

Infrastruct

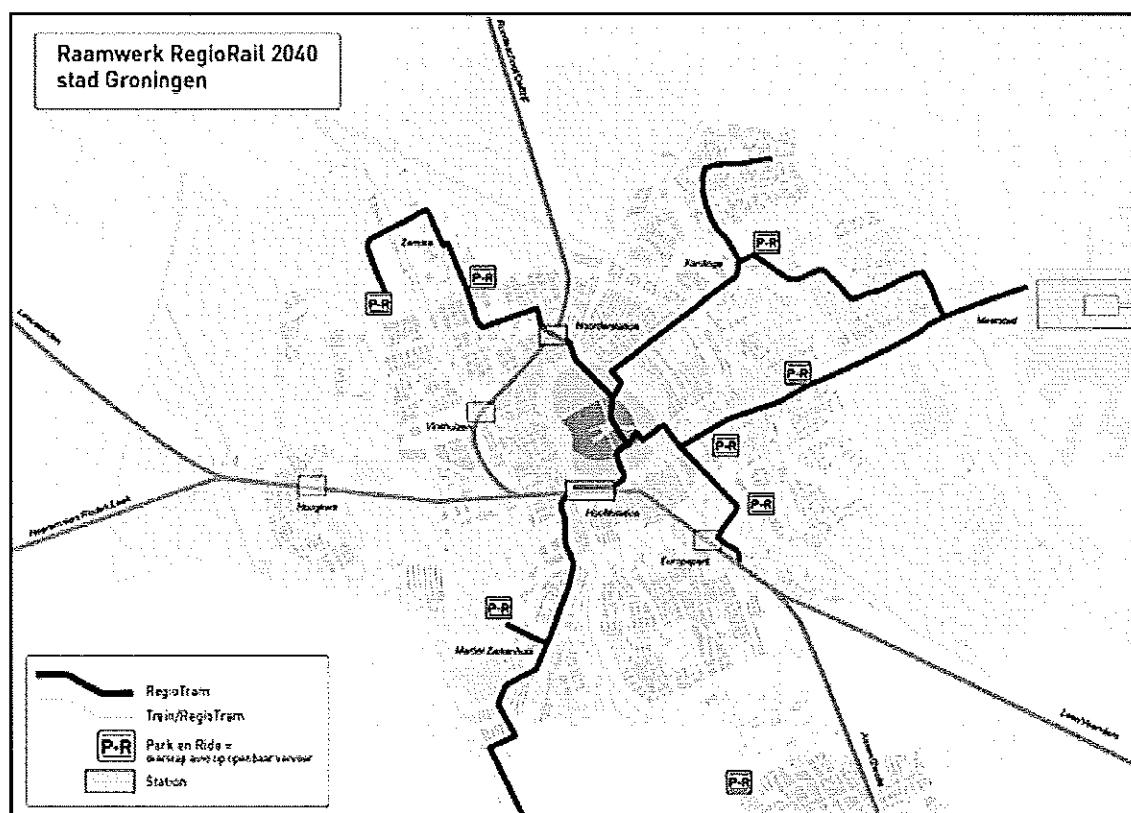
Proposals for new transport infrastructure

Tram Groningen: Hoogkerk – Beijum via diepenring en Korreweg

[leave a comment »](#)

Dit hoort bij een serie voorstellen voor tramlijnen in Groningen, in aanvulling op de gemeentelijke plannen voor twee lijnen, en mogelijk een derde. In tegenstelling tot de officiële plannen, wordt hier een compleet tramnet voorgesteld. Lees daarom eerst de inleiding [Tram Groningen](#), met een overzicht van alle voorstellen.

In de officiële plannen, is er geen tramlijn in westelijke richting. Het [Raamwerk RegioRail](#) voorziet een regiogram over de *spoorlijn* vanuit Hoogkerk: deze zou als stadstram door de binnenstad rijden, naar Karding en Meerstad.



Op de kaart staat ook een spoorlijn naar Heerenveen: dat is een voorstel van enkele bouwbedrijven, ter vervanging van de Zuiderzeelijn. Het zou voor hoge snelheden ontworpen worden, om later alsnog richting Randstad doorgetrokken te worden. De geplande regiogram zou zelfs, vanuit Leek, over deze lijn rijden. Dit lijkt onwaarschijnlijk: nergens ter wereld rijdt dezelfde voertuig zowel over een HSL, als door middeleeuwse straten.

Hier wordt een *stedelijke tramlijn* van Hoogkerk naar Beijum voorgesteld. Vanaf Hoogkerk gebruikt deze de bestaande busbaan, deels het tracé volgend van de voormalige [tramlijn Drachten – Groningen](#). De tram rijdt langs de noordkant van de binnenstad, en daarna via de Korreweg, de logische route voor een tram naar Beijum.

De officiële plannen zijn gericht op P+R terreinen aan de rand van de stad, en de geplande *tweede tramlijn* eindigt voorlopig in Karding. Een verlenging naar Beijum is wel voorzien, en de tram uit Hoogkerk kan dit tracé in Beijum zelf volgen. De lijn zou ook twee haltes delen met de 'officiële' lijn 1. Verder staat er niets vergelijkbaars, in de officiële plannen.

De tramlijn zou beginnen in Hoogkerk, met een eindlus naast de huidige spoorwegovergang. De huidige enkelsporige diesellijn zou onherkenbaar veranderen, na de bouw van de [Zuiderzeelijn](#), en de voorgestelde [Flevo-HSL](#). Het wordt een viersporige lijn, met twee doorgaande sporen geschikt voor 200 km/h. Een toekomstig station Hoogkerk komt ook hier te liggen, valk bij de winkels. (Het voormalige [Halte Hoogkerk-Vierverlaten](#) lag verderop, bij het gehucht Vierverlaten). Uiteraard verdwijnt de

overgang: het is echter niet nodig dat de tram de spoorlijn kruist.

De tramlijn volgt de hoofdstraat, Zuiderweg, met twee verdere haltes: hoek Ensinglaan, en net voor de rotonde (Johan van Zwedenlaan / afrit 35). De lijn loopt naast de snelweg A7, naar het begin van de Peizerweg. Deze straat is hier als busbaan uitgevoerd, naast een bedrijfsterrein: op dit stuk komt een halte (huidige bushalte).

De busbaan is ontworpen om het geplande Transferium te bereiken, aan de overkant van de snelweg. (Ook hier blijkt dat het Groningse OV-beleid vooral gericht is, op automobilisten van buiten de stad). De onderdoorgang kan misschien worden gebruikt, voor een aftakking van de tramlijn naar Ten Borch. Dat heeft pas zin, na de bouw van de geplande woningen en kantoren: voorlopig staat het Transferium tussen de weiden. Overigens ligt de busbaan hier precies op het tracé, van de voormalige lijn naar Drachten: op dezelfde plek reden er in 1985 nog treinen.

De tram gaat vervolgens over de oude Peizerweg, de route van elf buslijnen (inclusief spitslijnen). De weg is breed, en een trambaan is geen probleem. Op dit stuk komen er haltes bij De Kring en de Hunsingolaan.

Klik om te vergroten...



Op het tracé langs het Stadspark, zou de tram de huidige busbaan overnemen. Dat heeft als nadeel dat het bedrijfsterrein Peizerweg niet toegankelijk is: de busbaan ligt hier achter de hekken van de bedrijven (inmiddels ook grootschalige detailhandel).

De lijn gaat vervolgens onder de ringweg. Dat is op zich geen probleem, maar meteen daarna sluit het aan, op het tracé van een west-tangent lijn (meer daarover later). De lijnen delen een halte, en splitsen zich weer. Daarbij moeten ze ook de spoorlijn kruisen, op de plek van de aansluiting uit Delfzijl. Verdiept aanleggen van de sporen lijkt de beste oplossing, met tram en wegverkeer op maaiveld. Een verdiepte tramhalte is ook een optie, naast een onderdoorgang voor het wegverkeer. De spoorlijn is al iets verhoogd hier, en er is voldoende ruimte voor opritten. (De spoorlijn uit Delfzijl kan het beste op viaduct, dat geeft ook een ongelijkvloerse aansluiting).

In elk geval draait de tramlijn uit Hoogkerk, na het kruisen van de spoorlijn, naar het laatste stuk van de Peizerweg. Aan het einde daarvan, draait de tram naar de Paterswoldseweg, en het tracé van de eerder voorgestelde ringlijn.

Beide lijnen delen het tracé langs drie haltes. Bij de halte Eeldersingel, geven beide lijnen overstap op een lijn naar Vinkhuizen (meer daarover later). Een halte Westerhaven bedient de westzijde van de binnenstad (looproute via Astraat). De derde gedeelde halte komt aan het einde van de Westersingel. Net na deze halte, splitsen de lijnen weer (na de brug over het Reitdiep).

Klik om te vergroten...



De lijn uit Hoogkerk gaat verder over de diepenring, langs de Noorderhaven. De kades langs de diepenring zijn in de jaren '70 opgeofferd, om de auto toegang tot de binnenstad te geven. Deze kade is bovendien niet breed, en er liggen ook woonboten. Aanleg van een tramlijn hier is mogelijk, maar zowel woonboten als auto's moeten daarvoor wijken. Er komt één halte op dit stuk, bij het Guyotplein.

Bij het tankstation, draait de lijn naar het Boterdiep, en naar het officieel tracé van Lijn 1. Er is een halte na de hoek, en bij de Bloemsingel (winkelcentrum De Beren). Deze haltes worden ook gedeeld met de eerder voorgestelde tramlijn vanuit Haren.

Overigens kan ook de officiële Lijn 2 langs een halte aan het begin van het Boterdiep rijden, met een verbinding over het CiBoGa terrein. Dat wordt momenteel officieel onderzocht, vooral om overstap tussen de lijnen 1 en 2 mogelijk te maken.

Na de halte bij winkelcentrum De Beren, gaat Lijn 1 verder naar Station Noord. De lijn vanuit Hoogkerk draait de Korreweg op, richting Beijum. Op de Korreweg komen er drie haltes: Borneoplein, Floresplein, en Oosterhamriklaan. De eerste geeft weer overstap op de ringlijn.

Klik om te vergroten...



Daarna kruist de lijn het Van Starckenborghkanaal. Een nieuwe brug zou de huidige compromis vervangen – een oude ophaalbrug met aan weerskanten vaste fietsbruggen.

Aan de overkant ligt de jaren-'90 nieuwbouwwijk De Hunze. Er is ooit rekening gehouden met doortrekking van de Korreweg, en daarom is er een tracé beschikbaar, tussen woonwijk en park. Op dit stuk komt in elk geval een halte bij de Van Eesterenlaan, mogelijk ook naast het Van Starckenborghkanaal (Ulgersmaweg).

Klik om te vergroten...



Na de ringweg, bereikt de tram het tracé van de huidige buslijnen 6 en 26, door de jaren-'80 nieuwbouwwijk Beijum (13 000 inwoners). De tram zou de Emingaheerd volgen, met haltes bij Framahaerd, Toppingaheerd (winkelcentrum) en Godekenheerd. De lijn eindigt bij het wijkwinkelcentrum: er is voldoende ruimte voor een eindlus, maar het stratenpatroon moet aangepast worden. De huidige buslijn 6 rijdt overigens een lus door Beijum, en de tram zal dat niet geheel kunnen vervangen. Een

aanvullende buslijn Beijum – Kardinge – Lewenborg is wenselijk: dat is overigens officieel voorzien, na de bouw van Lijn 2 naar Kardinge.

De tramlijn Hoogkerk – Beijum wordt 11 km lang, met een gemiddelde halte-afstand van 500-525 m.

Share this: 0

Ads by Google



Op zoek naar uw droomhuis?

Bekijk ons aanbod

 **bouwfonds**
ontwikkeling

Written by [infrastruct](#)

September 26, 2010 at 12:12

Posted in [Urban rail](#)

Tagged with [Groningen](#), [tram](#), [Hoogkerk](#), [Beijum](#), [Korreweg](#)

« [Lake Balaton high-speed rail line](#)

Leave a Reply

Name

E-mail

Website

Notify me of follow-up comments via email.

Notify me of site updates