



Versie: 27 maart 2022

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Bezorgdheid over vervoer

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts pareltjes tegen. Zo ook onderstaande berichten over het naderende einde van het trambedrijf op Voorne-Putten en een droom over een Spijkenisertunnel. De artikelen zijn van een onbekende redacteurs, en zijn overgenomen uit het dagblad 'Het Vrije Volk' van de vrijdagen 5 februari en 14 mei 1965. Inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

Bezorgdheid over het verkeer en vervoer op de eilanden

(Van een onzer verslaggevers)

Ernstige bezorgdheid over de verkeersmogelijkheden op Voorne en Putten en Goeree-Overflakkee heeft de heer A. van Dijk, burgemeester van Poortugaal en lid van Provinciale Staten, uitgesproken in de begrotingszitting van deze staten. Zijn betoog, gistermiddag in de vergaderzaal van de Eerste Kamer gehouden, maakte indruk.

Daar is allereerst de bijna middeleeuwse situatie, waarin Goeree-Overflakkee, ondanks de Haringvlietbrug, nog verkeert. Des avonds na 9 uur, kan niemand (tenzij per auto over de brug met tol) meer van het eiland afkomen.

De heer Van Dijk richtte zich op bijna emotionele wijze tot Gedeputeerde Staten: "Is daar nu werkelijk iets aan te doen? 't Gaat niet om grote aantallen mensen, die 's avonds nog van het eiland over het Haringvliet willen of moeten, maar ... ook voor die weinigen zou toch een redelijker verbinding mogelijk moeten zijn. Als bij voorbeeld om negen uur een bus uit Ouddorp nog verbinding geeft met de veren, die om tien uur zouden vertrekken, is dat al heel wat." Goeree-Overflakkee ligt door zulke verbindingen eigenlijk nog steeds in een isolement.

Ook op Voorne en Putten zijn volgens de Poortugaalse burgemeester het vervoer en de verkeersverbindingen verre van up-to-date. De railverbinding Rotterdam-Oostvoorne per tram van de RTM gaat verdwijnen. Die naar Hellevoetsluis zou blijven bestaan. Dat het begin- en eindpunt van de RTM van Rotterdam naar Hoogvliet wordt verlegd kon spreker begrijpen. Maar dat er bussen zullen komen, zag de heer Van Dijk met nogal wat zorg tegemoet. Want het wegensysteem op Voorne en Putten laat veel te wensen over. Wat denkt het provinciaal bestuur daaraan te doen? vroeg de heer Van Dijk.

Op een goeie morgen zijn we wakker geworden met de mededeling dat de gemeente Rotterdam de RTM voor een hoop geld had overgenomen. Die RTM had een vervoersmonopolie op de eilanden. Ze slaagde ondanks respectabele pogingen er niet in een bevredigend vervoer aan te bieden.” “Maar verbeteringen bleven uit. En nu dus autobussen !” De heer Van Dijk zei een criticus van het eiland na: “Liever één tram in de hand dan tien bussen in de lucht.”

Nu hebben, zo vervolgde hij, twee maatschappijen een vervoersconcessie op Voorne en Putten: de RTM (thans met 80 pct. van de aandelen in het bezet van de Nederlandse Spoorwegen) en de RET. Wie van Oostvoorne per bus naar Rotterdam gaat, moet in Hoogvliet overstappen.

“Eenheid van openbaar vervoer is dringend nodig, want hierbij is niet alleen het belang van de bevolking van dit gebied, maar ook het economisch belang betrokken.”

Het Gedeputeerde-Statelid, de heer Deerenberg, onder wie wegen en verkeer ressorteren, zat aandachtig te luisteren, lachte vriendelijk, maar zal vandaag toch een perspectief en een houvast moeten bieden na dit dringende betoog van de heer Van Dijk.

- / -

VERKEER EN VERVOER IN RIJNMOND (2)

Spijkenisserbrug ? Tunnel !

(Van een onzer verslaggevers)

Om meer dan één reden speelt in de Rijnmond het verkeer naar en van Voorne en Putten een belangrijke rol. De eilanden geven ons goede recreatiemogelijkheden en zijn bestemd als woongebied, van waaruit men naar de bedrijven langs Nieuwe Maas en Waterweg forenst.

Voorne en Putten “hangen” aan de Groene Kruisweg. Men is bezig deze weg te verbreden van twee-strook naar vier-strooks en dat is wel het minste dat er moet gebeuren. De Spijkenisser brug moet er ook aan geloven. Een tunnel dient deze miserabele bottle-neck te vervangen.

De ouderwetse RTM-tram, hoe braaf en dapper ook, heeft als middel van openbaar vervoer naar Voorne en Putten zijn langste tijd gehad. Althans: wij nemen aan dat de kaarten nog steeds zo liggen. Het uitrangeren van de tram is en tere kwestie. De Rijnmondraad zal er straks mede op moeten toezien, dat het vervangende (bus)vervoer tenminste de zelfde mogelijkheden biedt.

Wanneer de huidige verkeers- en vervoersproblemen op Voorne en Putten zijn opgelost (er zijn overigens meer wegen dan de Groene Kruisweg) mag niemand op zijn lauweren gaan

rusten. Want wie een bepaald gebied tot ontwikkeling wil brengen, dient van tevoren te zorgen voor gemeenschapsvoorzieningen.

* * *

Volgens plannen van gedeputeerde Staten zou Hellevoetsluis in 1980 een woongemeente met 80.000 zielen moeten zijn. Het is misschien twijfelachtig of het zover komt, maar één ding is zeker: de animo om zich in Hellevoetsluis te vestigen zal gering zijn wanneer de nieuwe woongemeente een soort onherbergzaam oord blijkt te zijn, verstoken van goede verbindingen.

Hier geldt dat de kost voor de baat uit moet gaan. Voor een goede ontwikkeling zal de gemeenschap zich financiële offers zal moeten getroosten.

Hier duikt de kwestie van de rentabiliteit op. Nog niet levensgroot, zoals elders, maar toch: zij is er. Nederland is altijd een voorvechter geweest van op zijn minst sluitende begrotingen bij het vervoer. Wat het goederenvervoer betreft is er niets veranderd, doch bij het personenvervoer is er iets van een ommekeer te bespeuren. Het besef wint veld, dat het personenvervoer, met inachtneming van redelijke normen, niet altijd rendabel kán zijn. Die ommekeer manifesteert zich met name in de kringen van de Partij van de Arbeid. Haar fractie in de toekomstige Rijnmondraad zal straks de economische belangen óók afwegen tegen die van ons, klanten van het openbaar vervoer.

Heel opvallend in ons land is de aandacht die het interlokale verkeer krijgt. Rijkswegen zus, provinciale wegen zo Veel minder licht werpen de schijnwerpers op het stedelijk verkeer. En dat is in feite een heel vreemde zaak. Want verkeer is een kwestie van bestemmingen. De automobilist die op een rijksweg rijdt, komt ergens vandaan en gaat ergens naar toe. We kunnen nog zo'n prachtig wegennet hebben, als de wooncentra niet in staat zijn het verkeer op te vangen en te verwerken, blijft de verwarring.

Verkeer en vervoer vormen in onze samenleving geen aparte sector – men kan ze slechts op hun werkelijke waarde beoordelen in samenhang met de stad. Dit inzicht groeit, gelukkig.

Maatregelen kunnen niet uitblijven – een stedelijk net van autosnelwegen, dat de weggebruiker tot in alle wijken voert, is nodig.

Maar op één ding willen we de nadruk leggen: nooit of te nimmer mogen deze maatregelen een allesoverheersende rol gaan spelen in het beeld van de stad. Ook dát is een kwestie van woonklimaat.

De leefbaarheid devalueert, wanneer wij alleen maar auto's en wat des auto's is om ons heen zien. Of zoals de deskundige van de Rotterdamse Dienst van Stadsontwikkeling en Wederopbouw het zei: Een stad is om in te zijn, niet om in rond te raggen.

Los Angeles is een stad met een net van snelwegen, dat de buitenstaander met stomheid slaat. Maar velen zeggen ook: Die stad is niet om te bekijken. De machtspositie van de auto is daar zo groot, dat naverbranders ter bestrijding van de luchtverontreiniging verplicht worden. Over leefmilieu gesproken

In eigen land is de macht van het gemotoriseerde particuliere voertuig trouwens ook al aanzienlijk. Bij het treffen namelijk van maatregelen – hoe broodnodig die ook zijn – heeft het autoverkeer dikwijls zoveel streepjes voor, dat andere categorieën zich terecht gediscrimineerd kunnen voelen. Wij denken daarbij in de eerste plaats aan de voetgangers en wielrijders.

Een ander voorbeeld van de machtspositie van de auto's: onze veelal niet zo brede straten staan vol met geparkeerde auto's en laten weinig ruimte over om zich in te bewegen. Geen prettige situatie voor wie streeft naar een goed woonklimaat. Maak die straten breder, wordt er van vele kanten geroepen. Jawel, maar na verloop van jaren zouden ook die brede straten weer afgeladen raken.

Neen: er moeten andere oplossingen komen. Voor het “opbergen” van auto's bij voorbeeld in de vorm van centrale parkeerterreinen. Verscholen tussen het groen en met een accommodatie om de wagen te wassen (aldus een ideetje van Rotterdams Stadsontwikkeling). Dat de autobezitter niet langer in drie sprongen vanuit zijn huis in zijn wagen is, zal hij moeten aanvaarden als consequentie van zijn autobezit.

Dit vraagstuk en nog legio andere kwesties dienen geducht onder de loep te worden genomen. Niet tot in het oneindige, want resultaten moeten er ook op tafel komen.

Uit onverwachte bron kwam in dit verband de volgende uitspraak:

“Wij studeren niet, wij bouwen” is quasi flink. Studie is aan Amsterdam ten goede gekomen. De Bijlmermeer overtreft in planning Rotterdam-Oost.

Waaruit men zou kunnen concluderen, dat buiten de Feijenoordkuip het befaamde lied “Én woorden én daden” zou moeten luiden

Beschouwing

- Begin 1965 was het wel duidelijk dat de RTM op korte termijn zou verdwijnen. Maar de discussie hoe het openbaar vervoer er vervolgens uit moest komen te zien, was nog niet afgerond. Er waren plannen, visies en dromen, een grote vragen over de financiering van de verschillende voorstellen. Verbazingwekkend genoeg, werd het meer dan dertig jaar oude plan om het beginpunt van de tram naar de rand van Rotterdam te verplaatsen, nogmaals afgestoft. Even verbazingwekkend, weet Goeree-Overflakkee na de openstelling van de Haringvlietbrug, toch nog te klagen over de busverbindingen met het vaste land.

- De grote rol van de Groene Kruisweg zou flink worden teruggebracht, na de verlenging van de Rijksweg 15 in de jaren '80. Men wil graag het wegennet drastisch uitgebreid zien, maar tegelijkertijd LA-achtige toestanden vermijden. De Amsterdamse Bijlmermeer wordt als voorbeeld genoemd, tegenover de keuzes van Rotterdam in de Alexanderpolder en Ommoord. Uiteindelijk is de utopische visie achter de Bijlmer op een teleurstelling uitgelopen en speelt de Metro in Rotterdam e.o. een succesvolle hoofdrol in het reizigersverkeer. Helaas is de bonus van een “hoogwaardige railverbinding” die de alle groeikernen werd beloofd, en zeven aangewezen groeikernen ook kregen, aan de neus van Hellevoetsluis voorbij gegaan.



Ruim zestig jaar reed de RTM-tram langs de kerk te Poortugaal richting Hoogvliet en Spijkenisse. Nu rijdt hier de RET-metro naar dezelfde bestemmingen. Oude lightrail werd vervangen door nieuwe lightrail.



De oude Spijkernisserbrug uit 1904, werd in 1978 vervangen door een nieuwere, samengesteld uit delen van de oude Moerdijkbrug uit 1936. Na twee onveilige smalle rijstroken kwamen drie ruime rijstroken beschikbaar. De metro kreeg een eigen tunnel. 1977.

Bronnen:

- Bron artikel 'Bezorgdheid over vervoer': Delpher, dagblad 'Het Vrije Volk' van 5 februari 1965, bladzijde 5. Auteur onbekend. Link naar originele tekst: <http://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010955379:mpeg21:p005>.
- Bron artikel 'Spijkenisertunnel': Delpher, dagblad 'Het Vrije Volk' van 14 mei 1965, bladzijde 5. Auteur onbekend. Link naar originele tekst: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010955451:mpeg21:p011>.
- Afbeelding 54e.1: Poortugaal - Fotograaf onbekend. Bron: www.seniorennet.be.
- Afbeelding 54e.2: Spijkenisserbruggen - Fotograaf: Hanhil. Bron: Wikipedia.