



Versie: 27 maart 2022

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Staking tramdiensten Flakkee

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts opmerkelijke artikelen tegen. Zo ook onderstaande drie berichten over het voornemens tot opheffing van de RTM-tramdiensten op Flakkee. De artikelen zijns van onbekende redacteurs, en zijn voor uw leesgemak hier integraal overgenomen uit het weekblad 'Onze Eilanden' van zaterdag 12 en woensdag 23 september 1931. Inclusief tussenkoppen, volzinnen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

De Rotterdamsche Tramwegmaatschappij heeft machtiging haar diensten op ons Eiland te staken

De houding van de lokaliteit is te protesteren tegen die voornemens.

De in ons vorig nummer aangekondigde vergadering te houden in Hotel Meijer, ter behandeling van de plannen van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij werd zeer druk bezocht.

In het schrijven van de R.T.M. aan Ged. Staten van Zuid-Holland heeft men kunnen lezen dat de R.T.M. de tramdiensten wil opheffen en met autobussen den dienst denkt te kunnen onderhouden, waartoe zij in dat schrijven concessie vraagt.

Bij de vereeniging van Burgemeesters en Secretarissen is een schrijven ingekomen van Ged. Staten om advies te geven in deze zaak en zoo noodig bezwaren in te brengen op de zitting van genoemd college op Zaterdag 19 dezer.

In samenwerking met Goeree en Overflakkee's Belang was deze vergadering uitgeschreven. De burgemeester van Middelharnis L.J. den Hollander presideerde deze vergadering.

De voorzitter zeide dat de heeren op de convocatie hebben kunnen lezen welke mogelijkheden de R.T.M. gegeven zijn, de belangen van ons eiland te beknotten, n.l. tot staking van haar diensten over te gaan. Aan de vereeniging van B. en S. is nu advies gevraagd over de aanvraag concessie van de R.T.M. voor autobusdiensten.

Niet zijn er positieve berichten dat reeds zal worden overgegaan tot opheffing, doch het recht hebben ze thans aan hun zijde. Wij konden deze machtiging niet aannemen, en daarom is een

deputatie uit de vereeniging bij Ged. Staten en het Ministerie van Waterstaat geweest, teneinde zich te overtuigen van de echtheid van hetgeen is vastgelegd in het schrijven gericht aan Ged. Staten.

Inderdaad is de waarheid van dat schrijven bevestigd. Wat nu. Wij hebben gemeend deze vergadering te moeten beleggen en gezien het groot aantal dat aan de uitnoodiging gehoor gegeven heeft, teekent dit de belangrijkheid van deze zaak voor ons eiland. Wat zouden wij er voor in de plaats krijgen als de plannen werkelijkheid moesten worden? Ieder hier aanwezig zal toch ongetwijfeld met ons eens zijn, dat dit ten eenemale niet aan de behoefte kan voldoen. 't Is een belachelijk voorstel om met drie bussen het geheele vervoer op Flakkee te regelen en wij kunnen niet begrijpen dat de ervaring dit de T.R.M. niet geleerd heeft. Wanneer er voldoende bussen werden ingelegd was er voor wijziging van het personenvervoer iets te zeggen, doch hoe moeten de massa's landbouwproducten vervoerd worden? Wat is er niet geweldig veel moeite gedaan om de tram hier te krijgen en nu zou men weer terug zakken naar toestanden van voor 1909? Dit kan niet, wij moeten ons verzetten en protesteren tegen die plannen.

Het is een zeer ernstige zaak die wij te bespreken hebben: inderdaad zijn er klachten over de R.T.M. doch die zullen wel blijven, doch de wijze van exploitatie daar kunnen wij geloof ik, ten volle tevreden zijn, en daarom moeten wij de tram houden. Die enkele klacht dier er dikwijls is en soms gerechtvaardigd, laat dat geen reden zijn, om de tram te laten opheffen.

De tram is niet te vervangen voor ons eiland, vooral niet wat betreft het goederenvervoer, er rest ons thans niets anders dan tegen te gaan dat een concessie wordt gegeven voor den autobusdienst, dan moet vanzelf de staking van de tramdienst worden uitgesteld. Is het juist dat den lijn Flakkee iet meer loonend is en dat daarom tot staking van den dienst moet worden overgegaan, dan moeten andere uitwegen gezocht worden. in de vorm van meer subsidie van Rijk en Provincie. Voorloopig rest ons niets anders dan kracht te zoeken op de zitting van Ged. Staten die 19 dezer zal plaats hebben. Vanmorgen heb ik mij nog in verbinding gesteld met de R.T.M. waar men ons mededeelde dat de plannen voor het opbreken van de baan, en de vaste gebouwen en de regelingen voor het uitgebreide personeel in voorbereiding zijn. Wij gelooven echter niet dat ze zoover zullen gaan; dat mogen wij niet annemen.

Naast de deputatie uit de vereen. Van B. en S. was het gewenscht, dat nog meer deputaties werden afgevaardigd op dien dag en bovendien stellen wij voor de volgende motie aan te nemen:

MOTIE.

De heeren C. Warnaer G.Lz., Van Houdt, leden van Prov. Staten voor Zuid-Holland, heeren Burgemeesters en Wethouders van de Gemeentebesturen op Flakkee met den Secretaris, het Bestuur van den Flakk. Boerenbond, de Besturen van de niet bij den Flakk. Boerenbond aangesloten Dorps- en landbouwvereenigingen, het Bestuur van den Chr. Boeren en Tuindersbond, het Bestuur van den R.K. Boeren- en Tuindersbond, het Bestuur van de Middenstandsvereeniging, het Bestuur van de Centrale Veiling, het Bestuur van alle polders van Flakkee met Secretaris, het Bestuur van de Vereniging Landbouwonderwijs, Leden van het Bestuur van de Vereeniging Goedereede en Overflakkee's Belang in vergadering te Middelharnis op Donderdag 10 September:

kennis genomen hebbende van het voornemen der Rotterdamsche Tramwegmaatschappij om de tramdiensten op het eiland te staken en het passagiersvervoer in den vervolge te doen geschieden met autobussen;
in aanmerking nemende dat een autobusdienst – speciaal in den winter – belangrijk minder bedrijfszeker en ongetwijfeld gevaarlijker is dan een stoomtram; en het stopzetten van het goederenvervoer – vooral met het oog op massavervoer van landbouwproducten – een ramp voor het eiland zou beteekenen;
overwegende bovendien dat de door de R.T.M. voorgestelde regeling van het personenvervoer absoluut onvoldoende zal zijn;
overwegende dat de beoogde verandering de belangen van het eiland in sterke mate zal schaden en de streek zal terugvoeren naar den tijd van vóór 1909;
betreuren dat de Minister van Waterstaat, aan de Tramwegmaatschappij de verlangde machtiging tot staking van de tramdiensten verleenden;
dringen er bij Heeren der Gedeputeerde Staten der Zuid-Holland met klem op aan de gevraagde concessie voor het onderhouden van een autobusdienst (welke trouwens voor het Westelijk deel overbodig zou zijn, in verband mt de aanwezigheid van een dergelijk vervoermiddel) te weigeren;
besluiten deze motie ter kennis te brengen van den Minister van Waterstaat, Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en de pers.

Daarna verkreeg de heer Van Houdt, Statenlid het woord. Spreker zijde zich in hoofdzaak met de woorden van den voorzitter te kunnen vereenigen. Eigenaardige omstandigheden doen aan ons op, wanneer we de tram zouden moeten komen te missen, een feit is dat de tram zich niet mee aansluit bij de tegenwoordige tijdsomstandigheden van vervoerswezen. De tram kan blijkbaar zich niet meer rendabel maken en nu gaat zij middelen beramen zich wel rendabel te maken, door te trachten een busdienst te openen. Ieder tracht zijn zaak rendabel te brengen, want geen lichaam dat steeds met verlies werkt, kan blijven bestaan. Dat is ook van de R.T.M. haar goed recht, echter heeft zij ook de verplichting op zich genomen in de reeds gegeven concessie vastgelegd.

Inderdaad is er veel gescholden op de tram, twee jaar geleden hebben de bewoners van het eiland gezegd: we moeten de tram een vuist toonen, doch toen heb ik gevraagd: heb je een vuist om te toonen ? Wat moeten wij echter thans doen. Wij moeten het standpunt van de R.T.M. eigenlijk nog ruimer bezien dan door den voorzitter is gedaan. Wat hebben wij noodig voor verkeersmiddel ? Hoe wordt het, wanneer het feit voltrokken wordt ? Een busdienst is absoluut onvoldoende voor dit uitgebreide eiland. Hoe komt men op de gedachte om zoo maar in eens die tram op te heffen ? Nu is concessie gevraagd, doch in die concessie sluit geen aanvraag in voor de zijtak Herkingen, die verliestak moet v.d. Klundert zeer maar exploiteeren, daar moet op gewezen worden. Het lijkt mij ten eenenmale onmogelijk en Flakkee is onbestaanbaar zonder tram, ook in dezen geest zal ik in de Staten werkzaam zijn.

Men sust elkaar nog dat er niets anders achter de zaak zit dan meer subsidie van Rijk, Provincie en lokaliteit, doch ik zou daar tegenover willen stellen dat de lokaliteit, door het hooge reizigerstarief reeds voldoende betaald voor de exploitatie, het reizen is hier duur; wel kunnen Rijk en Prov. overgaan tot subsidieering, doch daarbij zou ik ook willen laten en niet zoozeer doordringen als mijn medelid Ter Laan, die er een provinciaal veer van zou willen maken. Particulier initiatief gaat voor. Ik stel voor de motie, die zoo straks zal worden aangenomen nog ter kennis te brengen van enkele Kamerleden van verschillende fracties.

De voorzitter moet wegens familie-omstandigheden de vergadering verlaten en geeft het voorzitterschap in handen van den Burgemeester van Ooltgensplaat, den Heer Donkersloot.

VAN DEN HEUVEL van Ooltgensplaat: Over deze plannen kunnen we nu allen redeneeren, breeder, langer kunnen we alles bespreken, laten we dit echter niet doen. Thans zijn wij allen het met den voorzitter eens en laten wij in deze de eenstemmigheid betrachten. Alleen moeten we stelling nemen tegen het geven van de gevraagde concessie. Eén ding zou ik er nog wel aan toevoegen. Het veevervoer, dat op één dag soms 200 koeien is, hoe zou men dat moeten doen wanneer de tram er niet meer zijn zal ? Zouden we echter niet beter doen den Minister te wijzen op den ondenkbaren toestand die geschapen zou worden, en laten we dan trachten gedaan te krijgen dat de gegeven machtiging tot opheffing met ingang van morgen, liever dan overmorgen, wederom wordt ingetrokken; dan is het af.

DONKERSLOOT: Het is natuurlijk niet te verwachten dat de Minister ineens zijn meening aan de onze koppelen zal en die machtiging zal intrekking. Het eenige wat ons stellig wacht is dat wij in grooten getale en krachtig protesteeren tegen het geven van een machtiging voor het in dienst stellen van den autobusdienst.

DE WILDE uit Nieuwe Tonge: De R.T.M. heeft eerst alles in het werk gesteld en dikwijls contracten aangegaan, die zij nu misschien niet meer aangaan, om de concurrentie uit haar rayon gebannen te krijgen. Zoo heeft zij ook de stoomboot Middelharnis gekocht en daarbij een contract gemaakt, dat zij tot aan 1943 een tramdienst zal laten loopen die v.m. ongeveer 7 uur uit Middelharnis, en niet vroeger dan 6 uur 's avonds uit Rotterdam vertrekt. Wanneer we dit contract bezien kan de tram niet heelemaal verdwijnen. Bij het niet nakomen staat een boete te verbeuren van f 50.000 . Wellicht weet de Directie hiervan niets meer en was het daarom niet ondienstig als dit contract in herinnering worst gebracht.

VOORZITTER: Van dit contract is de directie nog wel op de hoogte. 't Was voor jullie misschien voordelig.

DE WILDE: Ik zeg dit in het belang van het algemeen, want wanneer men speculeerde op het overtreden van dat contract, dan had ik het tusschen mijn tanden gehouden natuurlijk.

A.A. MIJS: Er is destijds veel gescholden op de R.T.M., laten wij nu niet schelden, doch we behoeven ook niet te gaan vragen laten wij die belabberde dienst toch alstublieft behouden, nee, we moeten vragen een verbeterde dienst. De R.T.M. die eens van Flakkee de meeste baat gehad heeft, gaat zij nu minder trekken, zij wil zaken doen, en dat is haar goed recht. Erkend is door den Minister van Waterstaat, de Prov. Staten en de Staten Generaal dat verbetering noodig is en daarom kan ik me onmogelijk voorstellen dat diezelfde Minister nu kan medewerken om ons in de toestand van voor 25 jaar wil terug zetten. Aan alle kanten is getracht verbetering te krijgen, doch steeds stuitte men op bezwaren, vastgelegd in het contract dat de R.T.M. in handen heeft. Destijds is al het gevraagde te veel toegestaan, de R.T.M. is teveel bevoordeeld. De Minister kan toch bovendien geen machtiging tot opheffing gegeven hebben zonder dat Ged. Staten reeds een machtiging voor een ander vervoer hebben toegestaan, wij kunnen toch niet zonder enig vervoer ? Laten wij ons niet uit ons hok laten jagen en blij zijn als de beroerde toestand maar blijft zoals hij is, doch laten we alleen op verbetering aandringen.

DONKERDLOOT: Wat de tram op dit moment op Flakkee doet dat mag geen daglicht zien, het standpunt van ons is, liever er algeheel af, dan zoo behandeld te worden. Dan brekt de

tram de lijnen maar af, maar dan moeten de Ged. Staten ook aan de tram niet de concessie geven voor de bus, dat kunnen we dan zelf wel af. Om een busdienst in het leven te roepen, daarvoor hebben wij de tram niet nodig. Kunnen de heeren zich echter vereenigen met de motie alzoo aan te nemen ?

Alzoo werd met algemeene stemmen besloten de motie ter kennis te brengen van Ged. Staten, Min. van Waterstaat en Kamerleden.

Daarna werd de vergadering gesloten. De afgevaardigden van de besturen van de verschillende vereenigingen bleven nog even bijeen om te bespreken wie mee zullen gaan om de belangen van Flakkee te verdedigen in de zitting van 19 dezer.

- / -

Opheffing Tramdiensten

De N.R.Crt. een onderhoud met den Heer Kuiper Directeur der R.T.M.

De zitting van Ged. Staten tot het hooren van bezwaren tegen het verlenen van concessie voor R.T.M.-busdiensten.

40 Eilandbewoners gingen Zaterdag op naar het Korte Voorhout

Naar aanleiding van ons verslag van de in “Hotel Meijer” over de plannen tot opheffing van de tramdiensten op ons eiland heeft een redacteur van de N.R.Crt. een onderhoud gehad met den Directeur van de Rott. Tramwegmij. hetwelk wij hieronder laten volgen.

De heer Kuiper gaf op onze vraag de verzekering, dat het inderdaad zijn bedoeling is gebruik te maken van de ministerieele vergunning, hem bij missive van 28 Juli jl. gegeven, om de exploitatie van de tram op het eiland Goeree en Overflakkee te staken. Na twee en twintig jaren – den dag na de geboorte van Prinses Juliana is de officieele openingrit gehouden – zal de Rotterdamsche tram het eiland niet meer berijden.

Gevraagd naar het waarom, zeide de directeur dat hij een scherp onderscheid moet maken tusschen de oorzaak en de aanleiding tot het besluit.

Wat de oorzaak betreft het volgende: Het is van algemeene bekendheid, dat de exploitatie op Goeree en Overflakkee de R T M. nooit winst heeft opgeleverd. Dit was reeds van den beginne af te voorzien en het is dan ook bij de verleening van concessie aan de R.T.M., (die weer al heel wat ouder is), zooals niet eisch, dan toch nadrukkelijk kenbaar gemaakte wensch geweest, dat in het net ook dit eiland zou worden opgenomen.

De maatschappij heeft er ook nooit aan gedacht tot opheffing over te gaan zoolang er op de exploitatie van het heele net een redelijk rendement was. De rendement nu laat de laatste

jaren heeft wat te wenschen over. Laatste jaar, dan op te vatten in deze beteekenis, dat het tekort al dagteekent van de oorlogsjaren af en daarna steeds grooter is geworden.

Vraagt men naar de oorzaken van het voortdurend stijgende exploitatietekort, aldus de directeur, dan moet ik wijzen op twee factoren en wel ten eerste op de regeeringsbemoeyenis en ten tweede op de toepassing van motorvoertuigen over den gewonen weg voor personen-zoowel als goederenvervoer, de bus en de vrachtauto dus.

Om even op dezen zijweg verder te gaan, voor de regeeringsbemoeyenis hebben we een compensatie gekregen door het rijkssubsidie (nog wel eens met een onjuist geworden benaming kolensubsidie genoemd). Daar tegenover staat de bevoegdheid van de regeering, de arbeidsvoorwaarden van het personeel tot in bijzonderheden vast te stellen.

Maar de concurrentie den tramwegen aangedaan door bus en vrachtauto is voortdurend erger geworden, met het gevolg, dat zelfs met het regeeringssubsidie geen redelijke rente van het in de tramwegen gestoken kapitaal meer verkregen kan worden, om het euphemistisch uit te drukken, want feitelijk dient gezegd te worden met verlies wordt gewerkt.

Zoo was de toestand reeds ongeveer twee jaar geleden.

Op ons verzoek laschte de heer Kuiper hier in zijn betoog eenige gegevens in omtrent de tramexploitatie op het eiland. Zooals bekend is, bereikt men per R.T.M. reizende Middelharnis-haven op Flakkee met de veerboot van Hellevoetsluis. Van Middelharnis uit gaan er nu twee lijnen, een in Westelijke richting naar Ouddorp en in Oostelijke richting naar Ooltgensplaat. Van Rotterdam uit kan men dagelijks 5 maal naar het eiland en op Maandag en Dinsdag 6 keer. Even veel malen kan men van het eiland af naar onze stad komen. Bovendien exploiteert de R.T.M. op het eiland een busdienst, welke 's morgens verbinding geeft van Ooltgensplaat naar Middelharnis.

Twee jaar ongeveer geleden nu werd door derden aan Gedeputeerde Staten concessie gevraagd voor een autobusdienst, parallel loopende aan de trambaan Middelharnis – Ouddorp, vervoergelegenheid biedende op de zelfde tijden als de tram

Waarom een dergelijke concessie in dezen vorm werd gevraagd, behoeft eenige toelichting.

Lokaal verkeer op dit eiland met 35,000 à 40,000 zielen is er niet voldoende om een autobusdienst te doen rendeeren. Van zich heeft een dergelijke dienst zich dus te richten op het verkeersmiddel met het groote centrum, Rotterdam. Dat verkeersmiddel is de veerboot Middelharnis–Hellevoetsluis die geëxploiteerd wordt door de R.T.M., die op die boot ook haar tramtreinen laat rijden.

Welk voordeel zit er nu voor de passagiers om van Ouddorp en de aan dezen tak liggende dorpen met de bus te gaan ?

Volgens den heer Kuiper geen ander dan een weinig minder vertraging. En dan nog alleen voor de op het eiland komende reizigers. De anderen moeten te Middelharniseven goed als de trampassagiers wachten op het vertrek van de veerboot. Die vertragingen worden veroorzaakt door het overladen van goederen en vee. Daarnaast staat de vertraging in den tijd van de bietencampagne.

Maar wel levert deze busdienst nadeel op voor de R.T.M. In zijn bezwaarschrift tegen de verlening van deze autobusconcessie heeft de heer Kuiper dat zeer uitvoerig uiteengezet. Hij heeft daarin betoogd, dat noch de omvang van het personen-, noch de omvang van het goederenvervoer zoodanig is, dat het vervoer te splitsen zou zijn in een afzonderlijk personen- en een afzonderlijk goederenvervoer.

In het feit, dat de concessionaris van den autobusdienst vier maanden geleden bij hem, den directeur van de R.T.M. is geweest om hem zijn bedrijf over te doen, geen bewijs voor de juistheid van deze stelling, zoo vroeg de heer Kuiper.

Bovendien heeft hij er Gedeputeerde Staten met nadruk op gewezen, dat de bus, die geheel de route van de trambaan volgt, hem een groot aantal van zijn passagiers zou afnemen. De tram werd in haar bestaan bedreigd en de bus voorzag niet in verkeersbehoefte. Noch Gedeputeerde Staten, noch laten de Kroon zijn voor deze argumenten gezwich en de concessie is verleent.

Maar toen na een jaar het aanbod hem werd gedaan de bus over te nemen, heeft de directeur van de R.T.M. zich tot den minister van waterstaat gewend met het verzoek de tramexploitatie te mogen staken – op opbrengst was natuurlijk onder invloed van de concurrerende bus sterk achteruitgegaan – en een bus de exploitatie te doen overnemen.

Voor den heer Kuiper is dit de eenige logische conclusie van het standpunt, dat Gedeputeerde Staten hebben ingenomen. Ze hebben immers door het verlenen van de concessie aan de bus, twee jaar geleden, als hun oordeel uitgesproken, dat de bus in het verkeer noodig is. Welnu zegt de R.T.M., voor bus en tram is er geen bestaansreden naast elkaar (in den letterlijken zin van het woord). Wij, de tram moeten dus verdwijnen.

Nu zijn er die meenen dat de oplossing zal moeten worden gevonden in een verhoogd subsidie. Vanwaar moet dat subsidie komen ?

Naar de directeur meent, zou dat niet anders dan een regeeringssubsidie kunnen zijn. Immers Gedeputeerde Staten hebben in hun recenten brief aan den minister van waterstaat over deze aangelegenheid duidelijk te kunnen gegeven, dat ze tot verhooging van subsidie aan de R.T.M. niet bereid zijn. En van de lokaliteit is blijkens de berichten in de courant ook niet veel te wachten. 't Zou trouwens de vraag zijn of het billijk zou zijn die laatste bijdrage te vragen. In de verbetering van de veren hebben de gemeenten op het eiland kortelings hun aandeel reeds gestort. En mag men van deze plattelandsgemeenten eischen, dat ze zulks groote bijdragen verlenen in de primaire verbindingen van het eiland met de rest van de bewoonde wereld ?

Eerst als het om een tweede en derde verbinding gaat, om een soort luxe in de verbindingen, wordt de situatie anders. Het is dus ten eenenmale onjuist als men beweert, dat het de R.T.M. om een verhooging van subsidie te doen is.

Trouwens een verhoogt subsidie is niet anders dan een lapmiddel, een tijdelijke maatregel, in afwachting van een algeheele regeling van het vervoervraagstuk in Nederland, waartoe het in de naaste toekomst zal moeten kmen.

De heer Kuiper ziet dan ook in het bekende rapport van de commissie v.d. Vegt voor het tramwegvraagstuk geen afdoende oplossing, daar hierin wordt aanbevolen de trams, welke

nog niet gemist kunnen worden, op de been te houden door middel van subsidies. Immers compensatie voor vermindering van ontvangsten wegens afneming van het vervoer door geldelijken steun, zal blijken niet mogelijk te zijn.

De ontvangsten der R.T.M. bedroegen in 1930 nog ruim f 2.000.000; neemt een teruggang van het vervoer van bijv. 20 pCt; een vermindering, waarbij nog geen noemenswaardige besparing op de exploitatiekosten zal zijn te verkrijgen, dan betekent dit een vermindering in de ontvangsten van ruim f 400.000 , een bedrag, dat de direct belanghebbenden, provincie en rijk, zelfs niet te zamen, zoo gemakkelijk zullen voteeren.

Wil men de trams niet gaandeweg, en in zeer snel tempo zien verdwijnen – de heer Kuiper drukte het zoo uit: als de exploitatie op Goeree en Overflakkee moet worden sopenget, dan is over vijf jaar de heele R.T.M. geliquideerd – , dan zal er naar een algemeene regeling van het vervoer, dat op het oogenblik lijdt aan overproductie, moeten worden gestreefd. Beginne men met de beperking van de concessies voor de autobussen in een door een tram bediend gebied, maar ook late men niet na in die regeling ook de vrachtauto te betrekken !

Ten bewijze, dat men hier niet met een bloot dreigement te doen heeft, maar dat de stopzetting van de tramexploitatie wel degelijk in de bedoeling ligt, al heeft de minister dan zijn machtiging nog niet uitgestrekt tot het opbreken van de lijn, toonde ir. Kuiper ons de lijst van het personeel, dat onherroepelijk zal moeten worden ontslagen, als nog vóór het jaar ten einden is, de tramdienst op Goeree en Overflakkee wordt gestaakt. Er is zooveel mogelijk met de omstandigheden rekening gehouden bij de samenstelling van deze lijst. Maar er stan 60 namen op.

- / -

De zitting van Ged. Staten

In ons verslag van de op Donderdag 17 dezer gehouden vergadering in hotel Meijer is reeds mededeeling gedaan dat op Zaterdag 19 dezer verschillende deputaties zouden opgaan naar Den Haag om de belangen van Flakkee te bepleiten, door bezwaren kenbaar te maken tijdens de daarvoor te houden zitting van Ged, Staten van Zuid-Holland.

Zaterdagmorgen vereenigden de verschillende vertegenwoordigers van gemeenten, landbouwverenigingen, polderbesturen, middenstandsvereniging enz. zich op de s.s. Minister van der Sleijden. Te Rotterdam ging men per gereedstaande autobus naar het spoor en ongeveer 10.10 uur arriveerde het geheele gezelschap in het gebouw aan het Kort Voorhout, waar reeds enkele heeren werden aangetroffen, die waarschijnlijk het aangename met het nuttige hebben willen verenigen, die reeds Vrijdagmiddag zijn heen gegaan.

De formaliteit van de presentielijst te teekenen was vrij vlug afgelopen en in de zittingszaal aangekomen was men reeds bezig nog enkele andere zaken af te doen. Als punt 3 vermeldde de agenda: Verzoek van de N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij te Rotterdam, om:

- a. intrekking der vergunning tot het in werking brengen van eenen autobusdienst van Ooltgensplaat (kade) over Achthuizen, Oude- en Nieuwe Tonge naar Middelharnis (station) en omgekeerd;
- b. Vergunning te verkrijgen tot het in werking brengen van eenen autobusdienst van Ouddorp naar Ooltgensplaat en omgekeerd over Goedereede, Stellendam, Melissant, Dirksland, Sommelsdijk, Middelharnis-dorp en –haven, Nieuwe- en Oude Tonge, Achthuizen, in verband met de voorgenomen staking van den tramdienst op het eiland Goedereede en Overflakkee.

De voorzitter van het college van Ged. Staten, de heer Schaper, deelde mede dat in nauw verband met de aanvraag van concessie van den te openen autobusdienst staat de opheffing van de tramdiensten, dat echter hier alleen ter sprake gebracht kan worden de bezwaren tegen het verlenen van de concessie van een busdienst, alhoewel hij toegaf dat de andere belangen daaraan waarschijnlijk vastgekoppeld zullen worden. Verzocht daarom de sprekers zoo kort mogelijk te zijn over de zaken den Minister van Waterstaat betreffende, n.l. de machtiging tot het staken van den tramdienst.

Daarna werd voorgelezen het schrijven inhoudende aanvraag voor de concessie, zooals die in ons nummer van 12 dezer afgedrukt is geweest. Dan de motie welke op de vergadering in hotel Meijer te Middelharnis op die protestvergadering aangenomen is, een schrijven van den Bond van Coöperatieve Suikerfabrieken in Nederland, waarin werd betoogd, dat het bietenvervoer onmogelijk per auto behoorlijk zal kunnen geschieden, en dringen aan, geen concessie aan de Tramweg-Mij. te verleen voor een busdienst.

Een schrijven van enkele gemeenten, inhoudende een verzoek geen concessie te verleen, daar dit een rmp voor Flakkee zou worden. Een schrijven van abinnementhouders van de R.T.M. van dezelfde strekking.

De voorzitter vroeg of mogelijk de R.T.M. op deze zitting was vertegenwoordigd en of deze de aanvraag had te verdedigen. Van de R.T.M. was geen gemachtigde of directe vertegenwoordiger nog aanwezig.



*Laurens J. den Hollander (1880-1955),
burgemeester van Middelharnis-Sommelsdijk,
voorzitter van de protestvergadering.*

Daarna trad de Burgemeester van Middelharnis, de heer L.J. den Hollander naar voren, als vertegenwoordiger voor Middelharnis en Sommelsdijk, alsmede de voorzitter van de vereniging Goeree en Overflakkee Vooruit. De heer L.J. den Hollander sprak als volgt:

Mijnheer de voorzitter, In de eerste plaats kan ik U mededeelen dat nog slechts van een enkele gemeente een schrijven is ingekomen, waarin wordt aangedrongen bij Uw geacht college om geen concessie te verlenen, daar de andere gemeenten nog geen vergadering hebben gehouden, daar de datum van bezwaarschriften eerst 30 dezer sluit, zullen deze ongetwijfeld alsnog volgen.

Inderdaad is het waar zooals U, mijnheer de voorzitter, in het openingswoord over deze zaak sprak, hier niet de plaats te nespreeken over de opheffing van de tramdiensten, doch over het verlenen van een concessie voor een autobusdienst ter vervanging van de tram. Evenzoo heeft het college beseft, dat het zeer moeilijk zou zijn die twee zaken geheel gescheiden te houden omdat de belangen te zeer verwant zijn aan elkaar. Het bericht van de machtiging van het Ministerie van Waterstaat om den tramdienst geheel te staken, hebben wij met ontsteltenis ontvangen. Tijdens deze zitting deze bezwaren naar voren te brengen is moeilijk, omdat het aantal zoo talrijk is. Betreffende het personenvervoer hebben wij deze tellingen gehouden en zijn daarbij tot de conclusie gekomen dat het aantal reizigers dat per tram het eiland introk groot was resp. 82-79-98-104, of gemiddeld ongeveer 90, waaruit valt te constateren dat een dienst met 2 bussen voor het geheele eiland ten eenemale totaal onvoldoende is. Voor het lokaalverkeer op het eiland loopen steeds 120 abonnementen voor de leerlingen van diverse onderwijsinrichtingen, zoodat voor deze groep al geen ruimte voldoende zou zijn en voor andere reizigers geen gelegenheid zou resten, terwijl voor den autobusdienst den Bommel – Middelharnis, 18 leerlingen regelmatig van den dienst al gebruik maken, en in den route van den aanvrager de gemeente Stad aan 't Haringvliet in het geheel geen communicatie meer verkrijgen zou. Bij bijzondere gelegenheden als de feestdagen, landbouwtentoonstellingen, festiviteiten zou het toch niet mogelijk zijn om 150 à 200 personen te vervoeren met de bussen. Bij het verlenen van deze concessie zou het vrachtvervoer totaal ontredderd worden en bovendien aan den landbouw in het algemeen zwaardere kosten worden opgelegd.

Het is misschien van nut daarover enkele cijfers te noemen. Thans bedragen de kosten van vervoer van een rund van Rotterdam op den versten afstand in het eiland en omgekeerd f 2,50 per stuk, vergelijken we de kosten van vervoer met auto's dan zou dit minstens bedragen f 5,-, zoodat ook in dezen malaisetijd de veehandel opnieuw gedupeerd zou worden. Ook zou het met auto's niet mogelijk zijn het vee 7.30 aan de markt te Rotterdam en het magere terug naar Flakkee, uit een en ander blijkt dus dat veevervoer zonder tram praktisch onuitvoerbaar is.

Ook het massavervoer van de landbouwproducten, b.v. suikerbieten zou bijkans onmogelijk worden, per campagne worden ongeveer 3066 wagons bieten vervoerd door de R.T.M. van elk 10 ton of 30.675.000 K.G., hoe is dat uitvoerbaar in een paar maanden met auto's. Van Ouddorp werden vervoerd per tram 800.000 eieren in kisten van 500 stuks, de Centrale Veiling vervoerde aan vroege aardappels allen 40.000 kisten, deze cijfers toonen duidelijk dat het vrachtautovoer de productie niet kan verwerken tijdig en juist de gemeenten die geen havens hebben zouden extra door het opheffen van de tram gedupeerd worden, wij kunnen de tram niet misten. Ik zal thans eindigen met de conclusie, dat nu juist in dezen tijd van malaise, die in de landbouwstreek als Flakkee in sterke mate gevoeld wordt door een verhooging van vervoerkosten extra belast zou worden het bestaande communicatiemiddel, de tram, onmogelijk gemist kan worden en verzoekt met den meesten aandrang de gevraagde concessie voor de autobusdiensten niet te verlenen.

Daarna sprak de heer van den Heuvel uit Ooltgensplaat namens de groep van landbouwers hier aanwezig: Mijnheer de voorzitter: In dezen tijd van malaise van het landbouwbedrijf is het een eerste eisch alle kosten te drukken en bezuiniging allerwege toe te passen en met hetgeen Burgemeester den Hollander hierover reeds heeft medegedeeld kan ik me geheel aansluiten. Het zou inderdaad een noodtoestand geven indien Flakkee de tram moet gaan missen. 't Bevreemde me echter dat de Minister van Waterstaat reeds machtiging heeft verleend tot het staken van de tramdiensten, alvorens vast staat dat de R.T.M. diensten zal kunnen onderhouden met autobussen. Het vrachtvervoer wordt ernstig daarmee bedreigd, en gezien de bietenteelt alles noodig heeft, ja steun van de overheid, zal deze teelt ernstig worden belemmerd indien het vervoer verhoogde kosten met zich brengt, het autovervoer is daarop thans niet ingesteld, zoodat ook dat in hevige mate gedupeerd zal worden omdat de auto slechts één keer vervoeren kan, de tram daarentegen op massavervoer is ingesteld. De eerste levensvoorwaarde voor den geheele landbouw is een goede verkeersmogelijkheid, ik zou daarom met ernst adviseeren de gevraagde concessie niet te verleen.

Namens de concessionaris van de Klundert trad op Mr. Donker: Alvorens deze spreker het woord te geven, vroeg de voorzitter of intusschen nog geen vertegenwoordiger van de R.T.M. aanwezig was. Hierop antwoordde niemand bevestigend.

Mr. Donker: Ik verzoek het woord namens den concessiehouder van de Klundert te Melissant, die tot het in standhouden van een autobusdienst Ouddorp–Middelharnis met een zijlijn naar Herkingen en concessie heeft ontvangen in 1930, waarbij als overwegend motief gold dat deze dienst in behoefte zou voorzien. Deze dienst is met goed materiaal opgezet en wordt goed onderhouden. Het materiaal dat is aangeschaft moeten worden en gefinancierd op een termijn van 18 jaar, zoodat ook de afschrijvingen van een dergelijke onderneming steeds zwaar is wordt thans door deze aanvraag van de R.T.M. aan een wankelen gebracht. Thans vraagt de R.T.M. concessie voor het hoofdverkeer echter niet voor de zijlijn Herkingen omdat deze lijn nimmer rendabel gemaakt kan worden. Uit deze overweging n.l. dat de R.T.M. wel de goede doch niet de slechte diensten wil onderhouden zou verleening van deze concessie al onbillijk zijn.

Door den concessionaris zijn onderhandelingen aangeknoopt met de R.T.M. op diens verzoek, om zijn dienst over te doen aan de R.T.M., de eerste onderhandelingen zijn gestrand, de tweede maal kwam de R.T.M. weer met een ander voorstel, dit was op 12 Augustus, nadat de R.T.M. wist dat zij machtiging had verkregen den tramdienst op te heffen; wat is echter het unfaire, n.l. dat dat de R.T.M. met ons op 12 Augustus opnieuw in onderhandeling wilde treden, terwijl zij op 5 Augustus reeds een geheel op zichzelf staande concessie heeft aangevraagd. Door de R.T.M. is de concessionaris van de Klundert dus slepend gehouden en gewoon doorgestaan met zijn eigen belangen. Dit is zeer af te keuren van de zakelijke zijde gezien. Wanneer de concessie aan de R.T.M. verleend wordt moet dit ontegenzeggelijk leiden tot den dood van een van beiden dat twee diensten naast elkaar niet zullen kunnen bestaan, ik verzoek Uw college in geen enkel geval de R.T.M. concessie te verleen voor het traject Ouddorp–Middelharnis-haven visa versa.

Burgemeester Donkersloot van Ooltgensplaat: Ik sluit in de hoofdpunten van bezwaar aan bij het gesprokene van mijn collega den Hollander. Ik zou echter willen opmerken dat, indien de R.T.M. de concessie werd verleend, de voorgestelde verkeersverbeteringen voor de eilandengroep, waaraan door Uwe colleges met ijver is gewerkt een nekslag zou worden

gegeven waarvan de gevolgen voor het eiland met zijn ruim 30.000 inwoners niet te overzien zijn.

Buth van Ooltgensplaat: Meende dat uit een oogpunt van snelvervoer ook de tram niet kn verdwijnen en de diensten door bussen vervangen kunnen worden. Binnen een paar weken heeft de autobusdienst van den Bommel naar Middelharnis ernstige stagnatie gehad en zelfs een dag de boot gemist, zoodat de zakenlieden te Rotterdam niet tijdig konden arriveeren en hun belangen daardoor ernstig zijn geschaad. Spreker verwacht degelijke voorvallen met busdiensten meermalen.

Ten derde male vroeg de voorzitter of de R.T.M. vertegenwoordigd was, doch andermaal moest geconstateerd worden, dat deze niet verschenen was.

Daarna verkreeg de heer Gobius du Sart, burgemeester van Ouddorp, het woord. Spreker wees ook op de hooge kosten van het veevervoer. Met klem werd aangedrongen namens de ingezetenen van Ouddorp aan de aanvraag om concessie niet te voldoen, daar het westelijk deel van het eiland reeds een autobusdienst heeft, die naast haar directe belangen ook nog andere belangen dient, daar de autobus zijn dienst geopend heeft de R.T.M. meerdere diensten is gaan inleggen, terwijl dit vroeger tot de onmogelijkheden behoorde. Om nu 2 autobusondernemingen tegen elkaar te laten rijden zal op de smalle wegen van Flakkee leiden tot ongelukken die zullen ontstaan uit den strijd om het bestaan en het zou beteekenen den dood aan de onderneming van Van de Klundert, daar een dergelijk particulier initiatief niet kan blijven opwerken tegen een machtig lichaam als de R.T.M. Moge daarom het besluit van uw college afwijzend zijn voor de R.T.M. en tot zegen van het westelijk deel van het eiland.

De heer Van Paasschen, secretaris vn de vereeniging Goeree en Overflakkee Vooruit, vroeg aan den voorzitter of deze ook wist hoe het zal gaan met het postvervoer wanneer de tramdiensten worden gestaakt daar het geheele postvervoer niet uitvoerbaar zal zijn met autobussen. De voorzitter gaf daarop geen antwoord.

De heer Visscher, burgemeester van Herkingen, bepleitte de belangen van zijn gemeente, daar deze bij de verleenng van concessie aan de R.T.M. weer na een jaar zou terug vallen in een middeleeuwsch communicatiemiddel, daar verder elk verkeersmiddel ontbreekt als van de Klunderd zijn dienst zou moeten staken.

De heer de Wilde uit Nieuwe Tonge besprak ongeveer hetzelfde als op de protestvergadering van Middelharnis, n.l. dat de R.T.M. den tramdienst niet kan opheffen ingevolge art. 5 van de overeenkomst gemaakt bij de verkoop van de stoomboot Middelharnis. Spreker eindigde met de conclusie dat hij niet kon begrijpen dat de R.T.M. met dergelijke contractbreuken het eiland zou willen dupeeren.

Daarna vroeg de voorzitter of nog iemand nieuwe bezwaren had, daar de genoemde bezwaren reeds meermalen van diverse zijden waren belicht en deze uitvoerig genoeg waren naar voren gebracht. Geen der aanwezigen had hierop iets meer te zeggen en daarmede was deze zaak afgedaan.

* * *

Namens de gemeentebesturen zullen bij den Minister van Waterstaat Woensdag a.s. op audientie gaan, in verband met de gegeven machtiging tot opheffing van de tram, de heeren

Gobius du Sart, L.J. den Hollander en W.J. Donkersloot. Namens Goeree en Overflakkee “Vooruit” J.M. van Paasschen en namens de landbouwverenigingen A.W. Keizer.

Ook de Middenstandsvereniging zal zich doen vertegenwoordigen, terwijl waarschijnlijk de Kamer van Koophandel zich ook zal vertegenwoordigen.

Beschouwing

- Het viel de RTM zwaar om op het dunbevolkte eiland Goeree-Overflakkee een matig belegde boterham te verdienen. Aan de ene kant waren de Flakkeeërs totaal afhankelijk van de veerdiensten met de buitenwereld, aan andere kant was de vervoersvraag beperkt. Bovendien stelde de eilandbewoners zeer hoge eisen aan het vervoer. Kleinere gemeenschappen zwelgen nog wel eens in een vermeend slachtofferschap, en Goeree-Overflakkee was hier geen uitzondering op. Alleen al het gegeven dat men betalen moest om van de veerdiensten gebruik te mogen maken, bracht menigeen tot razernij. De provincie Zeeland subsidieerde meerdere veerdiensten flink, waardoor het gebruik hiervan betaalbaar bleef. Goeree-Overflakkee vormt onderdeel van de provincie Zuid-Holland, en die was niet te porren voor het subsidiëren van onrendabele veerdiensten. Flakkeeërs vonden dat oneerlijk.

- De enige tramlijn op Goeree-Overflakkee vervoerde, in een tijd dat men maar zelden het geboortedorp verliet, maar weinig reizigers. Het eiland was in vele opzichten geïsoleerd. Er was wat veeteelt, land- en tuinbouw en visserij. Toeristen bezochten het eiland nauwelijks. Het standpunt van de RTM-directie dat de verlieslatende tramlijn opgeheven moest worden, was rationeel goed te onderbouwen. Maar op een emotioneel niveau was dat een onmogelijk standpunt. Opheffing van de tramlijn zou het eiland terugwerpen naar de situatie in de 19^{de} eeuw, en de contacten met de buitenwereld ernstig beperken. Wellicht beoogde de RTM-directie door te dreigen met opheffing, een financiële bijdrage van de overheden te verwerven.

- De RTM vervoerde maar weinig reizigers met haar Flakkeese tramlijn, maar het vervoer van tuinbouwproducten naar de Tuinbouwveiling in Rotterdam-Zuid (Persoonsdam) was aanzienlijk. Het opheffen van de tramlijn zou voor de tuinbouwers, en in mindere mate ook voor de veehouders en landbouwers, een regelrechte ramp zijn geweest. En hier komt een enorme aap uit de mouw; de tramdienst werd zeer zwaar bekritiseerd en verfoeid, maar aan de andere kant kon het eiland om zakelijke redenen deze voorziening absoluut niet missen. Het is interessant om te zien dat de gemeenschap die eerder de tram vervloekte en, in hun woorden, de RTM wilde “vernietigen”, zich draaide als een blad aan een boom en tot in Den Haag ging strijden voor het behoud van de tramlijn van diezelfde RTM. Het kan verkeren.

Het artikel gaat hieronder verder ...



*Hotel Meijer te Middelharnis. De 'Menheerse boot'
vertrok dagelijks van hier naar Rotterdam.*



*In Hotel Meijer vond in 1931 de protestvergadering plaats, tegen
de opheffing van de enige tramdienst op Goeree-Overflakkee.*

Bronnen:

- Drs. A. Dijkers, De R.T.M. op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden (Leiden, Nederland: E.J. Brill, 1971), ISBN: onbekend, 262 bladzijden. NVBS-boekenreeks deel 7 .
- Bron artikel 'RTM heeft machtiging': Krantenbank Zeeland, streekblad 'Onze Eilanden' van 12 september 1931, bladzijde 5 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/oei/1931-09-12/edition/null/page/5> .
- Bron artikel 'Onderhoud met Kuiper': Krantenbank Zeeland, streekblad 'Onze Eilanden' van 23 september 1931, bladzijde 1 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/oei/1931-09-23/edition/null/page/1> .
- Bron artikel 'Zitting Ged. Staten': Krantenbank Zeeland, streekblad 'Onze Eilanden' van 23 september 1931, bladzijde 1 en 2 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/oei/1931-09-23/edition/null/page/1> .
- Afbeelding 55b.1: L.J. de Hollander - Fotograaf onbekend. Bron: <https://www.geni.com/people/Laurens-Johannes-den-Hollander/6000000030768662838> .
- Afbeelding 55b.2: Hotel Meijer, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: Marktplaats.nl.
- Afbeelding 55b.3: Hotel Meijer - Fotograaf onbekend. Bron: Pinterest.nl.