



Versie: 7 april 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijdschriftartikel: Kans op metro verkeken

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts een pareltje tegen. Zo ook onderstaand bericht over de verkeken kans op de verlenging van de metro naar Spijkenisse. Het artikel is geschreven door N.H.J. de Bruijn, en is voor uw leesgemak hier integraal overgenomen uit het tijdschrift 'NRC Handelsblad' van zaterdag 15 februari 1975. Inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Kans op metro Spijkenisse lijkt verkeken

ROTTERDAM, 15 febr. – De kans dat Spijkenisse ooit nog eens de metro mag verwelkomen, lijkt op het ogenblik erg klein. Van een recent gesprek tussen burgemeester Blik en de ministers Gruijters en Westerterp is officieel niet meer bekend gemaakt dan dat Westerterp in maart zal laten weten of hij in staat is in juni een beslissing te nemen. Geluiden uit Spijkenisse en Rijnmond – ook vurig voorstander van doortrekking naar Spijkenisse – wijzen er echter op dat Spijkenisses burgemeester met sombere berichten is teruggekeerd.

Dat Westerterp nog maar zeer kalmpjes aan wil doen met financiële steun aan de metro is al gebleken uit zijn weigering om Rotterdam het volle pond te geven voor een metrolijn tussen het Marconiplein en Ommoord-West. Het is voor Rotterdam kiezen geworden en die keus is voorlopig gevallen op een metrobus richting oost tot aan Kralingseveer plus een studie op een mogelijk sneltramnet als aanvulling op een onvoltooid metrosysteem.

De zuinigheid van Westerterp strekt zich nu blijkbaar ook tot het verlengen van de noordzuidlijn van Hoogvliet af onder de Oude Maas door naar Spijkenisse (kosten ruim f 130 miljoen). De minister treft er in dit geval echter niet Rotterdam mee, maar alleen Spijkenisse en Rijnmond. Rotterdam heeft nooit staan dringen om geld te steken in een metroverbinding met Spijkenisse.

Verkeerswethouder Mentink voelt er onder de huidige omstandigheden helemaal niet voor. Het zou Westerterp, meent hij, niet passen een metrolijn naar Spijkenisse financieel te steunen, terwijl hij zojuist zijn medewerking aan een metrolijn op Rotterdams eigen grondgebied flink heeft beknot.

De vraag of Spijkenisse wel of geen metroverbinding krijgt heeft voor deze gemeente verstrekkende gevolgen. Spijkenisse is indertijd aangewezen als groeigemeente en accepteerde de opdracht om de overloop van de agglomeratie te huisvesten.

De gemeente groeit nog steeds, maar niet langer van harte nu een beslissing over de metro zo lang op zich laat wachten. In en om Spijkenisse is nog ruimte voor woningbouw. De werkgroep die de knelpunten in de woningbouw in Rijnmond heeft geïnventariseerd, heeft er bij minister Westerterp op aangedrongen dat hij voor 15 februari een beslissing over de metro zal nemen. Een tevergeefs verzoek, naar nu is gebleken.

Belangrijkste knelpunt voor verdergaande woningbouw in Spijkenisse is het ontbreken van een behoorlijke oeververbinding over of onder de Oude Maas. Tussen Spijkenisse en Hoogvliet ligt als broze band slechts de Spijkenisserbrug, waar de files nog veel langer zouden zijn als de tegen het industriegebied liggende Botlekbrug nog niet enig soulaas zou bieden.

Vorig jaar heeft de gemeenteraad van Spijkenisse laten weten niet bereid te zijn nog langer mee te werken aan de versnelde groei van de gemeente als er niet snel een positief besluit over de metro zou vallen. Spijkenisse werkt op het ogenblik aan een bouwprogramma dat in de eerste vijf jaar in gemiddeld 600 woningen per jaar voorziet, met als voorlopig einddoel een inwonertal van 45.000 tot 48.000 in 1981.

Afwijzing van de doortrekking van de metro kan – en als het dreigement van Spijkenisse wordt uitgevoerd zal dat ook het geval zijn – tot gevolg hebben dat de woningbouw drastisch wordt beperkt. Een besluit waarover men Spijkenisse moeilijk hard kan vallen, want onder de huidige omstandigheden is het onverantwoord om de verkeersstroom over de gebrekkige oeververbindingen nog te doen groeien.

Westerterp zal zijn definitieve beslissing mede nemen op grond van een onderzoek naar alternatieve verbindingen voor Spijkenisse. Eén alternatief ligt binnen bereik, maar wordt in Spijkenisse niet als werkelijke oplossing beschouwd. Het is de nieuwe Spijkernisserbrug, die zal worden samengesteld uit delen van de te vernieuwen Moerdijkbrug.

Het laatste woord is daarover trouwens nog niet gezegd. In Hoogvliet vreest men de grote verkeersstroom die te zijner tijd via de nieuwe vierstrooksbrug door de wijk zal daveren. Een betere Spijkernisserbrug betekent namelijk ook het aantrekken van verkeer dat thans nog naar de Botlekbrug uitwijkt.

Die grote verkeersstroom moet zich door Hoogvliet persen. Het Rotterdamse gemeentebestuur ziet dat evenmin als een wenkend perspectief. Het heeft beleefd doch dringend laten weten een woordje mee te willen praten over de nieuwe oververbinding.

Intussen rijdt de Rotterdamse metro tot aan Zalmplaat, waarbij hij tot stilstand komt bij een stootblok dat hemelsbreed op luttele kilometers afstand van Spijkenisse staat. Het ziet er op het ogenblik dat dit ook als het definitieve eind van de metrolijn naar het zuiden moet worden beschouwd.

Beschouwing

- Bovenstaand artikel geeft een goed inzicht in de keiharde ambtelijke strijd die nodig is bij de besluitvorming rond een onbetwist noodzakelijk infrastructureel project. 'Den Haag' vindt vele voorstellen wel sympathiek, maar zegt het geld niet te hebben om ze vervolgens ook te verwezenlijken.

- Zo hield Verkeer en Waterstaat aanvankelijk ook de bouw van de Willemspoortunnel tegen. Het gerucht gaat dat pas toen de gemeente Rotterdam dreigde haar medewerking op te schorten aan de verdubbeling van de Van Brienoordbrug (de aanpassing van de toevoerwegen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid), kwam 'Den Haag' langzaam in beweging en kon de bouw van de spoortunnel alsnog een aanvang nemen. Rotterdam laat zich geen loer draaien en heeft een grote ervaring in het 'motiveren' van vastgeroeste ambtelijke bastions.

- De verlenging van de metro naar Spijkenisse is er toch gekomen. Op 25 april 1985 werd het traject Zalmplaat – De Akkers (Spijkenisse) in gebruik genomen. Begin jaren '60 wees de directie van Magazijn de Bijenkorf de suggestie voor een directe ondergrondse toegang naar metrostation Beurs resoluut af. Maar bij de bouw van de Beurstraverse (de 'Koopgoot'), in 1996, is de ondergrondse ingang alsnog tot stand gebracht.

- De verlenging van de oost/west metrolijn van het Marconiplein naar Schiedam werd ruim 15 jaar tegengewerkt door het gemeentebestuur van Schiedam (ook PvdA). Maar op 4 november 2002 kon de toenmalige 'Beneluxlijn' dan toch feestelijk worden geopend. Ook Capelle aan den IJssel zag eerst niets in de aanleg van een metrolijn naar haar gemeente. Pas toen de gemeente Rotterdam de forse stroom van streekbussen uit de binnenstad ging weren en Capellenaars moesten overstappen op de metrostations Capelse Brug of Kralingse Zoom, koos Capelle a/d IJssel eieren voor haar geld, en op 29 mei 1994 kon de lijn naar De Terp (Capelle a/d IJssel) in gebruik worden genomen. Als Rotterdam eenmaal een keus heeft gemaakt, is zij kennelijk niet te stoppen. Jammer is alleen dat het omgekeerd ook zo werkt; toen de gemeente Rotterdam de RTM-tram kwijt wilde, kreeg ze uiteindelijk ook haar zin ...



*De burgemeester van Madurodam
opende de Rotterdamse metro,
9 februari 1968 .*

*Minister van Verkeer en Waterstaat
dhr. Tjerk Westerterp, 1974 .*



*Burgemeester Wim Thomassen, zijn echtgenote en direct daarnaast
minister Tjerk Westerterp, bij de opening van de metroverlenging
naar Hoogvliet, 25 oktober 1974 .*

Bronnen:

- Bron artikel: Delpher, dagblad 'NRC Handelsblad' van 15 februari 1975, bladzijde 16. Auteur: N.H.J. de Bruijn. Link naar originele publicatie: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=KBNRC01:000032663:mpeg21:p016> .
- Afbeelding 54i.1: Opening metro - Fotograaf onbekend. Coll. samensteller.
- Afbeelding 54i.2: Th.E. Westerterp - Fotograaf onbekend. Bron: Wikipedia.
- Afbeelding 54i.3: Hoogvliet - Fotograaf onbekend. Coll. Persgroep, bron: www.pzc.nl .