

In het kader van een Praktijk Integratie project hebben 30 studenten van Hogeschool Rotterdam van de opleidingen Civiele Techniek, Bouwkunde, Ruimtelijke Ordening & Planologie, Water Management en Logistiek Management plannen uitgewerkt voor de Oost-tangent van de Metro Rotterdam. Op maandag 3 juni 2019 doen zij in een openbare bijeenkomst in Landvast te Alblasserdam verslag over de verschillende onderdelen van het tracé.

METRO ROTTERDAM: OOST-TANGENT ALEXANDER – DORDRECHT

January 15, 2011 [infrastruct](#) [Capelle aan den IJssel](#), [Dordrecht](#), [Krimpen](#), [metro](#), [Rotterdam](#)

Dit voorstel maakt deel uit, van een mogelijke uitbreiding van het Rotterdamse metronet. Om het overzichtelijk te houden, worden de voorstellen lijn voor lijn beschreven. Lees eerst [de inleiding met lijst van lijnen](#).

Hier wordt een **nieuwe metrolijn aan de oostrand van de Zuid-Hollandse agglomeratie** voorgesteld. De lijn wordt circa 24 km lang. Het tracé is ongewoon, omdat het zo ver van het centrum ligt, en deels buiten de bebouwde kom. Daar staat tegenover, dat het geheel nieuwe verbindingen schept, in een gebied waar de rivieren barrières vormen.



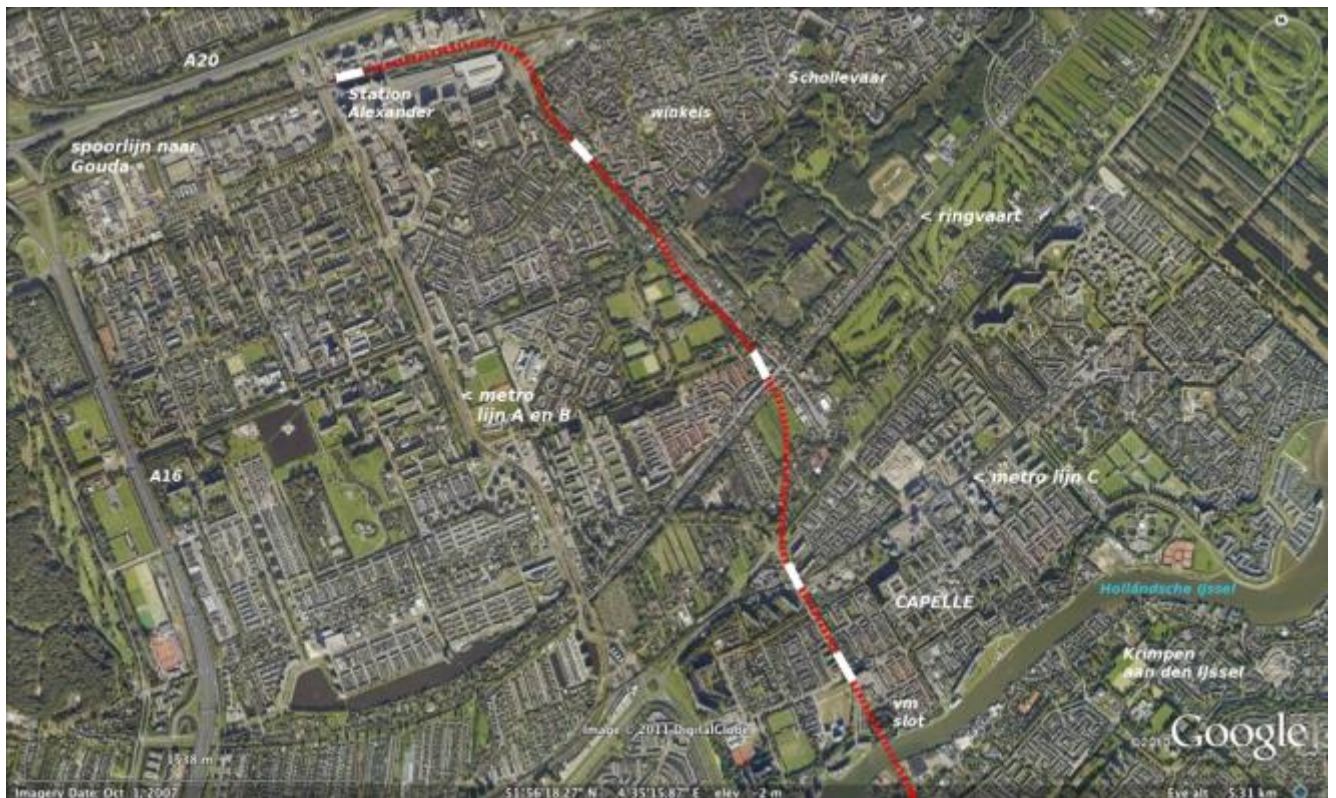
Zoals bij de eerder voorgestelde lijnen, is het tracé bedacht op een volautomatische metro, onafhankelijk van de bestaande Rotterdamse metrolijnen.

De lijn begint bij Station Rotterdam Alexander, aan de spoorlijn Rotterdam – Gouda – Utrecht.. Dit station ligt naast het grote Winkelcentrum Alexandrium. Het is al overstappunt op de lijnen A en B van de metro, dat hier als sneltram is uitgevoerd.

De nieuwe lijn loopt naar het zuiden, door de jaren-'60 stadsuitbreiding Prins Alexander, kruist de bestaande metrolijn C in Capelle, en gaat vervolgens onder de Hollandsche IJssel naar Krimpen aan den IJssel. Het kruist de Lek, en loopt via Alblasterdam en Papendrecht naar Dordrecht. Het heeft dus ook een stadsregionale functie.

Het nieuwe metrostation Alexander komt *naast* het bestaande NS-station te liggen. De lijn loopt naast de spoorlijn in oostelijke richting, bijvoorbeeld op viaduct boven de Hintzenweg. Het draait dan bijna 90 graden, naar de Capelseweg – hier een brede weg, dat aansluit op de snelweg A20.

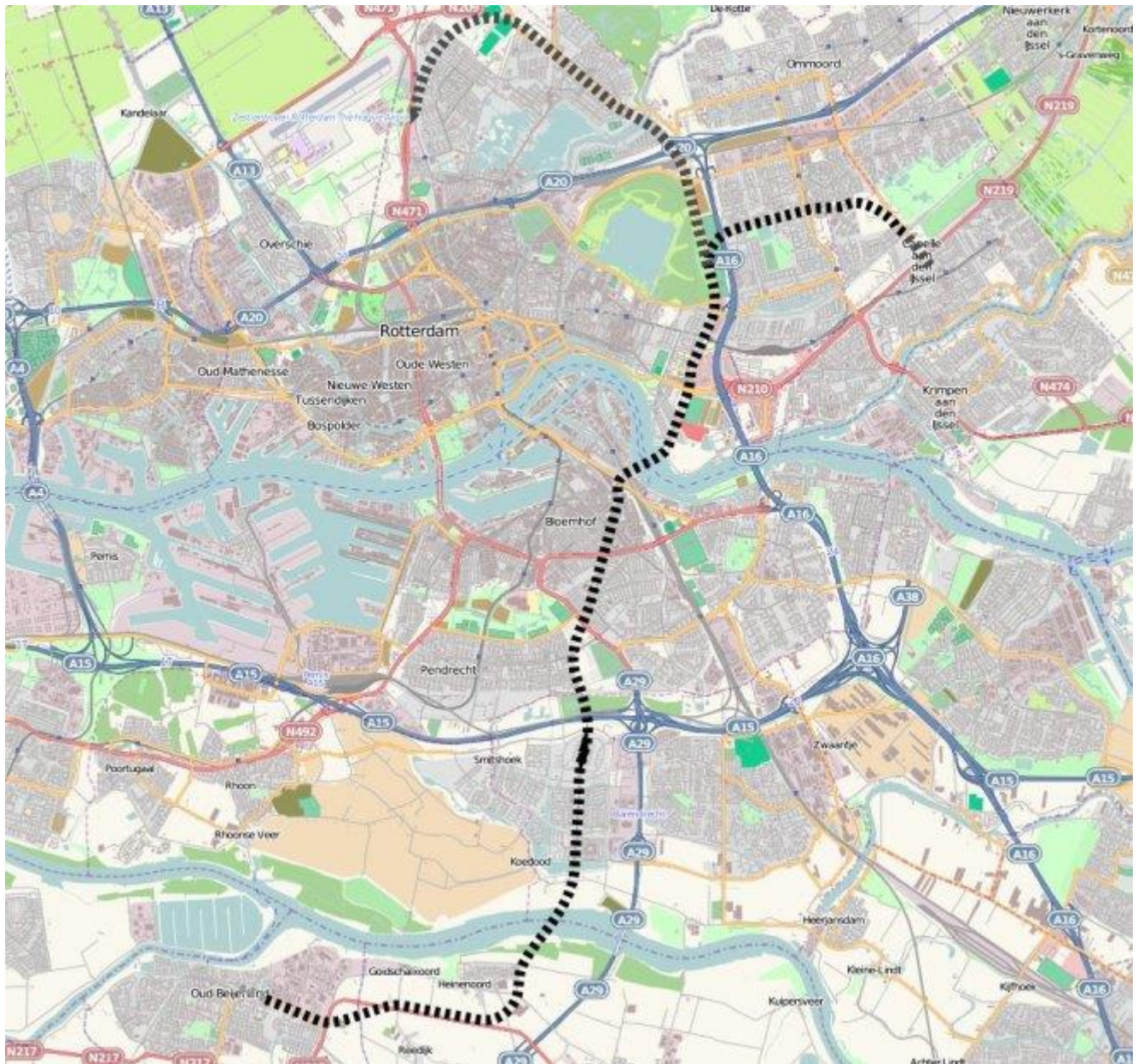
De lijn zou hier waarschijnlijk op viaduct lopen. Het eerste tussenstation komt bij de Zevensprong, dat ook een geschikte stationsnaam is. De halteafstand wordt dus groot, maar dit is de eerste geschikte plek voor een station.



Daarna gaat de lijn verder aan de westzijde van de Capelseweg. (Deze weg is niet overal breed, met oude lintbebouwing aan de oostzijde). Het volgende station komt waar het tracé de Bermweg kruist: het zou Schenkel-Oost heten. Het tracé moet hier iets van de Capelseweg wegdraaien.

Direct achter de Bermweg ligt de Ringvaart van de Prins Alexander Polder. Aan de overkant van de Ringvaart, ligt het maaiveld circa 6 m hoger,; dit is een geschikte plaats voor de overgang naar tunnel.

Prins Alexander Polder: uit de verzameling van de Historische Vereniging Prins Alexander...



Als de twee lijnen wel dit station delen, splitsen ze zich weer daarna. De nieuwe metrolijn richting Krimpen, kan beter richting Slotlaan. Het kruist daarbij de 's-Gravenweg, dat de voormalige randen van de polder volgt. De laatste jaren wordt ook deze strook langzaam volgebouwd, en de metrolijn moet een nieuwbouwproject kruisen. Het is echter niet groot, en de noodzakelijke sloop kan misschien tot enkele huizen beperkt blijven.

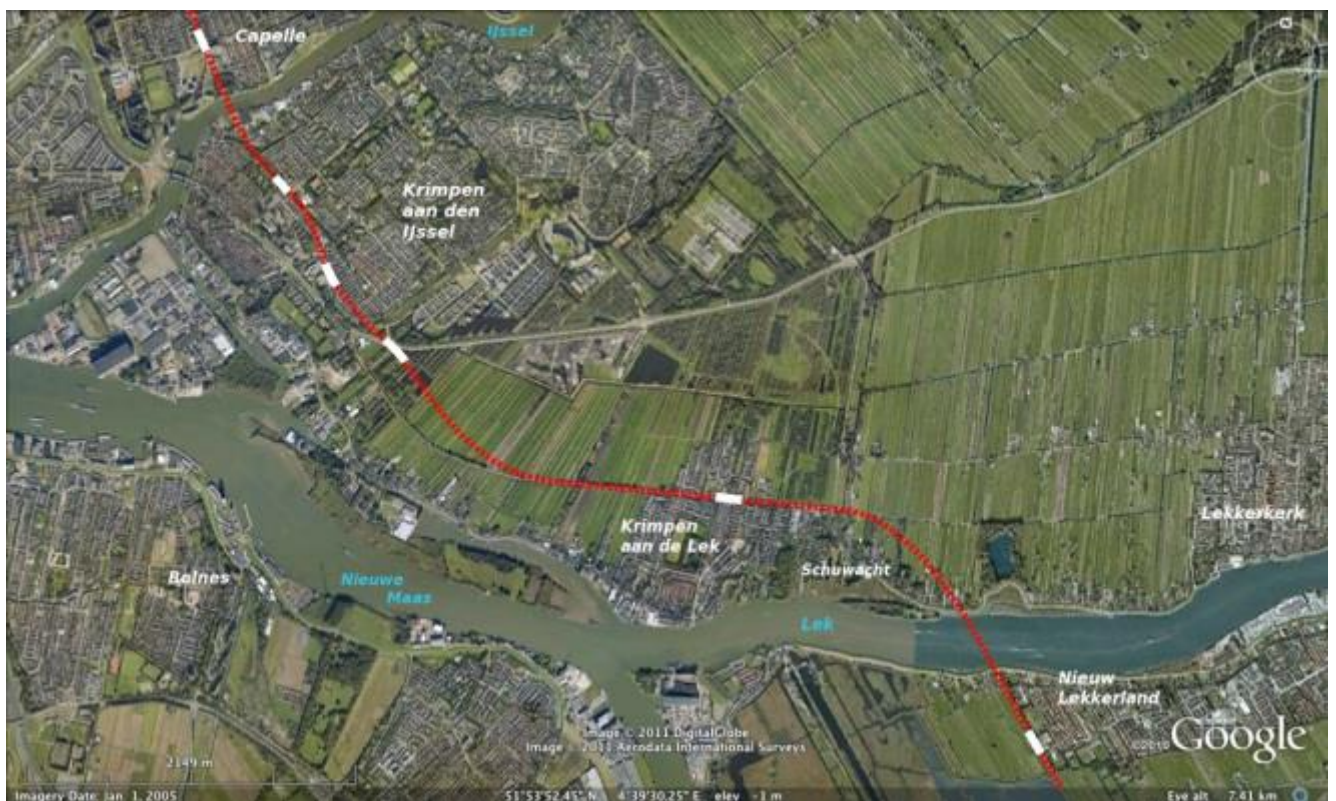
Het volgende station komt aan het begin van de Slotlaan, met overstap op het bestaande metrostation Slotlaan (lijn C). De lijn loopt nu door Capelle aan den IJssel, dat vooral uit nieuwbouwwijken bestaat.

De lijn gaat verder in tunnel onder de Slotlaan. Het daalt ook, om de Hollandsche IJssel te kruisen. Eerst is er nog een station, bij het wijkwinkelcentrum Slotplein. De ligging (dicht bij de rivier) is vergelijkbaar met het bestaande metrostation Wilhelminaplein. Daarna gaat de tunnel rechtdoor: mogelijk moeten woningen aan de Slotpoort worden gesloopt. Het tracé loopt onder het park (voormalig Slot Capelle), en vervolgens onder de IJssel.

Aan de overkant ligt Krimpen aan den IJssel, met 29 000 inwoners. Evenals Capelle, bestaat deze uit een kleine dorpskern, omringd door veel nieuwbouw. De tunnel kan waarschijnlijk de bebouwing aan de oever vermijden, en volgt daarna een groenstrook, naast de Molenvlietsingel en Hoogstade. Het eerste station komt naast het winkelcentrum, Crimpenhof, vlak bij het gemeentehuis.

Vanaf de Buys Ballotsingel kruist de lijn twee rijen huizen (laagbouw) en gaat verder over de Van Ostadelaan. Er komt een tweede station ter hoogte van het appartementen-complex Cascade. Eventueel is een derde mogelijk, bij de korte verbindingsweg tussen Roosweg en Ouverturelaan. Er staat niets op die plek zelf, maar het ligt 150 m van de nieuwbouwijk Lansingh-Zuid.

De lijn volgt de Tiendweg, naar Krimpen aan de Lek (6000 inwoners). Dat kan grotendeels op maaiveld, het gebied wordt ingericht als recreatiegebied. In de bebouwde kom blijft de metro de Tiendweg volgen, met een station tussen Wilgenpad en Hoofdstraat.



Daarna draait de lijn om Schuwacht heen, en kruist de Lek in tunnel. Er komt een station naast de tennisbanen, aan de westrand van Nieuw-Lekkerland (9 500 inwoners). Het ligt tegenover de molens van Kinderdijk, en kan als toegang dienen.

Om het landschap te beschermen, blijft de lijn in tunnel, evenwijdig aan de Middenweg. Het draait vervolgens naar de noord-zuid as van Alblasserdam, de Plantageweg. In de woonwijken van Alblasserdam, komen er twee stations: bij de Nicolaas Beetsstraat, en in het centrum (Dam). Bij de oude dam kruist de lijn de Alblas zelf, en vervolgens de snelweg A15. (Na de Dam loopt het tracé evenwijdig aan Ruigenhil).



De lijn loopt nu richting Papendrecht, evenwijdig aan de A15 en de hoofdweg (Grote Beer). Dit gebied wordt volgebouwd met bedrijfsterreinen: er komt in elk geval een station bij de Van Wenaeweg. De lijn zou hier op viaduct lopen: de omgeving valt niet te verpesten.

De lijn volgt de Edisonweg tot in Papendrecht, waar het aansluit op de Burgemeester Keijzerweg. Het eerste station komt bij het winkelcentrum Westpolder. Bij de scholen draait de lijn 90 graden, naar de noord-zuid as van Papendrecht, de Veerweg. Op deze weg komt er nog een station, ter hoogte van de Rembrandtlaan / Vondelpark.



Zoals de naam aangeeft, is de Veerweg ontstaan als weg naar de pont (naar Dordrecht). Dicht bij de oever, vormt het ook de hoofdstraat van het oude Papendrecht. Dit gebied is onlangs vernieuwd, en het tracé zou afbuigen, onder laagbouw door, naar de Overtoom. Daar komt ook een station, direct naast het centrum. De tunnel ligt diep, want het kruist daarna de rivier. Het vermijdt verdere bebouwing omdat het onder de oude haven loopt.

Aan de overkant van de Beneden Merwede ligt Dordrecht, met 120 000 inwoners. De oude hoofdweg, en de spoorlijn, lopen oost-west vanuit Zwijndrecht, over de Oude Maas. De enige verbinding vanuit Papendrecht is de waterbus, dat de oude pont vervangt. De N3, met brug, loopt buiten de twee steden om. De metro zou een nieuwe directe verbinding scheppen. In Dordrecht, komen er twee of drie tussenstations, afhankelijk van het tracé.



In elk geval kruist de lijn eerst twee rivieren, de Beneden Merwede en de Wantij. Tussen de twee ligt een voormalige havengebied, in ontwikkeling als “Noorderkwartier”. De lijn kan verder de brede Oranjelaan volgen. In dat geval komen er drie stations in Dordrecht: onder het Noorderkwartier (Maasstraat), naast het ENECO-terrein aan de Noordendijk, en bij de Reeweg. De lijn kan ook iets oostelijker liggen, onder het Merwesteinpark en de Groenendijk. In dat geval, zijn er stations in de zuidhoek van het park, en aan de westkant van het ENECO-terrein.

Vanaf het Merwesteinpark of de Oranjelaan, loopt de metrolijn over Oranjepark naar de spoorlijn. Het kruist deze in tunnel, en draait iets, naar een eindstation aan de zuidzijde van Station Dordrecht. Na de opening van de HSL-Zuid (met shuttle naar Breda), verliest dit station een deel van zijn InterCity-treinen, maar het blijft een regionaal knooppunt. Hier geeft de metrolijn ook overstap, op de lijnen van het voorgestelde Dordtse tramnet. De lijn zou een VAL-systeem gebruiken, vergelijkbaar met lijn 14 in Parijs, maar op kleinere schaal. De reistijd, over de hele lijn, kan beperkt blijven tot ongeveer 40-45 minuten. De lijn is echter niet bedoeld voor reizigers tussen Alexander en Dordrecht – die kunnen sneller met de trein – maar als agglomeratie-metro. Het is in dat opzicht vergelijkbaar met de rode en groene lijnen, van de geplande Réseau de transport public du Grand Paris.