningen breit aan het wegennet”. NvHn 13 september 1969.

Nieuwe denkbeelden over de stad en het verkeer

Verkeersproblematiek blijft een belangrijk punt van discussie in de stad maar ondertussen is wel duidelijk geworden dat de beoogde groei naar minimaal 250.000 inwoners er niet gaat komen. Ondertussen verandert ook de visie op hoe een stad moet functioneren radicaal. Eén van de verantwoordelijken daarvoor is de in 1970, als jongste Nederlandse wethouder (24!), aangestelde Max van den Berg. Hij heeft onder andere Verkeer, Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting in zijn portefeuille. De ontwikkeling van de stad wordt gezien vanuit een andere gedachte. De nieuwe bestuurders willen die niet laten leiden door een ongeremde groei van het autogebruik. Het plan om ringwegen aan te leggen blijft, maar wordt bekeken vanuit een andere hoek. Hoe kan het verkeer zo vlot mogelijk doorlopen zodat overlast in woonwijken verdwijnt? De auto wordt gezien als noodzakelijk kwaad. Het idee uit voorgaande decennia van een dubbele ringweg wordt voorgoed verlaten. Ook het plan Goudappel gaat in de prullenbak. Voor de binnenstad wordt gewerkt aan een nieuw plan, het Verkeercirculatieplan. Samen met de ringwegen moet dit de verkeersproblematiek oplossen.

Geld blijft een probleem, en dus ook de verkeersproblematiek in en rond de stad. In het belang van het doorgaande verkeer hoopt directeur ir. J. Snijder van Gemeente Werken dat Rijkswaterstaat de helft van de kosten voor de eerste fase van de aanleg van de westelijke ring wil betalen. In deze fase zullen de brug over het Hoendiep en een brug over de spoorlijn worden aangelegd. De tunnel onder het spoor door is van de baan.

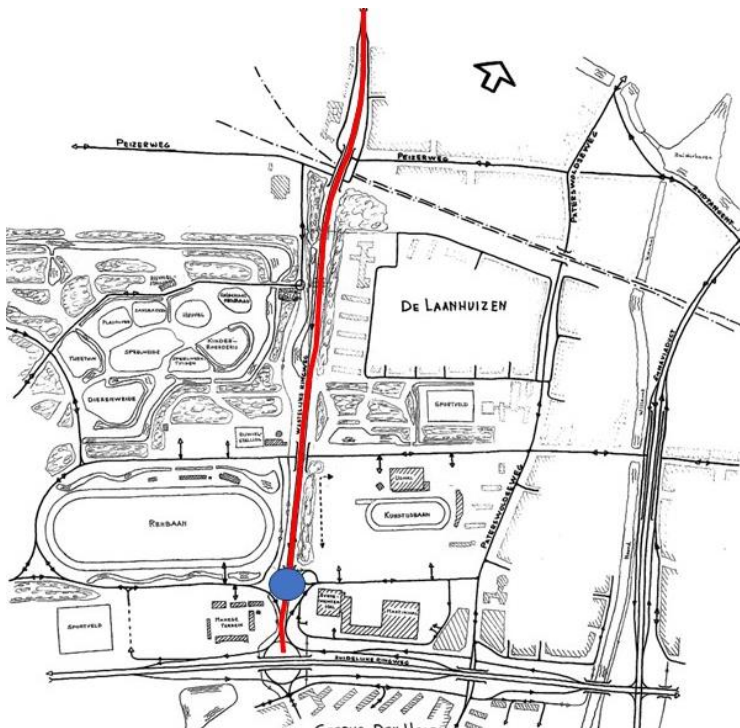


Structuurgedachten, 1970. In de legenda staan van -boven naar beneden- de termen: a city verdeler, b stroomtangente, c ringweg, d binnentangente, e buitentangente. GA 1615-5373-0001.

De noodzaak van een ringweg rond de stad wordt steeds duidelijker, de ideeën over het verkeer in de binnenstad zijn dus aan het kantelen. In het college van B&W is steeds meer onenigheid over de enorm ingrijpende doorbraakplannen voor de verkeersdoorstroming. Het plan om de oostzijde van de Stationsstraat en de hele Badstratenbuurt te slopen leidt tot steeds meer protest. Auto's moeten uit het centrum blijven als zij daar niet hoeven te zijn; via verbindingswegen aan de buitenzijde kom je op de plaats bestemming, niet via de Grote Markt! Dat daarvoor bomen in het Stadspark moeten worden gekapt is onvermijdelijk.



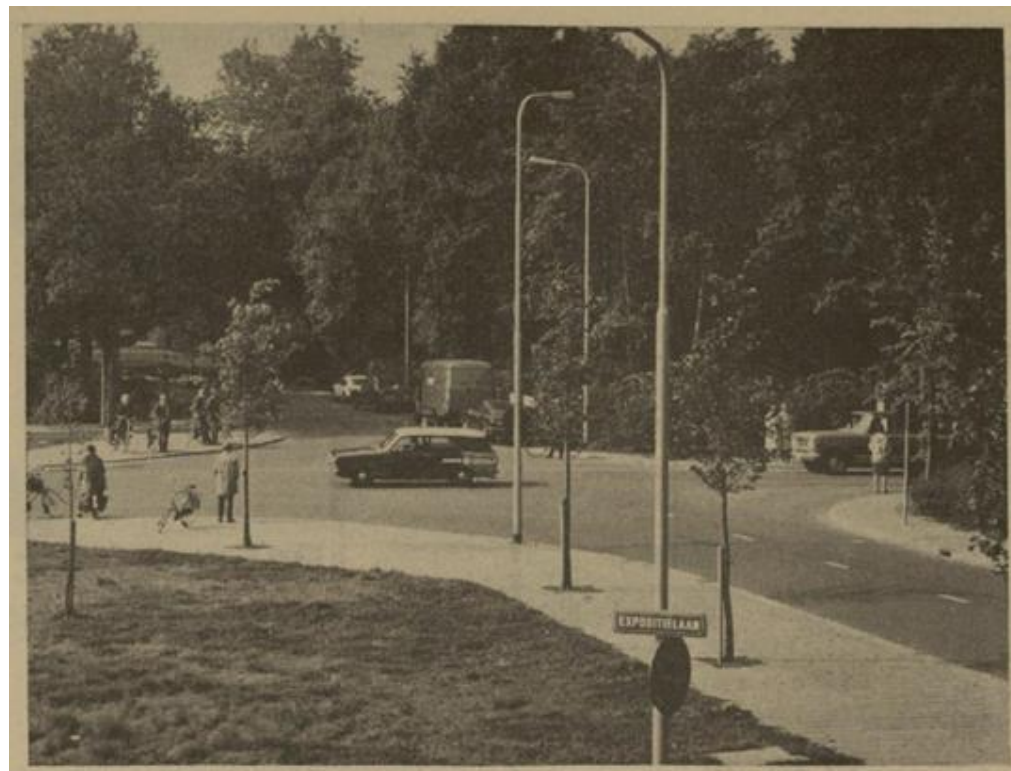
NvhN 13 november 1970.



Studie verkeersoplossing Westelijke ringweg, 1971. Dwars door het Stadspark is een weg aangegeven (rode lijn, de blauwe stip geeft de locatie aan van het kruispunt op de foto rechts). GA 1615-4832-0001, bewerking door auteur.

Verkeerskundige studies verkennen alle mogelijkheden. De plaatsing van nieuwe bruggen, vierbaanswegen, tunnels en viaducten worden onderzocht.

Op 9 juli 1971 gaat de zuidelijke ringweg voor het eerst in zijn geheel open voor verkeer. Nog steeds bestaat de westelijke ring alleen op papier. De financiën zijn nog steeds niet rond, ongeveer twaalf miljoen is er nodig voor de eerste fase.



Kruising Leonard Springerlaan en Laan 1940-1945. NvhN 21 september 1971.

- *Fietsplan en uitbreiding voetgangersgebied*
- *Nieuw verkeerscirculatieplan, auto-loze singels*

Begroting van de stad Groningen: tegen auto, vóór openbaar vervoer

NvhN 2 december 1971.

In december 1971 wordt een nieuw verkeerscirculatieplan voor de binnenstad gepresenteerd door B&W. Het heeft een totaal andere insteek dan het plan van Müller en Goudappel; auto's moeten zoveel mogelijk geweerd worden uit de binnenstad. Alle geplande grote doorbraken zijn van de baan. Morrend wordt gezegd *“Het verkeer zal ook in de toekomst genoeg moeten nemen met het keurslijf dat centrum van Groningen heet”*.^{vi} Voor de afwikkeling van het verkeer moet het stelsel van ringwegen rond de stad zo snel mogelijk worden aangelegd.

Een verlanglijstje van miljoenen

Het college van B&W wil geen uitstel meer, de plannen moeten worden vastgesteld en de financiering moet nu eindelijk rondkomen. In het voorjaar van 1972 maakt wethouder Van Delden (vertegenwoordiger van de samenwerkende christelijke fracties KVP, ARP en CHU) daarom een verlanglijstje voor Den Haag. Voor de aanleg van de drie missende delen van de ringweg rond Groningen is nog 32,5 miljoen nodig.^{vii} Voor de eerste fase van de aanleg van de westelijke ring krijgt de stad twee miljoen. Van het totaal van twaalf miljoen is er dan nog zes miljoen van Rijkswaterstaat, twee

miljoen van de gemeente en twee miljoen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nodig. In april wordt bekend dat het geld voor de eerste fase er is, vanaf de zuidelijke ring tot aan de Friesestraatweg. Het definitieve tracé en de vorm (twee of vierbaans) moet nog bepaald worden. Als ten westen van Vinkhuizen ook de Eelderbaan als buitenste ringweg wordt aangelegd is een tweebaansweg genoeg. Zo niet dan zal een vierbaans weg worden aangelegd hoewel dat veel impact zal hebben op de Rembrandt van Rijnstraat en de Admiraal de Ruyterlaan waar dan al veel bebouwing staat. Ook moeten er nog beslissingen worden genomen over het wel of niet verzonken of verhoogd aanleggen van de ringweg en of het Stadspark kan worden ontzien. D'66'er P.G. Dekker komt met een alternatieve route; meer westelijk, langs het spoorweg tracé. De woonwijken worden dan gespaard en de aanleg is bovendien goedkoper. Met zijn partijgenoot Jos Staatsen^{viii} eist hij dat er een inspraakprocedure komt. B&W moet, net als Rijkswaterstaat soms doet, de omwonenden op de hoogte stellen en gelegenheid tot inspraak geven. De net aangetreden projectleider Kor Dikkema heeft gelijk zijn eerste klus; het schrijven van een nieuw raadsvoorstel. Om de westelijke ringweg rond te krijgen moet het daarom terug naar de tekentafel.

Projectleider Ringwegen Kor Dikkema bij de aanleg van de westelijke ringweg. Op de achtergrond Vinkhuizen. NvhN 31 mei 1979.



Protesten blijven binnenstromen tegen westelijke ringweg

NvhN 18 mei 1972.

Overhandiging van de handtekeningenactie aan burgemeester Harm Buijer. NvhN 23 mei 1972.



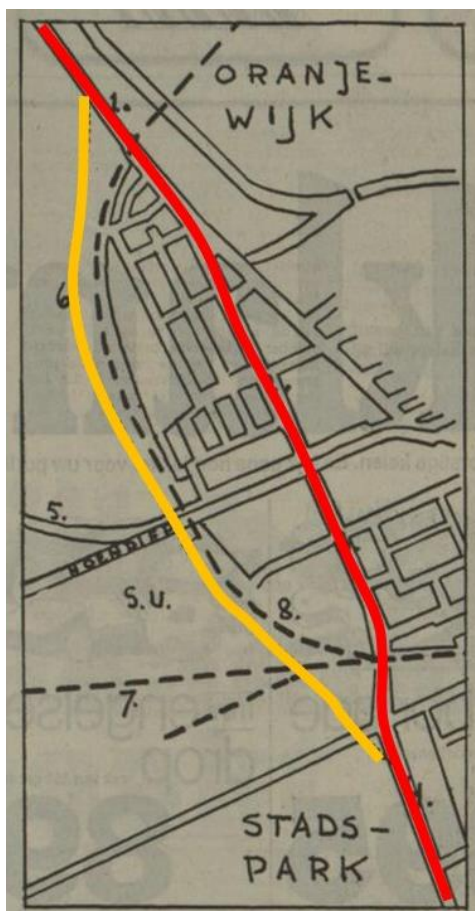
Protesten en een nieuw plan

Nu er eindelijk geld voor de aanleg van de eerste fase van de westelijke ringweg is, is het ineens niet meer alleen een plan op papier. Bewoners van de omliggende wijken beseffen voor het eerst wat de consequenties van de aanleg zullen zijn. Ongeveer 1500 betrokken Stadjsers bieden in mei een handtekeningenactie aan waarin wordt aangedrongen op een verdiept en versmald tracé door het Stadspark en het vervolg van de ringweg langs de buitenzijde van de bestaande spoorlijn. Ook komen er veel protestbrieven binnen, van actiegroepen in de Schildersbuurt,

Laanhuizen en de Zeeheldenbuurt, woningbouwvereniging Gruno, speeltuinverenigingen, buurtverenigingen en scholen.

De minister wordt gevraagd de gemeenteraad tijd te geven voor het maken van een nieuw plan, zonder dat de subsidie in gevaar komt. Behalve voor een tracé langs de spoorweg wordt er geopperd door het Stadspark een verzonken weg aan te leggen zodat er geen gelijkvloerse kruisingen zijn. Ook zou een deel van de ringweg op palen gebouwd kunnen worden.

De verkeersproblematiek in de stad staat hoog op de agenda. Wethouder Jacques Wallage^{ix} wil daarom een brede visie ontwikkelen op de totale wegenstructuur. De westelijke ringweg en de andere delen van de nog aan te leggen ringweg zijn daar een onderdeel van. Met de aanleg van het ringwegenstelsel willen B&W de binnenstad beschermen. De problematiek van de verkeersafwikkeling in de binnenstad is daar namelijk direct van afhankelijk. Wat betreft de aanleg van de westelijke ringweg is het bidentransport naar de twee suikerfabrieken aan deze kant van de stad een belangrijke factor. Met de aanleg van een ringweg hoeven deze wagens niet meer door de binnenstad en naastgelegen woonwijken. In de discussie over de verkeersproblematiek is wel duidelijk dat er verschillende belangen mee spelen. Het wel of niet vervangen van een beweegbare brug in het Hoendiep door een vaste dam met duiker brengt bijvoorbeeld de nodige emoties los. De toegankelijkheid voor de scheepvaart, inclusief pleziervaart gaat daarbij namelijk verloren ten behoeve van een verbeterde bereikbaarheid voor de auto. Ook gaan er stemmen op de aanleg van de noordelijke ringweg voorrang te geven op die van de westelijke.



"B en W: geen westelijke ringweg door woonbuurt". NvhN 3 augustus 1972.

Deze plattegrond laat het oorspronkelijke tracé zien (rode lijn) en het voorgestelde tracé buiten de woonwijken om, langs het spoor (gele lijn)

- 1 Spoorwegovergang Friesestraatweg.
 - 2 Rembrandt van Rijnstraat.
 - 3 Admiraal de Ruyterstraat.
 - 4 Middenlaan
 - 5 Weg naar Hoogkerk.
 - 6 Nieuw tracé.
 - 7 Spoorlijn Groningen-Leeuwarden.
 - 8 Spoorlijn Groningen-Delfzijl.
- S.U. Suiker Unie.

B en W Groningen: „binnenstad beschermen”
Westelijke ringweg maakt doorbraken stad overbodig

NvhN 4 augustus 1972.

De gemeenteraad is niet unaniem, christelijke politici en leden van de VVD vinden het Eelderbaan-tracé beter, de route meer naar het westen. De PvdA-fractie vindt de Eelderbaan geen goed idee en wil uitgaan van het oude plan. Om een meerderheid in de gemeenteraad te krijgen moet PvdA echter de twee tellende D'66 fractie van Dekker en Staatsen tegemoetkomen. De weg zal buitenom de spoorlijn gelegd moeten worden. Het doel van de aanleg van de westelijke ring is vooral het ontlasten van de binnenstad, het tracé van de Eelderbaan zal dat niet doen omdat deze te ver weg ligt. Bijkomend voordeel van dit tracé is dat de doorbraken in de binnenstad, bedoeld om de doorstroming te verbeteren, niet nodig zijn.

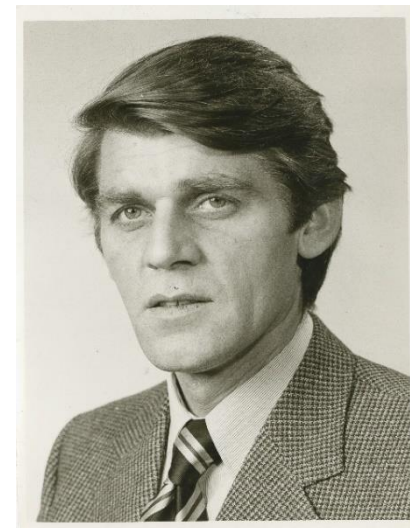


D'66'ers P.G. Dekker en J. Staatsen. Foto Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1972 en 1972-1975. GA 2290- 8065 en 2290-8062.

Een “duffe hearing” in het Tehuis

Op 9 augustus 1972 wordt er voor belangstellenden in het Tehuis een ‘hearing’ georganiseerd over drie punten: het oorspronkelijk tracé via een dam in het Hoendiep, het tracé langs de spoorlijn en de ongelijkvloerse kruising met de Concourslaan in het Stadspark. Het tracé is dan echter al vastgesteld door de gemeenteraad. In het Nieuwsblad van het Noorden wordt er een dag later door columnist ‘Stadjer’ het volgende over gezegd *“De meeste duffe, dorre en naar vlakgom riekende avond die deze gemeente ooit heeft willen organiseren, hebben honderd dappere stadgenoten gisteravond mogen meemaken. Er was een soort informatie annex inspraakavond over de door het stadspark geplande Westelijke Ringweg. De afdeling voorlichting had daartoe 300 stoelen en 200 in cellofaan verpakte plakken koek gereserveerd in het Tehuis. Aan een prikbord een zestiental door de leek niet te doorgronden kaarten die merendeels over elkaar heen hingen en waar af en toe een beambte met een zorgelijke trek op het gelaat nog eentje aan toevoegde ook. Vóór die kaarten de heren deskundigen in het genre van verkeersingenieur Van Eijndhoven die zich dermate mistig, moeilijk en onbegrijpelijk uitdrukt dat een microfoon met ook maar een beetje zelfrespect via een geforceerde kortsluiting van verdere deelname zou moeten afzien. Op het toneel de burgemeester en de wethouders Van den Berg en Van Delden; de laatste typeerde de avond tot slot als „gezellig”. Duidelijk een poging om het fijn te houden: met deze edelmoedige opzet had hij de avond ook al geopend. Hij zei namelijk dat het altijd al de bedoeling was geweest een dergelijke avond voor de burgerij te organiseren. Moet je even nagaan: de plannen voor de westelijke ringweg stammen uit de grijze dagen van 1936. Na de oorlog is er door tal van B. en W.'s over gepraat. Openbare Werken maakt al jarenlang de ene fraaie*

tekening na de andere, en wanneer wordt dan de burgerij uitgenodigd: vijf dagen voordat de gemeenteraad over de weg gaat beschikken. Mocht er dus een geniaal plan vanuit de burgerij naar voren komen, dan waren er nog twee werkdagen om de tip te verwerken. Maar de burgerij is zo vriendelijk geweest de gemeente niet in verlegenheid te brengen”.^x



Ir. W.F.H.G. van Eijndhoven, hoofd Bureau Verkeerszaken. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1972-1980. GA 2290-7605.

Het nieuwe tracé

Op 14 augustus 1972 besluit de gemeenteraad definitief dat de westelijke ringweg niet via het tracé Rembrandt van Rijnstraat – Admiraal de Ruyterlaan wordt aangelegd. Plan is vanaf de zuidelijke ring een ongelijkvloerse kruising met de Concourslaan aan te leggen en een verhoogde weg tussen het Stadspark en Hoendiep over de het terrein van de Suiker Unie, de Peizerweg en de spoorlijn naar Leeuwarden, aansluitend op de westzijde van de spoorlijn naar Roodeschool en Delfzijl. Vanaf daar verder langs de Friesestraatweg. Ook wordt besloten een dam of vaste brug over het Hoendiep aan te leggen.



NvhN 15
augustus 1972.

In de zomer van 1972 leiden de meningsverschillen over de begroting en het te voeren beleid tot een crisis binnen het college van B&W. Op 4 september 1972 wordt er een motie van wantrouwen ingediend tegen Van den Berg, deze wordt echter weggestemd door de meerderheid van linkse partijen. Vier raadsleden treden vervolgens af.

De aanleg van het Eelderbaan-tracé is nog niet van tafel. Omdat het deel van de ringweg bij de suikerfabriek verhoogd zal worden aangelegd is er een plan om bij de fabriek eigen afritten te maken om de bereikbaarheid te garanderen.

Na de bestuurscrisis in september wordt er op 9 oktober 1972 een nieuw college beëdigd. Het is het eerste linkse college van Nederland, een samenwerking tussen PvdA, D'66 en CPN, zij het met minimale meerderheid. In plaats van het toen gebruikelijke afspiegelingscollege, evenredige zetels naar stemmen, is er voor het eerst een 'programcollege' gevormd. Dat is een college dat bestuurt

op basis van politieke afspraken: een programma. In 1972 is dat nieuw.

Nu is vastgesteld dat een deel van de westelijke ringweg verhoogd zal worden aangelegd, over de Peizerweg en het spoor naar Leeuwarden, gaat de NS het ontwerp daarvoor uitwerken. Zodra de plannen zijn uitgewerkt en de kosten definitief vast zijn gesteld zullen B&W het in de gemeenteraad presenteren. In januari 1973 blijkt dat daar wel haast bij is want als er snel met de aanleg kan worden begonnen zullen het Rijk en de Provincie eerder instemmen met de financiering. In het investeringsplan van de gemeente voor 1973-1974-1977 wordt er dan ook een duidelijke prioriteit gesteld; naast een zwembad voor de noordelijke stadswijken heeft de aanleg van de westelijke en noordelijke ringweg het grootste belang.



NvhN 13 februari 1973.



'Model van een wegenstructuur', 1973. De grijze vlek rechtsonder is de stad Groningen. Blauwe lijnen geven de belangrijkste wegen aan, rood de secundaire wegen en groen de lokale wegen. De onderbroken lijnen geven wegen aan ontworpen zijn of in studie en vermoedelijk voor 1985 worden aangelegd. De streep-stip-streep lijnen idem maar gepland na 1985. Provinciale Planologische Dienst Groningen. GA 0817-00042-0001.

Als eindelijk het tracé en de uitvoering van de weg is vastgesteld blijkt dat het Rijk de 'weg op poten' door het Stadspark niet wil financieren. In de daaropvolgende raadsvergadering komen de meningen weer tegenover elkaar te staan. Wel is men het eens dat een gelijkvloerse weg door het Stadspark niet wenselijk is. Verschillende raadsleden vragen alsnog het tracé langs de Eelderbaan te onderzoeken. Wallage stemt tegen omdat hij een alternatief wil voor een ringweg om het openbaar vervoer te stimuleren. Ringwegen zouden slechts particulier vervoer stimuleren. Dekker en Staatsen, van D'66, willen het stuk weg in het Stadspark schrappen. Het Rijk wil echter één gesloten ringwegstelsel. En erg veel discussie is er niet meer mogelijk omdat dan de toegezegde subsidiering van de aanleg in gevaar komt. Verkeersingenieur Van Eijndhoven wordt gevraagd zijn bevindingen uit te komen leggen. Als hoofd van het Bureau Verkeerszaken toont hij met cijfers en argumenten aan dat 67% van de toekomstige weggebruikers niet langs Eelderbaan zullen gaan. Hij ziet het aan te leggen ringwegstelsel vooral als een 'interwijkverbinding': de weg moet dus niet buitenom gaan lopen. Zijn betoog is blijkbaar zo overtuigend dat ook de raadsleden die nog steeds tegen het deel van de weg door het Stadspark zijn uiteindelijk overstag gaan. De gemeenteraad gaat dus akkoord met het tracé. Het stuk ringweg door het Stadspark zal gelijkvloers worden, maar op een verhoogd talud. Bij de kruising met de Concourslaan zal een tunnel worden aangelegd.

De provincie benadrukt het belang van een goed functionerende ringweg in verband met de doorstroming van het provinciale wegennet. Op het 'Model van een wegenstructuur' uit 1973 wordt het toekomstige wegennet aangegeven, De westelijke ringweg van Groningen is -als gestippelde lijn- getekend op het Eelderbaan-tracé. Vermeld wordt dat de locatie is gebaseerd op bestaande plannen of studies en vermoedelijk voor 1985 aangelegd zal zijn.

Het geld is rond, nu het plan nog!

In augustus 1973 blijkt dat de minister de ringwegen rond de stad waarschijnlijk bijna volledig zal subsidiëren. Hij moet nog wel akkoord gaan met de exacte uitvoering, als dat gebeurt zal B&W het presenteren in de gemeenteraad en kan begonnen worden met de aanleg. Voor die tijd zijn er nog een aantal problemen op te lossen. Het tracé voor de auto is dan wel vastgelegd, de routes voor het langzame verkeer rond de westelijke ringweg moeten nog worden vastgesteld. Omdat de weg tussen woonwijken wordt aangelegd is de wijkontsluiting belangrijk. En ook fietsers en voetgangers moeten de weg kunnen passeren. Voor de kruising bij de Pleiadenbrug is daarvoor een hoge brug bedacht, bij de spoorwegovergang in de Friesestraatweg een tunnel.

In oktober 1973 is definitief duidelijk dat het rijk de aanleg van de westelijke ringweg subsidieert, het geld is binnen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft de gemeente ruim 23,2 miljoen, het ministerie van Economische Zaken bijna 6 miljoen. Ruim 1 % van het totale bedrag moet door de gemeente worden bijgelegd.

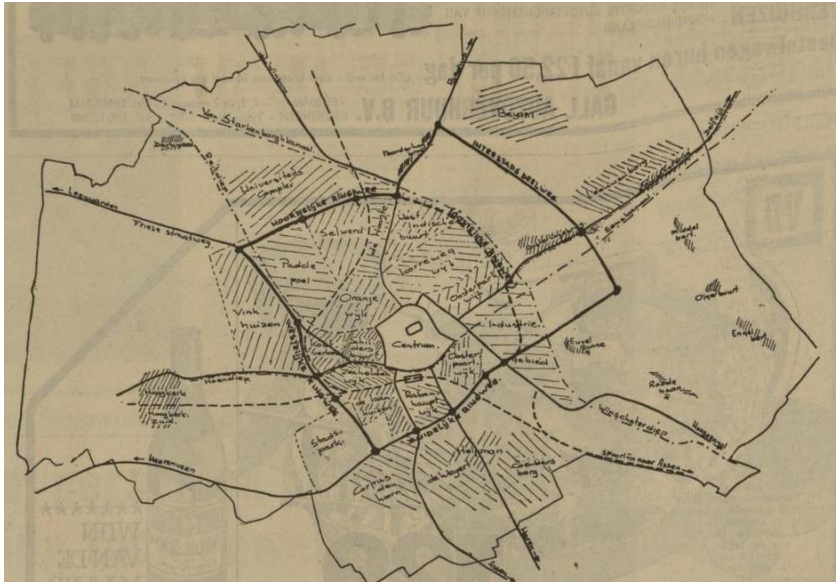
Wethouder Max van der Berg is zeer verheugd: *"Zodra de eerste schop de grond in gaat kunnen we ons verdere verkeersbeleid in de stad ook meer ruggegraat geven. Dan kunnen stappen om de Grote*

Markt verkeersvrij te maken en de Diepenring anders te benutten, beter gedaan worden".^{xi} Ook zegt hij dat er voor een klein stuk aan de Friesestraatweg nog extra geld nodig is, in april 1974 wordt hiervoor 3 miljoen extra toegezegd vanuit het Rijk. De Friesestraatweg kan nu dubbelbaans worden aangelegd, met parallelwegen voor de bereikbaarheid van de daar gevestigde bedrijven. Hier worden ook voorzieningen aangelegd voor (brom-)fietsers en voetgangers. De wethouder hoopt nog hetzelfde jaar met graafwerkzaamheden te kunnen beginnen en anders begin 1974.

Het geld is dan wel binnen maar het plan is nog niet volledig uitgewerkt. De ongelijkvloerse kruising bij de Pleiadenlaan blijkt te duur (ruim 10 miljoen) en wordt daarom geschrapt. Een gelijkvloerse kruising zal ruim zes miljoen gaan kosten, dit deel van de ringweg zal twee gescheiden rijbanen en aparte fietspaden krijgen. Het vaststellen van het definitieve plan wat betreft de brugtypes, fietspaden en stoplichten gaat nog een tijd door.

NvhN 8
november
1973.





Overzicht van het 'ringwegenstelsel' door het Bureau Verkeerszaken gemeente Groningen. De oostelijke ringweg is nog wel op het oorspronkelijke tracé door de Oosterparkwijk aangegeven, maar met een gestippelde lijn. Buitenom is een 'interstads deelweg' getekend; het uiteindelijke tracé van de oostelijke ringweg. NvhN 3 januari 1974.

Het nieuwe plan wordt goedgekeurd

In januari 1974 wordt het uitgewerkte plan voor de westelijke ring door de gemeenteraad aangenomen. Negen raadsleden zijn nog steeds tegen het tracé door het Stadspark, waaronder de wethouders Wallage en Staatsen, D'66, GPV en vier leden van de VVD, maar de weg wordt nu definitief aangelegd.^{xii} Voormalig wethouder Van Delden, die zich lang met de aanleg van de westelijke ringweg heeft beziggehouden maar nooit een cent van

het Rijk heeft losgekregen, complimenteert wethouder Max van den Berg met het succes. Van den Berg legt uit dat door de aanleg van de westelijke ring de binnenstad een stuk leefbaarder zal worden. Er is echter nog steeds niet begonnen met de aanleg van de weg, in de zomer stelt Van den Berg dat hij hoopt dat er in het najaar begonnen kan worden, ook met de aanleg van de noordelijke ring!



NvhN 22 januari 1974.

In augustus worden de geplande fietspaden aan de westzijde van het Friesestraatweg-tracé geschrapt uit de plannen. Het opofferen van een deel van de vijverpartijen daar wordt niet wenselijk geacht. In dezelfde maand vervangt de NS de spoorweg-draaibrug over het Hoendiep voor een vaste brug. Ten westen hiervan zal ook nog een brede verkeersbrug worden aangelegd voor het autoverkeer.

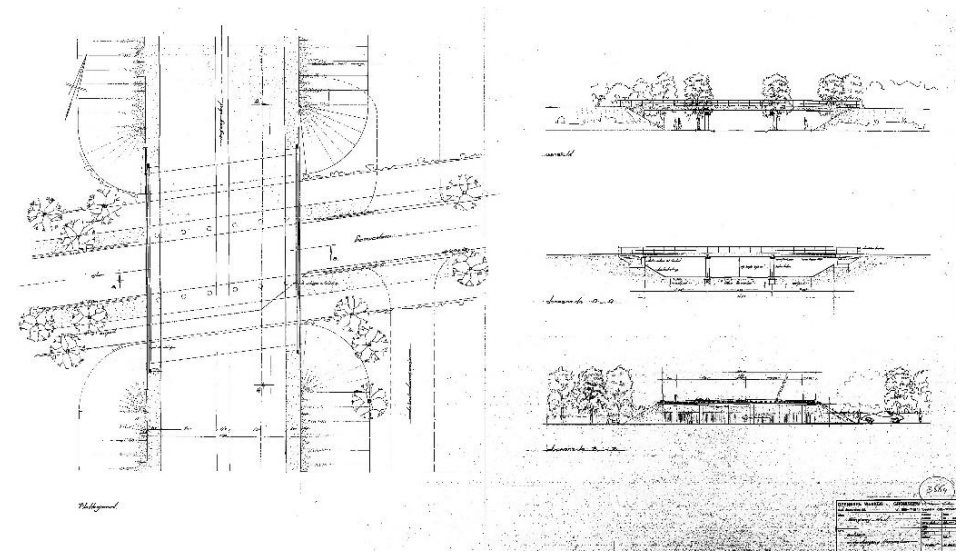
De uitwerking van de plannen voor de aanleg van de westelijke ring is nog steeds een heet hangijzer in de gemeenteraad. De meerderheid gaat wel akkoord maar nog steeds is de VVD tegen. Het de argumenten van de VVD is dat het Stadspark wordt opgeslokt, Vinkhuizen wordt afgescheiden van de stad en dat de toekomstige weg niet zal voldoen als ringweg door de snelheidsbeperkingen. De ondernemers langs de Friesestraatweg vrezen voor de bereikbaarheid van hun zaken. Een ventweg met open afritten moet dit oplossen.



Reconstructie van het Hoendiep, bij de spoorwegovergang, voor de aanleg van de westelijke ringweg. Gezien naar het westen, op de achtergrond links de suikerfabriek. De slagbomen geven het spoortracé aan. Foto: Persbureau D. van der Veen, 15 november 1974. GA 1785-8681.

Ook voor de doorsnijding in het Stadspark, de kruising met de Concourslaan, worden verschillende oplossingen uitgewerkt.

In december 1974 wordt er eindelijk begonnen met de aanleg van de westelijke ringweg. De hoop is er dat de westelijke en noordelijke ringweg in 1977 klaar zullen zijn. Uit landschappelijke overwegingen en in verband met geluidsoverlast zijn er plannen om de oostelijke ringweg, het laatste deel van de totale ringweg om Groningen, verdiept aan te leggen.



Verkeersstudie naar een mogelijke onderdoorgang van de Concourslaan, 1974. GA 1615-3664-0001.

Grootschalige aanpak in het Stadspark

In januari 1975 zijn de nieuwe stallen voor de renbaan aan de Leonard Springerlaan in het Stadspark klaar. De stallen aan de Concourslaan kunnen worden afgebroken om een begin met de aanleg van de ringweg te maken. In februari is ook de nieuwe tribune van de renbaan klaar. In het voorjaar zal begonnen worden met de kap van bomen langs de Middenlaan, de huidige Laan 1940-1945. Ook zullen er 160 bomen worden verplaatst, hiervan zullen vijftien bomen tussen de acht en tien meter hoog worden verplaatst naar de Admiraal de Ruyterlaan en de Rembrandt van Rijnstraat. Rijkswaterstaat betaalt de plantsoendienst hier fl. 116.000 voor. De gemeente vraagt omwonenden met klem op de daarvoor gekozen dagen hun auto's elders te parkeren, anders kan er niet gewerkt worden. Elke verkeerd geparkeerde auto zal een minder geplante boom betekenen. De 145 andere te verplaatsen bomen krijgen een nieuwe plek in het Stadspark.

NvhN 29 mei en 10 juni 1975

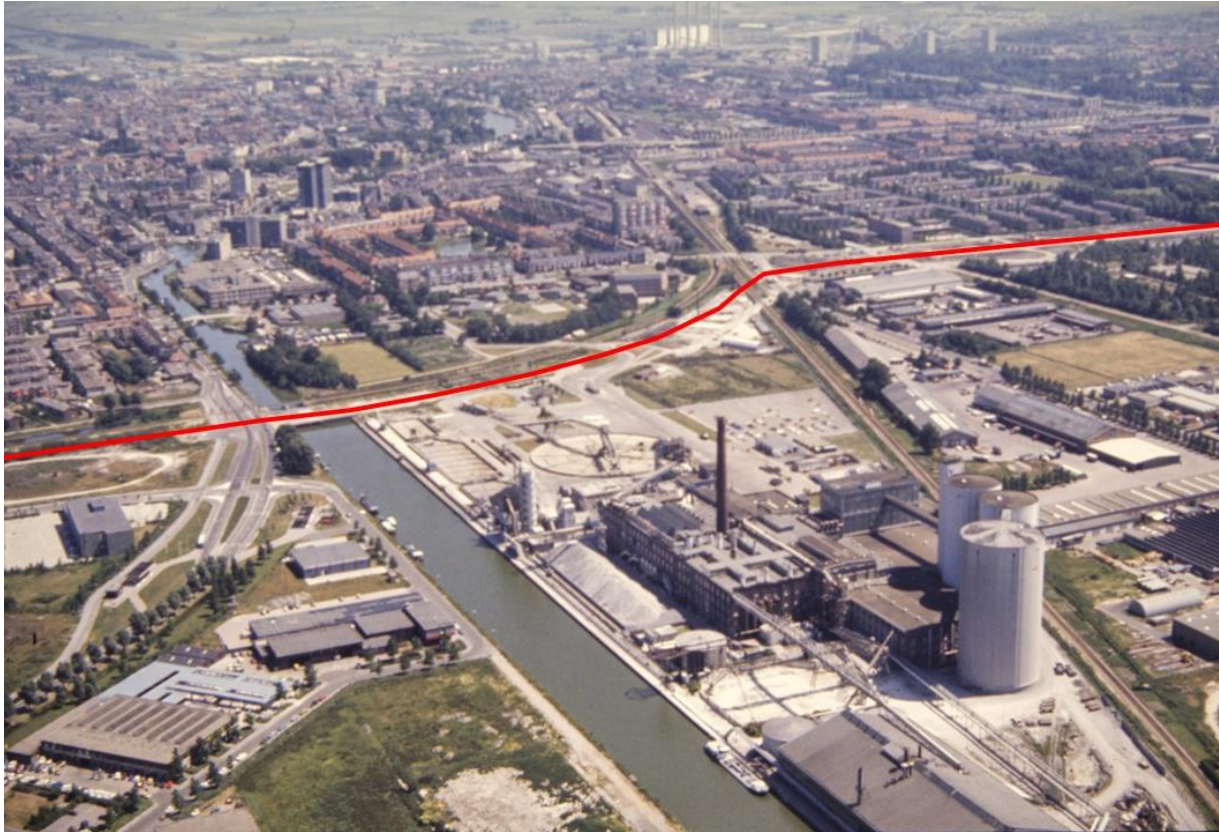


Zicht op de werkzaamheden

In de tweede helft van 1975 gaan de voorbereidingen van de aanleg van de westelijke ringweg gestaag verder. Er wordt gewerkt aan de nieuwe brug. Bij de Suiker Unie wordt plaats gemaakt voor op- en afritten en de Van Heemskerkstraat, waar de bietenwagens altijd door heen reden, moet worden heringericht.

Luchtfoto's gezien naar het oosten in de richting van de binnenstad, duidelijk is het grondwerk voor de aanleg van de westelijke ringweg te zien. Foto boven: rechtsonder is het Stadspark te zien met de vrijgelegde grond voor de afritten van de ringweg. Foto onder: idem, links boven het Noorderplantsoen. Zie ook foto op volgende pagina. Foto's: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1970-1980. GA 2485-1479 en 2485-1639.





Idem, de gele lijn geeft het oorspronkelijke tracé aan.

Groningen gezien naar het zuidoosten met op de voorgrond het terrein van de Suiker Unie en daarachter het vrijgelegde tracé van de westelijke ringweg (rode lijn). In het midden van de foto loopt het Hoendiep richting binnenstad. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1970-1980. GA 2485-1678, bewerking door auteur.

De meeste aandacht gaat aan het eind van 1975 echter uit naar het Verkeerscirculatieplan, het plan om de auto zoveel mogelijk uit de binnenstad te weren. De aanleg van de ringweg neemt hierbij een belangrijke functie in, het verkeer moet buiten de binnenstad om geleid worden naar hun bestemming.



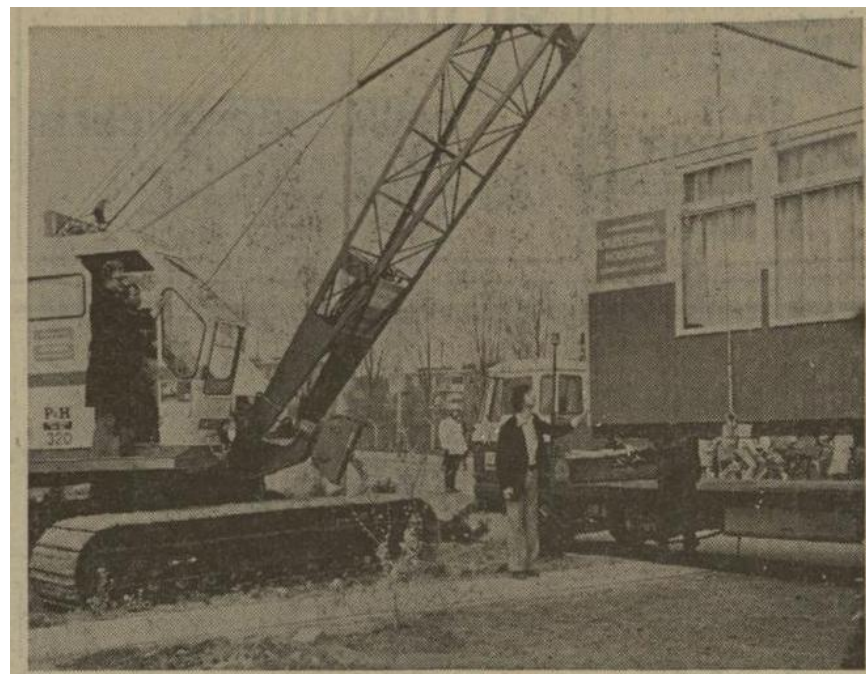
"Stad streeft naar voltooiing ringwegstelsel omstreeks 1980". Plattegrond van de stad Groningen met de ringwegen rondom en de geplande afritten naar de woonwijken. NvhN 7 januari 1976.

In het begin van 1976 wordt verwacht dat het totale ringwegstelsel rond 1980 klaar zal zijn. De nieuwe uitbreidingswijken Lewenborg en Beijum zullen dan goed ontsloten zijn.

Op verschillende plaatsen zullen er sportvelden moeten wijken voor de ringweg, de gemeente is bezig nieuwe locaties te vinden voor de sportclubs die hier trainen.

De spoorbrug over het Hoendiep is al een tijdje klaar. Er zijn bomen gekapt en verplaatst maar verder lijkt het proces niet erg snel te gaan. Pas in april 1976 worden er aanbestedingen gedaan voor de

aanleg van het eerste deel van de weg; riolering-, bestrating- en grondwerk voor het stuk Vrijheidsplein-Peizerweg. Er komen 16 inschrijvingen binnen. Aan het eind van de maand komt minister Westerterp het symbolische start geven van de aanleg, met een kraan plaatst hij een directiekeet bij de Koeriersterweg. In zijn toespraak meldt hij dat door onder andere de komst van de PPT met veel rijksambtenaren een goede infrastructuur erg belangrijk is. Zijn uitspraak *"We maken van Groningen de hoofdstad van het noorden"* levert in Friesland wel wat wrevel op.



"Minister Westerterp zet, met enige hulp, de eerste keet op zijn plaats". NvhN 28 april 1976.



De brug voor fietsers en voetgangers over het Hoendiep in Groningen is gereed. Volgende week woensdag zal verkeerswethouder Jacques Wallage de brug in gebruik stellen. De nieuwe brug vormt de schakel tussen de Rembrandt van Rijnstraat en de Admiraal de Ruyterlaan. De zuidelij-

Brug bijna klaar

ke en westelijke stadswijken komen daardoor ook voor voetgangers en fietsers dicht bij elkaar. Ook de bereikbaarheid van het stadspark wordt er door vergroot. Even verder aan het Hoendiep is ook een brug in aanbouw, deze vormt een onderdeel van de westelijke ringweg, die in aanleg is.

NvhN 7 mei 1976.

De aanleg van de westelijke ringweg

Met de echte aanleg van de ringweg kan begonnen worden, hoe sommige delen eruit moeten komen te zien is echter nog niet vastgesteld. Overwogen wordt om toch een tunnel in plaats van een fietsbrug bij de Pleiadenlaan aan te leggen. In mei wordt de fiets- en voetgangersbrug over het Hoendiep tussen de Admiraal de Ruyterlaan en de Rembrandt van Rijnstraat geopend door wethouder Wallage. Het oorspronkelijke tracé van de westelijke ring langs deze route is ontzien, heeft nieuwe bomen gekregen en een brug voor langzaam verkeer. Opvallend genoeg is dit wel een zwaar uitgevoerde brug geworden. Verderop is de brug voor doorgaand verkeer bij de spoorwegovergang over het Hoendiep bijna klaar.

Ondanks de besluitvorming blijft er commentaar op delen van de westelijke ring. Het doorsnijden van het Stadspark is een gevoelig onderwerp en ook de ideeën over een ringweg langs het

Eelderbaan-tracé blijven af en toe naar voren komen. In het Stadspark wordt op de vrijgekomen doorgang na de kap van de bomen een talud aangebracht voor de onderdoorgang van de Concourslaan. Verderop is begonnen met de aanleg van standers voor het verhoogde deel van de weg.

Opening van de brug over het Hoendiep tussen de Admiraal de Ruyterlaan en de Rembrandt van Rijnstraat: het oorspronkelijke tracé van de westelijke ringweg. Gezien vanaf het Hoendiep, links het gebouw van het Alfa-college aan de Admiraal de Ruyterlaan. Foto: Persbureau D. van der Veen, 12 mei 1976. GA 1785-8986.





NvhN 2 augustus 1976.



Bouw van het viaduct over de Peizerweg en het spoor, gezien naar het noorden.
 Foto: Frank Straatemeier, augustus 1976. GA 2290-8600.



Kap van bomen bij de Middenlaan (later Laan 1940-1945) in het Stadspark en egalisatie van het terrein voor de aanleg van de westelijke ringweg,. Foto: Persbureau D. van der Veen, 21 augustus 1976. GA 1785-08871.



Tracé van de ringweg door het Stadspark na de kap van de bomen, gezien naar het noorden. Foto: Frank Straatemeier, september 1976. GA 2290-8601.

De meningen over de westelijke ringweg blijven verdeeld. Veel Stadgers vinden de kap in het Stadspark vreselijk maar anderen zien dat anders: *“Want de automobilist mag best eens verwend worden, nu hij de laatste jaren telkens weer moet wijken voor de vele voetgangers en fietsvoorzieningen die er de laatste jaren door het progressief stadsbestuur doorgedrukt zijn!”*^{xiii}

Betonwagens voor de aanleg van het viaduct in de westelijke ringweg, ter hoogte van de Peizerweg. Foto: Persbureau D. van der Veen, 19 april 1977. GA 1785-8844.

Eind 1976 is het talud tussen de Concourslaan en Leonard Springerlaan klaar, net als dat tussen het Hoendiep en de Friesestraatweg. Ook de tunnel bij het Vrijheidsplein, het viaduct in de Concourslaan en de bruggen over het Hoendiep zijn klaar.

De bouw van het viaduct over de Peizerweg zal naar verwachting nog anderhalf jaar duren. De bouw wordt gecoördineerd door de NS omdat het viaduct over een spoorbaan gaat, en wordt uitgevoerd door Structon, het eigen bouwbedrijf van de NS. Het 650 meter tellende viaduct wordt opgebouwd uit 4150 kuub beton. Daarvoor rijden lange tijd vele betonwagens per dag op en neer naar de bouwplaats.

De verwachting is dat het gehele ringwegcircuit in het begin van de jaren '80 klaar kan zijn. Plannen voor de oostelijke ring zijn in een vergevorderd stadium.





Bouw van het viaduct bij de Peizerweg, ter hoogte van de huidige meubelboulevard. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1976-1978. GA 2485-915, 924 en 928.



Aanbouw van het viaduct over de Peizerweg. NvhN 23 december 1976.

Uit woud van palen groeit viaduct



Aan de Peizerweg in Groningen is inmiddels een enorm woud van betonnen palen verrees. Onder directie van de Nederlandse Spoorwegen is de Straktinggroep bezig met de werkzaamheden aan het viaduct over Peizerweg en spoorlijn naar Lelouvarde, die onderdeel uitmaakt van de westelijke ringweg. Het tracé van het eerste deel van deze weg vanaf het Europa-plein naar de — al gereedgekomen — brug over het Hoendiep is duidelijk te volgen.

Het Stadspark is door het zandlichaam in twee stukken gebakt (foto rechts boven). Ten behoeve van de aanleg van het kunstwerk over de spoorlijn (foto rechts, onder) is de Peizerweg tijdelijk omgeleid.

In totaal worden vijftienhonderd heipalen in de grond gezet. Duitzend daarvan zijn definitief: ze worden diep weggelegen en dienen als steun voor de blokken waarop de ronde zalen (foto links) worden gezet die uiteindelijk het viaduct moeten dragen. De andere vijfhonderd blijven staan als extra steuntje bij het starten van het wegdek maar worden nadien verwijderd.

Bij de Suikerunie (foto onder) krijgt de weg twee afritten, zodat biotransauto's tijdens de campagne gemakkelijk de suikerfabriek kunnen bereiken. Op die manier zal als de gehele ringweg en de 345 meter lange overspanning gereed zijn geen enkele biotransauto meer door de stad hoeven. Maar dat zal waarschijnlijk niet eerder dan 1980 zijn.



Deel van westelijke ringweg



Zuid-Afrika thema vredesdienst

(Van een onzer verslaggevers)

In de St. Jozefkerk in Groningen (hoek Radesingel-Oosterstraat) wordt zondagavond een interkerkelijke vredesdienst gehouden. Dit is in het kader van de vredesweek, die als motto heeft „Bedruigd bestaan“.

Spreker David de Beer, medewerker van de uitgezwaaiende Zuidafrikaanse bisschop Colin Winter. De heer De Beer is zelf ook Zuid-Afrika uitgezet als mede-werker van het Beyer, Naudé-instituut. De situatie in zuidelijk Afrika staat centraal in deze dienst, die om 19.30 uur begint. De collecte is bestemd voor hulp aan slachtoffers van rassendiscriminatie.

Aan de dienst werken verder mee de hervormde predikant dr. Casemier, de gereformeerde dominee Klijnsma en pastoor Heymans namens de rooms-katholieken.

NvhN 25 september 1976.



“De westelijke ringweg krijgt vorm”. Op de voorgrond de bebouwing van Corpus den Hoorn, daarachter de zuidelijke ringweg met rechts daarachter de Martinihal. Vanaf de rotonde onder de ringweg loopt het vrijgemaakte tracé van de geplande westelijke ringweg. NvhN 30 december 1976.



Luchtfoto gezien naar het noorden met de aanleg van Laan 1940-1945, dwars door het Stadspark. Onderaan de foto de zuidelijke ringweg, op de plek van het huidige Vrijheidsplein, rechts de Martinihal. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1976-1977. GA 2485-1625.



Stadspark met aanleg van de westelijke ringweg. Op de achtergrond de wijk Laanhuizen en de Suikerfabriek. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1978-1982. GA 2485-3039.



Onderdoorgang van Laan 1940-1945 bij Conourslaan, gezien naar het westen. Foto: Frank Straatemeier., 20 mei 1977. GA 2290-8602



Bouw van het viaduct van Laan 1940-1945 over de Peizerweg, gezien naar het noordwesten. Foto: Frank Staatemeier, augustus 1977. GA 2290-8603.



Aanleg van het viaduct Laan 1940-1945. Op de achtergrond de flats van Laanhuizen. Foto: Frank Staatemeier, oktober 1977. GA 2290-8604.



Westzijde van de Friesestraatweg, gezien in de richting van Vinkhuizen. Rechts de 'oude' Friesestraatweg, links van het fietspad de voorbereidingen voor de aanleg van de westelijke ringweg. Foto: K.A. Gaasendam, 1976. GA 1785-19920.



Westzijde van de 'oude' Friesestraatweg, gezien naar het zuiden. Op de achtergrond is de bebouwing van de wijk Kostverloren te zien en opgehoogde grond ter voorbereiding van de aanleg van de westelijke ringweg. Foto: K.A. Gaasendam, 1977. GA 1785-9741.

Met het vorderen van de westelijke ring komen er steeds meer vragen van omwonenden over de te verwachten overlast, qua drukte maar vooral qua geluid. In augustus 1977 wordt daarom een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd. Gesproken wordt over het aanbrengen van dubbele beglazing in de woningen van de noordelijke wijken en over het plaatsen van geluidsschermen. De minister zegt toe die te betalen. Ook in de maanden en jaren hierna komt dit onderwerp nog vaak op tafel.



Flat in Laanhuizen met op de achtergrond het viaduct van de westelijke ringweg. NvhN 11 november 1977.



Wethouders Van den Berg en Wallage verwijderen asfalt van het Gedempte Zuiderdiep bij de symbolische start van het Verkeers-circulatieplan. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 13 mei 1977. GA 2485-4670.

Het verkeerscirculatieplan en de ringweg

In de nacht voor 19 september 1977 wordt de binnenstad van Groningen gereed gemaakt voor het in te voeren Verkeerscirculatieplan. Om de binnenstad autoluw te maken is deze ingedeeld in vier sectoren, met eenrichtingsverkeer worden alle auto's naar hun bestemming gewezen. Binnendoor rijden over de Grote Markt is niet meer mogelijk.

Het circulatieplan wordt in één keer ingevoerd en vooral de middenstand is erg ontevreden omdat er geen inspraak is geweest. Twee maanden later meldt de gemeente dat het aantal auto's in de binnenstad met 1/3 is gedaald. Bij de voorbereiding van het plan is gemeld dat het alleen haalbaar is met de aanleg van een goed functionerende ringweg, die is echter nog lang niet klaar.



'Oude' Friesestraatweg met flats in Vinkhuizen, voor de aanleg van de westelijke ringweg, gezien naar het noordwesten. Foto: K.A. Gaasendam, 1977. GA 1785-9740.

Wel wordt er hard aan gewerkt. In november 1977 geeft de minister toestemming een tijdelijke weg aan te leggen om ruimte te maken voor de aanleg van de nieuwe kruising in de westelijke ringweg met de Pleiadenlaan en de Siersteenlaan. Na vragen in de gemeenteraad in december over de vorderingen van het ringwegstelsel komt B&W met het antwoord dat deze waarschijnlijk pas rond 1986 klaar zal zijn. Een flinke vertraging in vergelijking met eerdere prognoses. Er wordt verwacht dat het gedeelte tussen de aansluiting met de zuidelijke ringweg en de Friesestraatweg in september 1978 gebruikt kan gaan worden.

Het noordelijke deel van de Friesestraatweg zal een half jaar later klaar zijn. Oorzaak van de vertraging wordt de discussie over de invulling van de kruising Friesestraatweg-Pleiadenlaan-Siersteenlaan genoemd. Uiteindelijk wordt daar gekozen voor tunnels voor langzaam verkeer, in plaats van bruggen over de ringweg heen.

Groningen bouwt aan zijn ringwegen

Zuidelijke ligt er al - Westelijke bijna klaar - Noordelijke begonnen - Praten over de rest

(Van een snare verlaggen) Groningen bouwt hard aan de ringwegen. Overal aan de buitenkant van de stad zijn mensen en machines hard bezig met de straken asfalt, die het doorgaande autoverkeer in de toekomst voorgoed om de stad moeten heenronden. De zuidelijke ringweg ligt er inmiddels al een aantal jaren, al zullen er nog wel enige aanpassingen nodig zijn om te zorgen dat het verkeer aan de zuidkant van de stad werkelijk soepel kan worden afgewikkeld. Het volgende stuk ringweg dat gereed komt, ligt in het westen van de stad. De westelijke ringweg voert van het Vrijheidsplein door het Stadsplein, over het Hoendiep en komt dan vlak bij de spoorwegaanpak uit op de Friesestraatweg. Het deel van de Friesestraatweg tussen de spoorwegaanpak en de weg naar Dorkwerd wordt onderdeel van deze ringweg. Het is de bedoeling dat de westelijke ringweg rond 1 september zo ver klaar is, dat de vrachtauto's met hiet en er gebruik van kunnen maken tijdens de suikeractie.

Noordelijke ringweg
De ingebruikname van de noordelijke ringweg zal nog wat langer duren. Hard wordt er gewerkt aan de brug over het Heitdiep, het viaduct over de Zandlaan en een fietstunnel bij de Paddespoelsterweg. Tussen deze knooppunten in ligt al een aandeelklaar. Problemen zijn er nog over de kruising Elzenlaan. Binnen een maand worden resultaten verwacht van het over-

leg hierover tussen gemeente en Rijkswaterstaat. Dan kan de Groninger gemeenteraad ook officieel besluiten wat voor soort kruising hier moet komen, gelijksloers met verkeerslichten of anders. De hele weg moet in de tweede helft van 1988 klaar zijn.

Oostelijke ringweg
De aanleg van de oostelijke ringweg heeft enige vertraging opgelopen door het faillissement van weggebouw Eemhuis. Toch moet het eerste deel al dit voorjaar bruikbaar zijn voor de eerste invoerders van Heilum. Om die tijdslijm te halen zullen wat geprovoiseerde voorstellen nodig zijn. De aansluiting op de Zernikavenweg ligt er al. Over het deel tussen Heilum en het Damsterdijk wordt in juni een uitgewerkt rapport verwacht, waarmee de gemeente kan gaan onderhandelen.

Laatste stuk
Op de tekenafel staat ook het laatste stuk ringweg, tussen het Damsterdijk, via het industriegebied naar het gereconstrueerde Europaplein. Als dit stuk gereed komt, is er werkelijk sprake van een ringweg rond de hele stad. De behoefte aan dit stuk oostelijke ringweg blijkt bijna dagelijks door de lange files op het Damsterdijk. Om het verkeer vanuit Levensborg naar de stad een beetje te sproden, wordt er op het ogenblik gewerkt aan een verbinding tussen Levensborg en de Pop Dijkweg. In Oosterhoogebrug.

● Het begin van de nieuwe toerusting van Levensborg, daar in augustus van dit jaar een kortere verbinding tussen de nieuwbouwwijk en de rest van de stad moet worden. De brug komt met een brug noordelijk om Lichtboort heen.

● Een groot deel van het noordelijke ringweg ligt er al, zoals hier bij het toekomstige viaduct over de Zandlaan. Langs dit wegdeel komen geleidende rijweginrichtingen en de voorbuit voor andere andere de fiets links op de fiets te beperken.

● De weg tussen Levensborg en de Pop Dijkweg kan vrij snel klaar zijn, omdat er een haastverkeer is hierin. Het is een kwestie van een groot stukgraven en daar aan te starten, zoals hier zichtbaar is bij het toekomstige kruispunt met de Pop Dijkweg.

● Hier komt de aansluiting van de oostelijke ringweg op de Friesestraatweg. Voor de fietsers is al een tunnel gebouwd (links op foto). Van dit punt tot de noordelijke ringweg wordt de Friesestraatweg verbouwd tot ringweg.

● Een impasse stukje westelijke ringweg is het viaduct over de Friesestraat en het Heitdiep. Een impasse stukje op palen, die er nu wel verlaten bij ligt, maar nog dit jaar in gebruik moet zijn.

Plannen voor de ringweg rond Groningen, foto's van verschillende delen van het tracé. NvhN 11 maart 1978.

Begin 1978 wordt er begonnen met de reconstructie van de Friesestraatweg. Al het verkeer moet dan omrijden. In april wordt er een tijdelijke weg aangelegd tussen Paddepoel en Vinkhuizen voor langzaam verkeer omdat er fietstunnels onder de ringweg worden aangelegd. Het verkeer tussen de noordelijke wijken ondervindt veel hinder maar de aanleg van de westelijke ring is dan al behoorlijk opgeschoten. Vooral bij het zuidelijke deel van de weg.

LANGS WESTELIJKE RINGWEG Mogelijk toch maatregelen tegen geluidshinder verkeer

NvhN 29 maart 1978.

In mei 1978 worden de eerste lagen asfalt gelegd tussen het Vrijheidsplein en de Friesestraatweg, een tracé van 2500 meter. Hierover heen worden nog vier lagen gelegd tot een totale dikte van 25 cm. De kosten hiervan zijn twee miljoen. Ook moet er ongeveer 2500 meter aan vangrails worden geplaatst. De verwachting is dat het werk klaar is voor de bietenactie in september.

Omdat de suikerfabriek eigen afritten krijgt vanaf de westelijke ringweg wordt verwacht dat de overlast van bietenwagens in de binnenstad en in de Van Heemskerckstraat verleden tijd is.



Friesestraatweg, aanleg van de westelijke ringweg, gezien naar het zuiden. Links de 'oude' Friesestraatweg, rechts een flat aan de Goudlaan. Foto: Persbureau D. van der Veen, 29 maart 1978. GA 1785-8883.



Eerste asfalt laag

Momenteel wordt er hard gewerkt aan de Westelijke Ringweg om Groningen. Dit gedeelte, tussen het Vrijheidsplein en de Friesestraatweg, is bijna vijftig honderd meter lang.

Men is nu bezig met de eerste asfaltlaag, waarna er nog vier lagen zullen volgen. De totale dikte van het wegdek is dan 25 centimeter. De kosten bedragen ongeveer twee miljoen gulden.

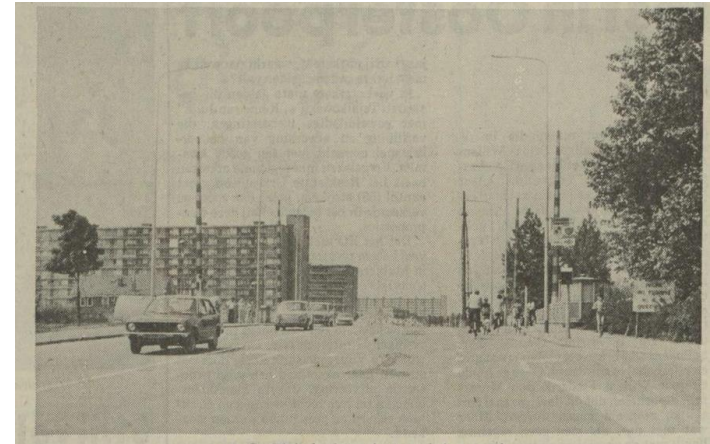
In mei is met de werkzaamheden begonnen en verwacht wordt, dat dit weggedeelte in september voor het verkeer zal worden opengesteld. Tegen die tijd start de bietenkampagne, en de vrachtwagens kunnen dan rechtstreeks via deze nieuwe weg naar de Suikerunie rijden, met vermindering van de binnenstad.

NvhN 2 juni
1978.



Ophoging bij de Pleiadenbrug en de aanleg van de fietstunnels. NvhN 6 september 1978. Foto van eerder dat jaar.

“Weer open na zes weken sluiting”.
Pleiadenbrug kort na de heropening, gezien in de richting van Paddepoel. NvhN 5 juni 1978.



Deel ringweg in september klaar

Heel hard wordt er momenteel aan de westelijke ringweg in Groningen gewerkt, om deze op tijd klaar te krijgen. Het is de bedoeling dat het gedeelte, tussen het Vrijheidsplein en de Friesestraatweg, bijna 2500 meter lang, in september wordt opgesteld. De wegenbouwers zijn bezig met het plaatsen van vangrails en met het asfalteren. Dat dit weggedeelte in de herfst al gebruikt kan worden, is met het oog op de dan op handen zijnde bietencampagne van groot belang. Het aan- en afvoer- verkeer kan uit de woonwijken geweerd worden. Met name de Van Heemskerckstraat zal geen last meer ondervinden van het zware vrachtverkeer. Speciaal daarvoor aangelegde op- en afritten aan de westelijke ringweg zullen het voor de bietenaagsters overbodig maken om nog door de binnenstad te rijden.

Op de foto is de in aanbouw zijnde weg zichtbaar. Links voor het Stadspark met daarachter de veilinggebouwen, met uiterst links een deel van de Suikerunie. Het resterende gedeelte van de ringweg (de Friesestraatweg) hoopt men volgend jaar tussen mei en juli gereed te maken.

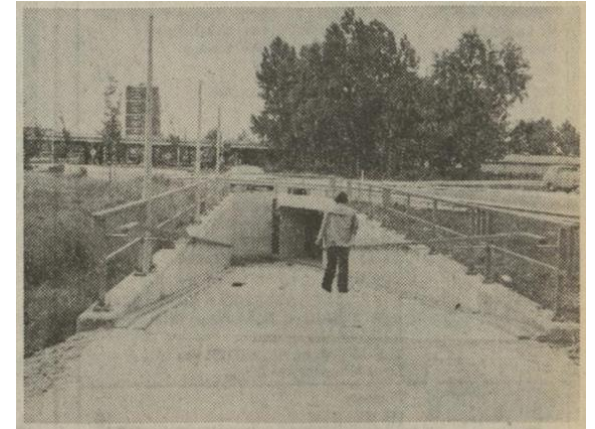
De loop van de westelijke ringweg zichtbaar vanuit de lucht, duidelijk zichtbaar is de bocht langs het spoortracé, gezien naar het noorden. NvhN 1 juli 1978.

Bij het Friesestraatweg-tracé is in juni 1978 de ophoging van de nieuwe kruising voor de aanleg van drie fietstunnels klaar, de Pleiadenbrug gaat dan ook weer open. Dit deel van de ringweg gaat naar verwachting over een jaar open, tussen mei en juli 1979. De beelden spreken voor zich; er wordt hard gewerkt om de westelijke ringweg af te krijgen. Streven is het zuidelijke deel voor het begin van de bietencampagne in gebruik te nemen. Nieuwe verkeersborden met een sterkere reflectie blijken in de binnenstad te fel te zijn, besloten wordt ze wel langs de nieuwe ringweg te plaatsen.



Spoorwegovergang Friesestraatweg en aansluiting op Westelijke ringweg, gezien naar het noorden. NvhN 17 augustus 1978.

Fiets- en voetgangerstunnel bij het Vrijheidsplein.



Westelijke ringweg ter hoogte van het Stadspark, gezien naar het noorden.



NvhN 6 september 1978. Een foto impressie, drie foto's.



Het aanbrengen van vangrails bij de afrit ter hoogte van de Suiker Unie. Gezien naar het noorden.



Laan 1940-1945, vlak voor de opening van de ringweg. Fietser op het viaduct over de Peizerweg, gezien naar het noorden. Foto: Frank Straatemeier,, september 1978. GA 2290-8606.

De laatste loodjes

Er wordt hard gewerkt om het zuidelijk deel van de westelijke ring op 11 september 1978 open te stellen voor verkeer. Belangrijkste reden daarvoor is het begin van de bietencampagne. De kruising met het Hoendiep is het enige punt waar de ringweg gelijkvloers een kruising heeft. Het is de vraag of de verkeerslichten hier op tijd klaar zijn. Krap een maand voor de geplande datum moet er nog twaalf kilometer vangrails, 100 verkeersborden en ANWB-bewegwijzeringsborden worden geplaatst. Ook moet de belijning nog worden aangebracht. Niet onbelangrijk is bovendien de afsluiting van het deel van de westelijke ringweg dat nog niet klaar

is, met op die plaats een tijdelijke verbinding met de oude Friesestraatweg bij de spoorwegovergang. Omdat eerst slechts een deel van de westelijke ringweg opengaat wordt de snelheid van het verkeer beperkt tot 50 kilometer per uur. Als ook het noordelijk deel van de ringweg klaar is zal de maximale snelheid worden verhoogd naar 70 kilometer per uur.



Gelijkvloerse kruising van westelijke ringweg met het Hoendiep. Rechts op de achtergrond de bebouwing op de hoek van het Hoendiep en de Paulus Potterstraat. NvhN 6 september 1978.



"Groninger haastwerk was niet nodig. Geen campagne maar Ringweg is open". NvhN 11 september 1978.

Opening van het eerste deel van de westelijke ringweg

Nog niet alle vangrails zijn geplaatst en de verkeerslichten zijn nog niet klaar maar toch gaat op maandag 11 september 1978 om middernacht het eerste deel van de westelijke ringweg open. Er is een permanent bediende mobiele lichtinstallatie geplaatst in afwachting van de vaste verkeerslichten. Tot grote ergernis van verkeerswethouder Wallage stelt de Suiker Unie de bietencampagne echter uit tot 19 september. Suikerfabriek CSM in Hoogkerk gaat wel open. Wallage zegt over het uitstel van de Suiker Unie: *"Ik noem dat ongehoord"* en *"Ik kan me voorstellen dat mensen die met zoveel bieten werken zelf ook wel eens pulp in hun hoofd zullen hebben. Maar dat ze dan pas vrijdagmiddag, als het hele draaiboek al klaar is, laconiek komen zeggen dat het allemaal gerust een week later kan, dan vind ik dat een bedenkelijke en hoogst ernstige zaak"*. Al het haastwerk om de weg open te krijgen was dus niet nodig geweest. Projectleider K. Dikkema reageert: *"Nu ontbreekt nog een groot deel van de midden beveiliging en moeten we op afgezette wegvlakken op een geïmproviseerde manier verder werken"*. Vijf dagen na de opening zijn al wel de verkeerslichten klaar.



Laan 1940-1945, vlak na de opening van de ringweg, gezien naar het zuiden. Foto: Frank Straatemeier, september 1978. GA 2290-8607.



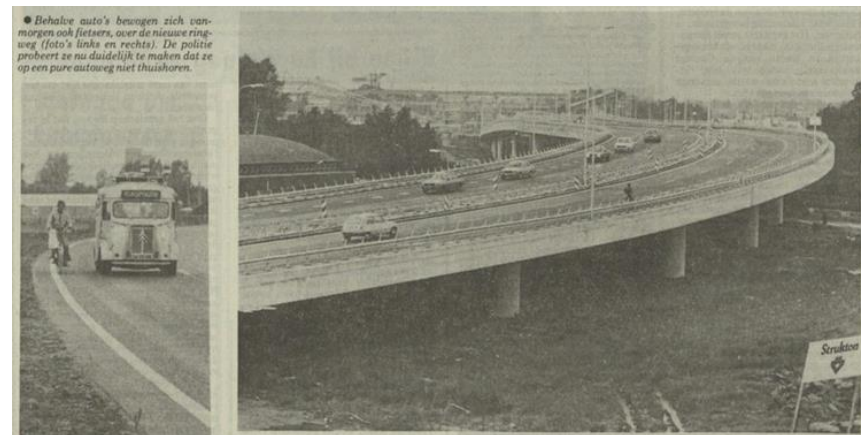
NvhN 8 september 1978.

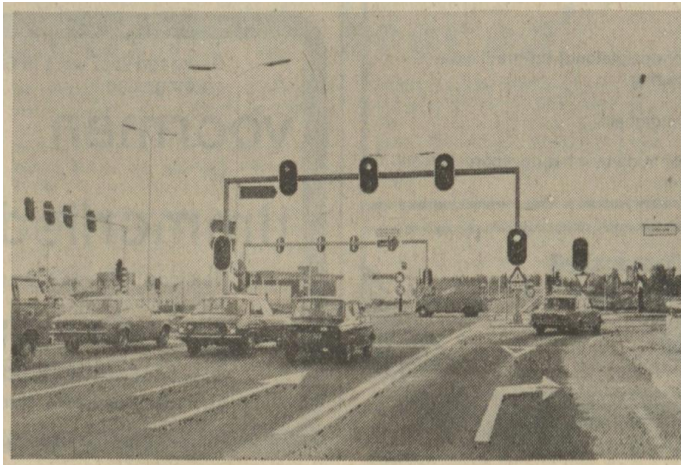


Laan 1940-1945, met op de achtergrond de flats aan de Verzetstrijderslaan in Laanhuizen. Foto: Bob van Zalm, 1978. GA 2290-13178.



Linksonder en rechts NvHn 11 september 1978.





Verkeerslicht in werking

De verkeerslichtinstallatie op de kruising Hoendiep - Westelijke Ringweg is eerder in gebruik genomen dan oorspronkelijk de bedoeling was. Het gemeentelijk electriciteits bedrijf, dat zich altijd bezig houdt met de afstelling van de regelapparatuur, dacht aanvankelijk aan vrijdag 22 september. Maar dat viel allemaal mee. Gistermiddag kon na een korte tijd van experimenteren de installatie in gebruik worden genomen. De westelijke ringweg is afgelopen maandag in gebruik genomen zonder de verkeerslichten op deze kruising. Het kruispunt werd afgelopen week beveiligd met een mobiele verkeerslichtinstallatie. Gezien de omstandigheden is dat vrij goed verlopen.

Gelijkvloerse kruising van de westelijke ringweg met het Hoendiep, gezien naar het noorden. NvhN 16 september 1978.



De bietencampagne

De speciale afritten van de westelijke ring van en naar de Suiker Unie blijven dus nog een week ongebruikt. Maar al snel na het begin van de bietencampagne blijkt ook dat de chauffeurs van de bietenwagens hun vertrouwde routes wel prettig vinden. De binnenstad wordt gemeden omdat die door het Verkeerscirculatieplan niet meer als doorgaande route kan worden gebruikt maar de Van Heemskerckstraat blijft veel overlast ervaren. De bewoners komen veelvuldig in verzet. Hun klachten en acties halen ook in 1979 nog de krant.

Bietenwagen op een afslag van de westelijke ringweg naar de Suiker Unie. NvhN 19 september 1978.

De reconstructie van het noordelijk deel van de Friesestraatweg

Het zuidelijk deel van de westelijke ringweg is klaar en geopend, aan het noordelijk deel moet nog heel veel gebeuren. In plaats van het aanleggen van een nieuwe weg moet hier een bestaande weg worden verbouwd. Foto's uit deze tijd geven een mooi tijdsbeeld. Precieze jaartallen ontbreken.



Friesestraatweg gezien naar het noorden, links de flats aan de Goudlaan, op de achtergrond melkfabriek De Ommelanden. Voorbereidingen van de aanleg van de westelijke ringweg zijn in volle gang. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1972-1982. GA 2485-3732.

Friesestraatweg bij de kruising met de Siersteenlaan, gezien naar het oosten in de richting van Paddepoel, op de achtergrond de Spicaflat. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1972-1982. GA 2485-3728.



Friesestraatweg gezien naar het noorden. Links de flats aan de Goudlaan. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1972-1982. GA 2485-3731.





Friesestraatweg met bedrijven aan de oostzijde. Op de achtergrond de Spicaflat.
Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1972-1982. GA 2485-3729.



Friesestraatweg gezien naar het zuiden. Op de achtergrond de Spicaflat, rechts de vijver tussen de flats aan de Goudlaan en de ringweg. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1972-1982. GA 2485-3730.

In november 1978 worden de verkeerslichten op de kruising Friesestraatweg-Metaallaan geplaatst. De verwachting is dat het deel van de ring tussen de spoorwegovergang en de Metaallaan snel wordt geopend.

In januari van 1979 wordt een weghelft van de ringweg tussen Vinkhuizen en Paddepoel geopend. Ook is een van de fietstunnels al geopend.

Het ligt in de planning dat de hele westelijke ringweg in juni klaar is. In mei is de weg op een paar zaken na gereed. Onder ander de stoplichten moeten nog worden geplaatst. Het publiek moet nog wat wennen, zo is de fietstunnel bij de Pleiadenlaan klaar maar steken fietsers nog steeds gelijkvloers over. Verwacht wordt dat de gehele ringweg om de stad heen pas in 1985 klaar zal zijn.

Verkeer op Friesestraatweg kon het merken

'Halve' ringweg in gebruik

(Van een onzer verslaggevers)

Het is goed te merken, dat sinds vorige week één rijkbaan van de **westelijke ringweg** tussen Vinkhuizen en Paddelpool door het verkeer wordt gebruikt. De verkeersdoorstroming verloopt beter dan de laatste tijd het geval was en dat lost weer een beetje de verkeersproblemen op, die zich al een flinke tijd voordoen in dit stadsdeel. Bovendien wordt één van de twee fiets- en voetgangerstunnels onder de ringweg ook al druk gebruikt.

Weliswaar is de bestrating nog niet klaar in dit tunneltje, maar al glibberend en glijdend in de middagruit kunnen fietser en voetganger er toch door. Het wegdek van de ringweg voor het autoverkeer is nog niet afgevoerd, maar kan het verkeersaanbod best verwerken. Er is in ieder geval bovenop de wegverbodding ook al een bushalte overgezet. Met name scholieren, die buiten de stad wonen, stappen hier geregeld in de bus. Er wordt ook in deze tijd waar mogelijk doorgevoerd aan de bestaande asfaltbestrating van de oorspronkelijke Friesestraatweg, waar zo langzamerhand niets meer van over is. Volgens projectleider-ringwegen K. Dijkema van de gemeente Groningen is de **westelijke ringweg** deel 2 (het eerste stuk werd al in september vorig jaar opengesteld in juni dit jaar klaar. Aan het eind van de Friesestraatweg (ongeveer waar de stedelijke bebouwing ophoudt) komt dan de aansluiting op de nog aan te leggen noordelijke ringweg.

De stakingactie is voorbij, maar dat wil nog niet zeggen dat er weer gevormd wordt. In de stad is varen wel moeilijk, maar op de grote vaarverbindingen is nog een behoorlijke laagring. De 500 ton oud ijzer die deze week nog werd aangevoerd voor Lmuiden is door zwaarder G. Reckachmidt weer ingetrokken, omdat zijn vervoer geen zin heeft om 20 procent latere tijd te betalen. Wel werd vanmorgen 500 ton gest aangevoerd voor vervoer van de Oostervaren naar het Van Starckenborghkanaal. Voor de herfester valt daarmee f. 141,5% gelden te verdienen. Ook die lading bleef echter na een eerste afrop op het bord staan. Zowel de beuntenster als de vervoerwoning van de Algemeene Schippersvereniging (ASV) spraken van een „teleurstellende“ belangstelling.

De stakingactie is voorbij, maar dat wil nog niet zeggen dat er weer gevormd wordt. In de stad is varen wel moeilijk, maar op de grote vaarverbindingen is nog een behoorlijke laagring. De 500 ton oud ijzer die deze week nog werd aangevoerd voor Lmuiden is door zwaarder G. Reckachmidt weer ingetrokken, omdat zijn vervoer geen zin heeft om 20 procent latere tijd te betalen. Wel werd vanmorgen 500 ton gest aangevoerd voor vervoer van de Oostervaren naar het Van Starckenborghkanaal. Voor de herfester valt daarmee f. 141,5% gelden te verdienen. Ook die lading bleef echter na een eerste afrop op het bord staan. Zowel de beuntenster als de vervoerwoning van de Algemeene Schippersvereniging (ASV) spraken van een „teleurstellende“ belangstelling.

De stakingactie is voorbij, maar dat wil nog niet zeggen dat er weer gevormd wordt. In de stad is varen wel moeilijk, maar op de grote vaarverbindingen is nog een behoorlijke laagring. De 500 ton oud ijzer die deze week nog werd aangevoerd voor Lmuiden is door zwaarder G. Reckachmidt weer ingetrokken, omdat zijn vervoer geen zin heeft om 20 procent latere tijd te betalen. Wel werd vanmorgen 500 ton gest aangevoerd voor vervoer van de Oostervaren naar het Van Starckenborghkanaal. Voor de herfester valt daarmee f. 141,5% gelden te verdienen. Ook die lading bleef echter na een eerste afrop op het bord staan. Zowel de beuntenster als de vervoerwoning van de Algemeene Schippersvereniging (ASV) spraken van een „teleurstellende“ belangstelling.

Kabelmisère duurt voort



De „loopgraaf“ in het plantsoen ligt er nog niet zo bij.

(Van een onzer verslaggevers)

In het zicht van de haven gestroomd. Zegt de PTT over de aanleg van de telefoonkabel van de binnenstad naar het Eurocentrum, waar de centrale directie van de PTT tijdelijk onderdak krijgt.

De vorst heeft roet in het eten gegooid. Vlak voor de kerst had men het grootste deel van het traject achter de rug, was door het Winschoterleeg „gedoakt“ en had de kabel het terrein van het Eurocentrum bereikt. Toen boodte het niet meer. Er zal nu gewacht moeten worden tot de vorstperiode achter de rug is. En dat kan nog wel even duren; de vorst zit nu diep in de grond en bovendien voor het ook de afgelopen nacht weer.

Betredend geldt voor de aanleg van de GEB- hoofdvoedingskabel door de binnenstad naar het Jozef I. stadsdeeltje. Aanmerker R. Roggen niet voorlopig nog niet vlot.

De bushalte staat ook al op het nieuwe wegdek. Het fiets- en voetgangerstunneltje wordt al gebruikt, hoewel de bestrating nog ontbreekt (onder).



Inbreker werkt hu...

(Van een onzer verslaggevers)

Vermoedelijk dezelfde inbreker is gestroomd weg binnengedrongen. De huut was gering. Uit het kantoor van het Christelijk Onderwijs Instituut voor Medische Psychokeuring was de huut f. 100.

In de andere drie panden werden geen gelden of brakkachade.

Verder werd ingebroken bij Groeneveld (markt) waar f. 200 werd gestolen, maar was inbreuk in café De Galerij aan de Zonnelaan.

Door diefstal van zijn portefeuille uit zijn dromsch Zetelmuis maakte een arts, f. 1483 Nieuwe Kijk in 7, dat straat kreeg ook ongen Wat er weg is, was vanmorgen nog niet bekend.

Rook en vuur

De brandweer moest gistermiddag een vuurte klussen in een leegstaand schoolgebouw aan de Concorstraat. Hoe het vuur ontstond is niet bekend.

Geluidwering kost rond één miljoen

Ongeveer een miljoen gulden is nodig om de geluidshinder aan de westelijke ringweg bij het Stadspark binnen redelijke grenzen te brengen. De gecombineerde werkgroep van gemeente Groningen en het rijk, die ook de problemen bij de noordelijke ringweg heeft bestudeerd, zal rapport uitbrengen over de te nemen maatregelen.

Dat heeft wethouder J. Wallage gisteravond gezegd in de raadscommissie voor verkeer en vervoer. Volgens Wallage zijn er met name geluidsproblemen bij de Verzetstrijderslaan en in de buurt van de Suikerunie. Er is ook een onderzoek geweest in de buurt van de Spoorstraten, maar daar bleek, zo zei hij, de geluidsoverlast de normen niet te overschrijden.

Er zal een miljoen nodig zijn om alle benodigde maatregelen te nemen maar, zo stelde Wallage, het college vindt dat dat moet gebeuren. Bovendien heeft men goede hoop, dat het rijk de kosten voor deze voorzieningen voor zijn rekening zal willen nemen.

„Uiteindelijk gaat het totale werk dertig tot veertig miljoen gulden kosten. Dan mag dit geen al te grote problemen opleveren“.

De westelijke ringweg voert hier langs de Verzetstrijderslaan (rechts) en maakt te veel lawaai.



NvhN 6 juni 1979.

Ringweg wellicht vóór bouwvak klaar

(Van een onzer verslaggevers)

Als alles goed gaat kan nog voor de bouwvakantie de kruising in de westelijke ringweg bij de Pleinlaan tussen Vinkhuizen en Paddelpool in gebruik worden genomen, en daarmee de hele westelijke ringweg. Momenteel wordt hard gewerkt aan het plaatsen van de stoplichten bij de Pleinlaan. Het ontbreken van deze stoplichten hield het openstellen van de vier rijkbaan in de genoemde Friesestraatweg tegen.

Er zijn in de afgelopen weken enkele problemen geweest met de elektronische apparatuur voor deze verkeerslichten. Momenteel zit het er naar uit, dat de installateur die onder de knie heeft, en dat ze zonder verdere problemen geplaatst kunnen worden. Al maakt robotinstator ringwegen van de gemeente Rijk Dijkema, heeft wel het nodige voorbehoud.

„Uiteindelijk loop ik niet zelf met het schroefdraaierij rond, waarmee een ander moet worden gemonteerd. Het is wat erg gemakkelijk om over anderen heen te praten, maar het moet toch wel even gebeuren. Voor zover ik het kan overzien is het toch wel de bedoeling van het college om het kruispunt nog voor de bouwvakantie open te stellen. Maar we moeten toch een beetje terughoudend zijn.“

Aan het monteren van de verkeerslichten geen verdere problemen opleveren, aldus het achter veldschiedlijk van laken om met voor de bouwvak tot een complete opstelling van de kruising en de onderdoringen te komen.

De aanwijzing die aan de wegen en kunstwerken zelf bezig zijn, leggen de laatste hand aan het afwerken van wegen en fietsenpaden.

Zo is onder meer de beplanning op de ringweg al aangebracht, eveneens alle vangrails er al en wordt de laatste hand gelegd aan de fietsenwaaier.

Dijkema: „Momenteel lopen er nog een paar merkwuurige panden rond het gebied, maar daar kan je natuurlijk nog niet aan laten denken. De meeste panden door het verkeer van de weg worden gesloten.“

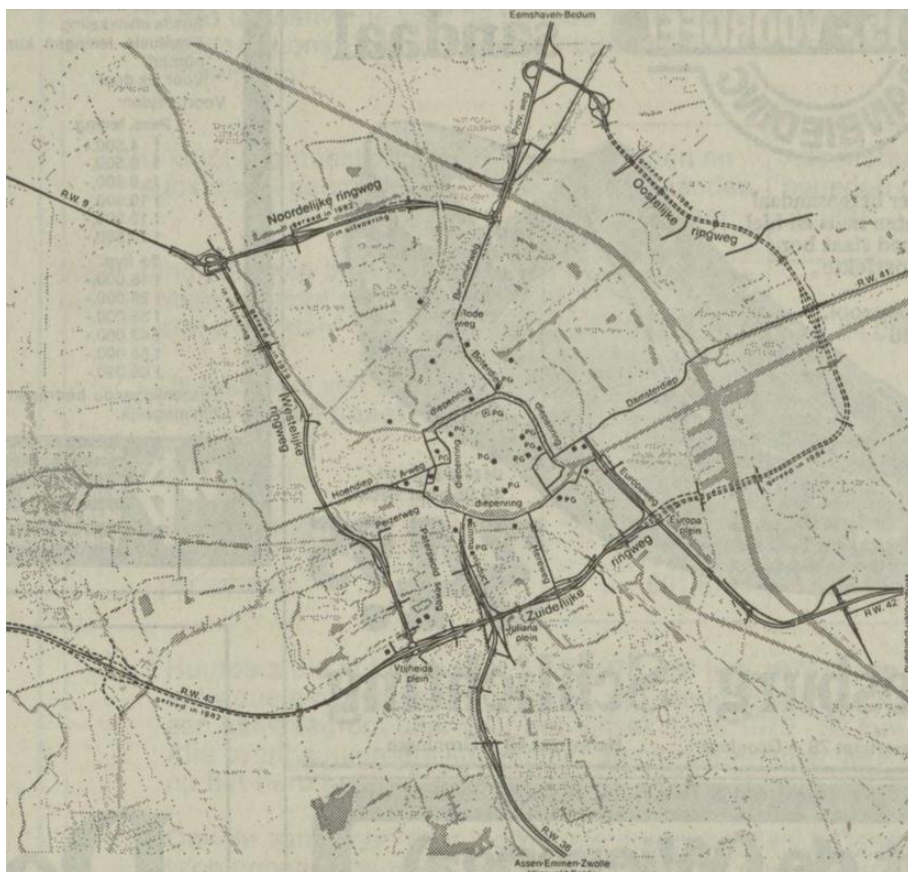
Maar ik ben toch wel gunstig ingestemd, dat men er in zal slagen voor de vakantietijd het werk af te leveren.

De laatste verkeerslichten worden op hun plaats gebracht

NvhN 3 juli 1979.

NvhN 10 januari 1979.

In mei 1979 wordt verwacht dat vier banen van de ringweg over enkele weken geopend kunnen worden. Werknemers van het Universiteitscomplex nemen al eerder de route door tijdelijke provisorische afzettingen aan de kant te schuiven om erlangs te kunnen. Commentaar op de weg is er wel. Deskundigen vrezden dat de capaciteit van de westelijke ring niet toereikend zal zijn omdat de maximale snelheid, die nog steeds op 50 km staat, en de aanwezigheid van stoplichten de doorstroming te veel beperken.



Het ontwerp voor de gehele ringweg rond Groningen, centraal in het midden de diepenring. Nota Verkeer en Vervoer Groningen 1979 van de gemeente Groningen. Het oorspronkelijke tracé van de oostelijke ringweg door de Oosterparkwijk heen is definitief verlaten. Het nieuwe tracé van de oostelijke ringweg ligt meer naar het oosten en is gestippeld, deze 'wordt nog bestudeerd'. NvhN 28 juni 1979.

Geplande datum op nippertje gehaald

Kruising open; 'hobbel' is uit de ringweg

(Van een onzer verslaggevers)

Het jongetje in het rode bloesje vermaakte zich kostelijk. Op zijn fietsje reed hij vanmorgen met een verzalgd gezicht tussen zorgelijke heren met portofoons en drukke politiegentien die de laatste voorbereidingen afwerkten voor de opstelling van het kruispunt Pleiadenlaan-westelijke ringweg. Waarmee dan de laatste „hobbel“ uit de westelijke ringweg is gehaald.

Overigens had hij nou ook weer niet zo verschrikkelijk veel aanleiding om verhoogd te zijn. Want de jongs van Paddepoel en Vinkhuizen verliest door het opstellen van dit kruispunt een prachtig stuk speelplein. Immer, een mooiere skate-board-baan vind je niet gauw weer.

Er is de laatste dagen en nachten keihard doorgewerkt om het kruispunt inderdaad nog net voor de bouwvakvakantie open te kunnen stellen. Nog vanmorgen werden de laatste lijnen aan-

Vanaf vanmorgen heel vroeg is uitvoerig de verkeerslichteninstallatie getest. Daarop is overigens de afsluipperiode het wachten geweest, omdat er nogal wat vertraging was ontstaan bij de levering van de computerapparatuur die het geheel moet sturen. Vanmorgen echter functioneerde het. En kon voorzichtig rijden na rijden voor het verkeer worden opgesteld.

„Kijk, daar maken we nu grote dure autowegen voor“, werd vlak voor de opstelling even gezegd. Twee koets-

● De laatste strips plakband worden verwijderd. Het kruispunt is open.

NvhN
13 juli
1979.

Afronding van het laatste stuk westelijke ringweg

In juli 1979 worden de verkeerslichten geplaatst op de kruising Pleiadenlaan-Friesestraatweg-Siersteenlaan. Het kruispunt is als eerste van Groningen voorzien van een zogenaamd 'negenoo' voor bussen; een speciaal stoplicht dat de komst van een bus op de busbaan signaleert en dan net even eerder op groen springt dan de overige lichten zodat het openbaar vervoer op die manier altijd voor een file aanrijdt. De belijning op de nieuwe vierbaans weg is aangebracht, bijna alle vangrails zijn geplaatst en er wordt de laatste hand gelegd aan de fietstunnels. Voor de bouwvak moet de weg toegankelijk voor verkeer zijn. Na een test met de verkeerslichten gaat de weg open, eerst is er een snelheid van 50 km toegestaan. Vanaf begin augustus wordt die verhoogd tot 70 km. De verkeerslichten voor het autoverkeer zijn ingesteld als een groene golf.

In september komt minister Tuijnman met nog een miljoen voor de voltooiing van de westelijke ringweg. Onder andere voor de aansluiting op de noordelijke ringweg. Deze is op papier klaar en met de aanleg van de oostelijke ringweg wordt naar verwachting in 1980 begonnen.



Het planten van een boom bij de opening van de westelijke ringweg op 18 oktober 1979. Rechts de fietstunnel naar Vinkhuizen (het huidige Donghornsterpad), op de achtergrond de Aankoopcentrale Groningen aan het Reitdiep. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen. GA 2485-918.

Op 18 oktober 1979 wordt de westelijke ring feestelijk geopend. Minister Tuijnman zegt op het laatste moment af maar ir. P.C. de Man, directeur-generaal van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, komt wel. Hij plant, samen met verkeerswethouder Jacques Wallage, een boom bij de fietstunnel naar Vinkhuizen^{xiv}. In zijn rede noemt hij het belang van een ringwegenstelsel en het

openbaar vervoer die de herverdeling van de schaarse verkeersruimte mogelijk maakt. De aanleg van bus stroken en prioriteitsmaatregelen bij verkeerslichten zijn daarbij van groot belang. PPR-raadslid Wim Wildeboer komt uit protest niet, het planten van een boom kan niet het leed verzachten van alle in het Stadspark gesneuvelde bomen vindt hij.

Uit het overleg dat De Man en Wallage op de dag van de boomplanting hebben komt het plan dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Groningen een werkgroep gaan vormen om een constante geldstroom te regelen voor grote infrastructurele ingrepen in de stad. Het probleem dat voor elke afzonderlijke ingreep een potje moet worden aangesproken bij het Rijk kost te veel tijd. Het is een experimentele regeling waarin meerjarenafspraken worden opgenomen voor complete verkeersplannen. Zo wordt met de officiële opening van de westelijke ringweg een probleem getackeld dat de lange duur van de aanleg mede heeft veroorzaakt: de beschikbaarheid van geld. Tot die tijd was er altijd sprake van dubbele onderhandelingen, eerst met de provinciale directie van Rijkswaterstaat, dan in Den Haag. Soms zelf bij meerder ministeries.^{xv}

Alle goede plannen ten spijt, de verkeersafhandeling in en om de stad kent nog vele problemen. Het Verkeerscirculatieplan wordt door velen letterlijk gezien als een muizenval. De westelijke ringweg kan daar nog weinig aan veranderen.



Het verkeerscirculatieplan als muizenval voor de automobilist. NvhN 16 november 1979.



Drie keer het noordelijk deel van de westelijke ringweg, de gereconstrueerde Friesestraatweg.

Boven: Westelijke ringweg gezien naar het noorden, links achter de flats aan de Goudlaan, rechts de lage bebouwing van de oorspronkelijke Friesestraatweg.

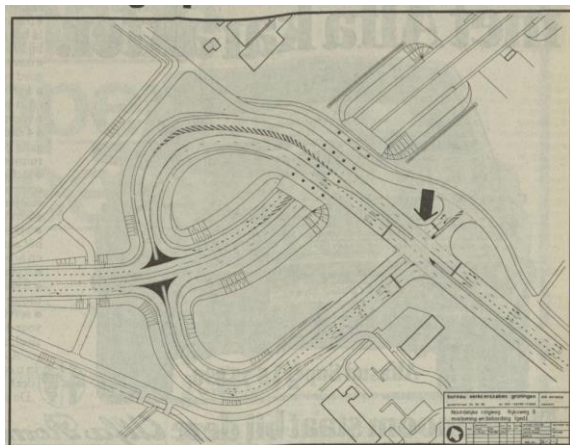
Midden: Afslagen naar de wijken Paddepoel en Vinkhuizen. Op de achtergrond de Spicaflat.

Onder: Ringweg bij de kruising met de Siersteenlaan. Foto's: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1970-1980. GA 2485-914, 2485-933 en 2485-937.



Vorbereidingen voor de aanleg van de noordelijke ringweg, de ruimte voor de weg is vrijgemaakt en opgehoogd, gezien naar het oosten. Rechtsonder de eerste flat van de Aquamarijnstraat, rechtsboven de bebouwing van Paddepoel. Fotograaf onbekend, 1978-1981. GA 2485-3030.

De westelijke ringweg is geopend, met de aanleg van de noordelijke ringweg moet nog begonnen worden. In oktober 1979 worden op de plaats van de aansluiting van de westelijke op de noordelijke ring bomen gekapt. Daarna wordt begonnen met de ophoging van het talud. Dit deel van de ring zal pas in het begin van 1982 klaar zijn. Er zijn nog wel financiële zorgen. De kosten van geluidswerende maatregelen zijn een groot probleem. Ook het wel of niet aanbrengen van viaducten in dit deel van de ringweg veroorzaakt veel discussies.



Ontwerp voor de aansluiting van de westelijke op de noordelijke ringweg. De westelijke ringweg loopt in deze plattegrond van de hoek rechtsonder naar linksboven. Met een bocht gaat de noordelijke ringweg naar de hoek linksboven. NvH 27 september 1979.

In 1982 is de noordelijke ringweg klaar. Pas in september 1986 wordt het laatste stuk van de oostelijke ring afgemaakt en is de ringweg om de stad compleet. Verkeersproblemen zijn echter geen verleden tijd. In de krant wordt het omschreven als een *“Lange, lange lijdensweg rond de stad”*^{xvi} en *“Meer asfalt en toch meer files”*^{xvii} Het eerst aangelegde deel van de ringweg rond Groningen, de zuidelijke ringweg, kan het verkeer vaak niet meer aan. De groei van het aantal wegen kan de groei van de hoeveelheid auto's niet aan, ook landelijk gezien.

De ringweg rond de stad Groningen is klaar maar de verkeersproblemen zijn niet opgelost. NvH 18 september 1986.

ringweg is rond...

route aan oostzijde van de stad Groningen geopend

files nu foetsie?

Minister van Verkeer en Waterstaat, mev. drs. N. Smil-Kooes opent volgende week woensdag 24 september het laatste, oostelijke deel van het ringwegstelsel rond de stad Groningen. De afsluiting van een miljoenenproject waarvoor de werkzaamheden al in de vijftiger jaren begonnen.

Vestigingsvers van het Nieuwblad van het Noorden besteden in deze speciale bijlage aandacht aan deze ringweg. De vele kunstwerken, de geschiedenis en de verwachting dat de verkeersdruk in grote delen van de stad door de opening van de ringweg zal afnemen. En ook de bewoners van het Damsterdiep die na volgende week woensdag zijn verlost van het vele voetverkeer dat vooral deze route gebruikte om in het oostelijk en noordelijk deel van de stad te komen maar nu woensdag de ringweg kan gebruiken.



Fabrieksterrein van de Suiker Unie met daarachter de westelijke ringweg en aan de linker kant het Hoendiep met Peizerweg. Foto: Bureau Voorlichting gemeente Groningen, 1970-1980. GA 2485-1791.

In 1987 wordt er door de Natuurkundewinkel van de RUG een onderzoek gedaan naar geluidsoverlast veroorzaakt door verkeer op de westelijke ringweg. Uit het rapport blijkt dat vooral bij de kruising met het Hoendiep te hoge waarden worden gemeten. Door de stoplichten bij dit kruispunt is er een variatie in verkeerslawaaï van ongeveer 10 decibel, veroorzaakt door files en het weer optrekken van verkeer. Drie natuurkunde studenten meten met standaard rekenmethodes flinke overschrijdingen op de Wet op geluidshinder. Tijdens de bietencampagne is er nog extra overlast. Omdat er bij de kruising ook veel ongelukken gebeuren moet er gezocht worden naar een oplossing.

Ontwikkelingen rond de westelijke ringweg

In 1988 wordt bekend dat het zuidelijke rand van het voorste deel van het Stadspark zal worden omgevormd tot 'Trade Center'. Een jaar later wordt voor dit bedrijventerrein een nieuwe afslag aan de westelijke ringweg toegevoegd. Voor de bouw van het nieuwe Gasuniegebouw wordt ook een onderdoorgang gepland van Corpus den Hoorn naar het Stadspark. Om de toename van verkeer op te vangen wordt in 1989 de Laan 1940-1945 verbreed.

Met het oog op de bouw van een meubelboulevard aan de Peizerweg in 1990 wordt de ruimte onder het viaduct van de westelijke ringweg daar aangemerkt als parkeerruimte. De grond wordt door de gemeente verhuurd.



Luchtfoto van de westelijke ringweg gezien naar het noorden in de jaren '90. Op de voorgrond de wijk Kostverloren met het braakliggende terrein van de latere Van Goghstraat en Breitnerstraat. Centraal in de foto loopt het Reitdiep met links Vinkhuizen en rechts Paddepoel. Fotograaf onbekend, datum onbekend. Collectie gemeente Groningen.

De jaren negentig

Al in 1992 blijken er weer aanpassingen nodig aan de westelijke ringweg. Er worden miljoenen gereserveerd voor een nieuwe aansluiting op de noordelijke ring door middel van een viaduct met fly-over over de weg naar Dorkwerd, aansluitend op de brug over het Reitdiep. Ook moeten er verschillende kruispunten worden verbeterd en een nieuwe oprit bij Vinkhuizen worden aangelegd. De plannen maakt de gemeente samen met de provincie, omdat deze het wegbeheer van de ringweg in 1993 zal overnemen van de gemeente. De totale kosten van 3,5 miljoen zullen door het

ministerie van Verkeer en Waterstaat (550.000), de provincie (twee miljoen) en de gemeente (negen ton) worden betaald.

In 1993 gaan er stemmen op om, vanuit ecologisch oogpunt, de westelijke ringweg deels verdiept aan te leggen. In de Ecologische Nota wordt de weg als een grote barrière gezien, het verdiept leggen zou bovendien geluidshinder tegengaan. Het blijft een droomscenario, net als het idee een jaar later om het verkeer vanaf de westelijke ring ondergronds naar parkeergarages onder de Westerhaven te leiden.

In het gemeentelijk beleid wordt er rekening gehouden met een enorme toename van het verkeer. Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid zal dit grote consequenties hebben. In het Structuurplan 'De inclusieve stad' uit 1993 en 'Stad van straks. Groningen in 2005' uit 1994 wordt daarom ingezet op beperking van de groei van autogebruik. Bijvoorbeeld door het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Hiervoor zullen grote parkeerplaatsen bij openbaarvervoersassen aangelegd worden, onder andere bij het aan te leggen Reitdiepplein. Om de groei van het autogebruik op te vangen moet de bestaande infrastructuur optimaal worden benut. Het verbeteren van de ringweg rond Groningen is daarom een belangrijk punt in de plannen.

De zuidelijke ringweg wordt als een groot probleem gezien omdat deze de drukte niet aankan. Een verdubbeling zou de situatie kunnen verlichten. De westelijke ringweg wordt als een barrière gezien tussen de omliggende woonwijken. Daarom moeten deze beter worden ontsloten, onder andere door een aan te leggen ontsluitingsweg aan de zuidzijde van Vinkhuizen, in het verlengde van de Friesestraatweg. Op dit punt moet een ov-knooppunt en zelfs een nieuw spoorwegstation komen. De industriële zone tussen

de ringweg en het Reitdiep moet een aantrekkelijkere zone worden waarbij de recreatieve kwaliteiten van het water moeten worden benut. Aan de buitenzijdes van Vinkhuizen moeten nieuwe woonwijken komen, De Held en Reitdiep/Dorkwerd. Ingrijpende verkeerskundige veranderingen rond de binnenstad spelen mee in de plannen. De Westerhaven, die in de jaren zestig is gedempt en was ingericht als parkeerterrein, wordt bebouwd. Onder de nieuwe bebouwing komt een grote parkeergarage met ruim 700 parkeerplaatsen. Voor een goede verkeersafwikkeling vanaf de westelijke ringweg wordt een nieuwe brug bij de Eendrachtskade gebouwd. Na de proefafsluiting van het Noorderplantsoen in 1992, wordt het park in 1994 na een referendum definitief afgesloten voor doorgaand verkeer. In 1997 wordt in het plan 'De stad vernieuwt' bepaald dat naast het bouwen van nieuwe wijken ook bestaande wijken moeten worden aangepakt. Onder andere in Vinkhuizen en Paddenpoel zullen wijkvernieuwingen plaats gaan vinden. Al deze veranderingen vragen om een goed werkend wegstelsel voor een groeiend aantal bewoners aan deze kant van de stad.



Luchtfoto van de westelijke ringweg gezien naar het zuiden in de jaren '90, rechts Vinkhuizen, linksonder de noordelijke ringweg. Fotograaf onbekend, datum onbekend. Collectie gemeente Groningen.

Structuurplan Stad van Straks

In het structuurplan 'Stad van Straks. Groningen in 2010' worden naast wijkvernieuwingengebieden en gebieden voor nieuwe woonwijken ook 'intensiveringszones' aangegeven. Ook het noordelijk deel van de westelijke ringweg is zo aangemerkt. Door de wijkvernieuwingen en nieuwe wijken wordt hier veel extra verkeer verwacht.

Toch nog een viaduct

Op een actiekaart in het structuurplan 'Stad van Straks' wordt behalve de 'intensiveringszone' aan de noordzijde van de westelijke ringweg ook ter hoogte van het Hoendiep actie gevraagd. Hier is een viaduct getekend (zie gele cirkel). Al in 1956 pleitte de heer Wigboldus van de fractie van de Anti-Revolutionaire Partij in de gemeenteraad voor een brug met viaduct over het Hoendiep in de westelijke ringweg. Dit plan werd verworpen, Burgemeester en wethouders vonden een ringweg nog niet nodig en zo'n viaduct zou te veel kosten terwijl er bezuinigd moet worden.^{xviii} Vanaf het begin van de opening van de westelijke ringweg in september 1978 is de gelijkvloerse kruising bij het Hoendiep een pijnpunt. Drie dagen na de opening van de weg vindt het eerste ongeluk plaats. Verkeer vanuit het zuiden komt hier via een hellende bocht op de kruising af stuit daar op verkeerslichten. Ook is er door het remmen en optrekken bij de stoplichten sprake van veel geluidsoverlast. In 2003 wordt daarom besloten het bestaande viaduct door te trekken tot voorbij dit punt. Hieronder wordt een rotonde aangelegd voor bestemmingsverkeer. Tussen 2004 en 2006 wordt dit alles aangelegd. Het nieuwe viaduct steunt op negen ronde enkele pijlers en vormt met het oude deel (twaalf dubbele pijlers) nu een viaduct van ongeveer 750 meter lengte.



Structuurplan Stad van Straks Extra, actiekaart, 1999. Eén van de acties is een viaduct in de westelijke ringweg ter hoogte van het Hoendiep (zie gele cirkel) en een parkeergarage bij de Westerhaven. GA 2731-04805, bewerking door auteur.

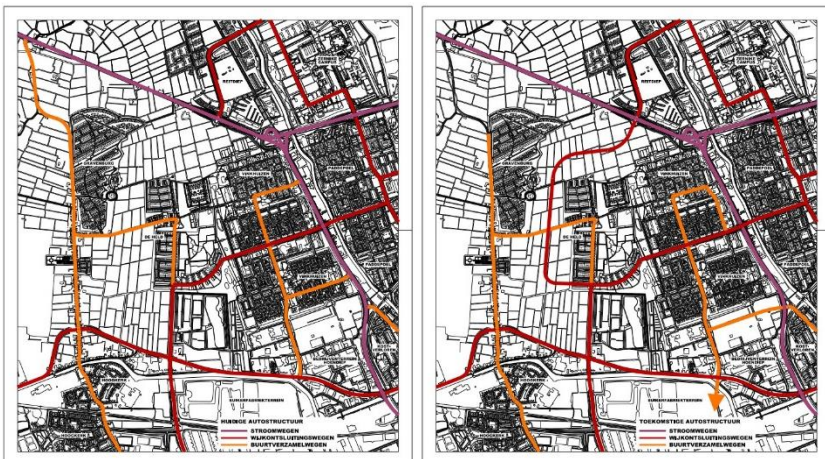


Hoendiep viaduct in de westelijke ringweg, februari 2025.

Gezien vanaf het Hoendiep naar het westen, gezien naar het zuiden en gezien naar het zuidoosten (foto rechts). Foto's auteur.



Ook na de aanleg van het nieuwe viaduct bij het Hoendiep blijven er plannen komen voor de verbetering en aanpassing van de westelijke ringweg. Eén daarvan is bijvoorbeeld de aansluiting op de nieuwe wijk Reitdiep.



Huidige en toekomstige autostructuur, 2018. Centraal in het midden van de twee kaarten de wijk Vinkhuizen. Links daarvan De Held en Gravenburg. Paars: stroomwegen. Rood: wijkontsluitingswegen. Geel: buurtverzamelwegen. www.ringwegverbindt.nl.

Vanaf 2018 zijn er plannen voor een grootschalige aanpak. Door de aanleg van nieuwe wijkontsluitingswegen zullen ook kleinere wegen, zogenaamde 'buurtverzamelwegen', anders kunnen gaan functioneren. De westelijke ringweg, op bovenstaande afbeelding aangegeven als stroomweg, heeft dan vooral de functie doorgaand verkeer te leiden. Ideeën worden uitgewerkt voor een mogelijk verdiepte of half verdiepte aanleg. Ook als de weg op maaiveld blijft liggen zullen aanpassingen nodig zijn om de weg toekomstbestendig te maken.

Doorstroming, zonder oponthoud

In 2024 is de ingrijpende reconstructie van de zuidelijke ringweg voltooid. Ook de aansluiting op de westelijke ringweg is daarbij volledig veranderd. De rotonde bij het Vrijheidsplein, onder de oude doorgaande zuidelijke ringweg, is vervangen door een fly-over. De kruising met de Leonard Springerlaan is voorzien van een viaduct zodat langzaam en snel verkeer gelijkvloers de ringweg kan passeren. De kruising met verkeerlichten is dus verdwenen, net als de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.



Vrijheidsplein, impressie 2022. De aansluiting van de vernieuwde zuidelijke ringweg op de westelijke ringweg. Links is een deel van het gebouw van de Gasunie te zien, boven het complex van Martiniplaza. <https://www.groningerondernemerscourant.nl/nieuws/rondom-het-vrijheidsplein-ligt-momenteel-de-grootste-verkeersuitdaging-van-de-ringweg>.

Slot

Na de officiële opening van het laatste deel van de westelijke ringweg in oktober 1979 hebben er nog verschillende aanpassingen aan de weg plaats gevonden. De meest ingrijpende vonden plaats in het zuidelijk deel; het bouwen van het viaduct over het Hoendiep, voltooid in 2006. En recent de aansluiting op de vernieuwde zuidelijke ringweg. Ook het noordelijk deel van de westelijke ringweg is nu toe aan een nieuw hoofdstuk. De aanleiding daarvoor is onder andere de geplande bouw van meer dan 11.000 nieuwe woningen aan de westkant van de stad, tot 2040. Dat is bijna een verdubbeling van het aantal woningen aan deze kant van de stad.

Opnieuw moeten gemeente, provincie en Rijk ingrijpende keuzes maken, om nieuwe wijken goed bereikbaar te maken en bestaande wijken bereikbaar te houden maar ook leefbaar blijven. Een belangrijk uitgangspunt daarbij om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en sluisverkeer door de wijken zoveel mogelijk te voorkomen. Een ander belangrijk uitgangspunt is dat inwoners worden aangemoedigd per fiets of bus te reizen, en de auto te laten staan. Daarom worden nieuwe fietspaden en busverbindingen aangelegd en bestaande verbindingen verbeterd. Snelle 'doorfietsroutes' tussen Groningen en omringende dorpen moeten het voor forensen aantrekkelijk maken per fiets te reizen. In de nieuwe wijk De Suikerzijde is ook een station gepland, dat een knooppunt wordt voor trein, bus en fiets.

Het liefst zouden gemeente en provincie het hele noordelijke deel van de westelijke ringweg, tussen Vinkhuizen en Paddepoel, verdiept willen aanleggen. Hiervoor is waarschijnlijk in 2025 niet genoeg geld. Voor deelplannen echter wel. Voor de kruising bij de

oorspronkelijke aansluiting van de Friesestraatweg, waar in 1979 een boom werd gepand ter ere van de officiële opening van de westelijke ringweg, ligt een plan deze te verbouwen tot een ongelijkvloerse kruising zonder stoplichten. Hetzelfde geldt voor de kruising bij de Metaallaan. Ter hoogte van de Kornalijnlaan in Vinkhuizen is een fietsbrug over de ringweg gepand en ook de kruising met verkeerslichten bij de aansluiting met de noordelijke ringweg zal worden aangepakt. Voor de bereikbaarheid van de nieuwe woonwijken aan de westzijde van de stad wordt de westelijke ringweg in de plannen feitelijk verlengd richting een nieuw verkeersknooppunt bij de nieuwe woonwijk De Nieuwe Held.

De aanleg van de ringweg rond de stad Groningen heeft lang geduurd. Vanaf de jaren twintig van de vorige eeuw volgden plannen elkaar op. Decennia waarin het ontwerpen en het zoeken naar geld voor de uitvoering elkaar opvolgden en de inzichten over verkeersbeleid veranderden. Tijden waarin de leden van B&W, raadsleden en bewoners lijnrecht tegenover elkaar stonden maar er ondanks de jaren van overleg en wachten op geld toch ineens heel snel beslissingen moesten worden genomen. Vooral bij de aanleg van de westelijke ringweg, als tweede deel van de ring rond de stad Groningen aangelegd, heeft deze dynamiek heel duidelijk zijn weerslag gehad. De geschiedenis daarvan kan je als een afspiegeling zien van hoe de stad en samenleving veranderde.

De volgende stap is de aanpak van de westelijke ringweg. Voor de verbetering van de bereikbaarheid van de westkant van de stad en de omgeving willen het Rijk, provincie en de gemeente tot 2040 175 miljoen extra investeren. In het voorjaar van 2025 worden hier beslissingen over genomen.

Fotobijlage

Kleine foto impressie van de huidige situatie van het oorspronkelijke tracé van de westelijke ringweg langs de Admiraal de Ruyterlaan en de Rembrandt van Rijnstraat. Het brede rooilijnen zijn duidelijk te zien. Foto's auteur, oktober 2024.



Admiraal de Ruyterlaan, gezien naar het zuiden vanaf de brug over het Hoendiep.



Admiraal de Ruyterlaan, gezien naar het zuiden vanaf ongeveer halverwege de straat.



Rembrandt van Rijnstraat met gedenksteen van de bouw van de 500.000ste woning in 1956.



Driemaal de Rembrandt van Rijnstraat, gezien naar het zuiden.



Noten

ⁱ Pas als in 1972 blijkt dat het tracé van de ringweg anders gaat lopen wordt ook dit wegdek voorzien van asfalt. Nieuwsblad van het Noorden, 18 november 1972.

ⁱⁱ Nieuwsblad van het Noorden, 24 december 1965.

ⁱⁱⁱ Nieuwsblad van het Noorden, 24 november 1967.

^{iv} Nieuwsblad van het Noorden, 12 november 1968.

^v Nieuwsblad van het Noorden, 27 februari 1969.

^{vi} Nieuwsblad van het Noorden, 2 december 1971.

^{vii} Nieuwsblad van het Noorden, 29 februari 1972.

^{viii} Staatsen wordt later burgemeester van Groningen, van 1985-1991.

^{ix} Net als Staatsen wordt ook Wallage later burgemeester van de stad, van 1998-2009.

^x Nieuwsblad van het Noorden, 10 augustus 1972.

^{xi} Nieuwsblad van het Noorden, 25 oktober 1973.

^{xii} Ook de PPR is tegen de aanleg door het Stadspark. In mei dat jaar eisen zij een nieuw park ten noorden van de stad ter compensatie van het "*deels verpeste Stadspark*". Nieuwsblad van het Noorden, 16 mei 1974.

^{xiii} Ingezonden brief in het Nieuwsblad van het Noorden, 20 november 1976.

^{xiv} Op de bomenkaart van de gemeente Groningen staan op deze locatie meerdere 'gewone essen' aangegeven die geplant zijn in 1979.

^{xv} De werkgroep voorkomt niet dat bij de aanleg van de oostelijke ringweg onderhandelingen plaats vinden met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening (vanwege het belang van een evenwichtige planologische ontwikkeling), Verkeer en Waterstaat (vanwege doorgaande verbinding met rijksweg naar Eemshaven) en Economische Zaken (vanwege de bereikbaarheid van nieuwe bedrijventerreinen). Nieuwsblad van het Noorden, 18 september 1986.

^{xvi} Nieuwsblad van het Noorden, 18 september 1986.

^{xvii} Nieuwsblad van het Noorden, 20 december 1986.

^{xviii} Nieuwsblad van het Noorden, 13 december 1956.

Geraadpleegde websites

Beeldbankgroningen.nl

Delpher.nl

Groningerarchieven.nl

Gebruikte afkortingen

GA RHC Groninger Archieven

LC Leeuwarder Courant

NvhN Nieuwsblad van het Noorden

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Aletta Bastmeijer, Verdigriz, in opdracht van de Projectgroep Ring West Verbindt.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of openbaar worden gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij op papier of digitaal, zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever, in overleg met de auteur. In geval van publicatie, geheel of gedeeltelijk, van dit als intern rapport bedoelde document, kan het noodzakelijk zijn om auteursrechten, copyright, publicatierechten en/of andere rechten te regelen met auteur of andere partijen.



©Verdigriz, Groningen. Maart 2025.