

rijbreedte slechts 6.70 M, zodat het steeds drukker wordende verkeer er dreigde vast te lopen, temeer omdat de stoomtram er zich in beide richtingen 50 maal per dag doorheen moest wringen.

In September van het jaar 1899 bereikte B. en W. een van 176 handtekeningen van bewoners van de Nieuwe Binnenweg en aangrenzende straten voorzien adres, waarin aangedrongen werd op verbreding van deze verkeersweg en op demping van de onwelriekende sloot, die de weg van het weiland van de heer Van Hoboken scheidde, tussen Westersingel en Josephstraat.

B. en W. antwoordden op deze hartekreet: „Hoezeer deze vergadering daarop hare aandacht gevestigd houdt, moet het tot stand brengen van de bedoelde wegverbreding vooralsnog voor de Gemeente eene onmogelijkheid worden geacht”.

Drie jaar na het eerste adres, toen de uitbreiding van de bebouwing en de toeneming van het verkeer de verbreding van de Nieuwe Binnenweg nog meer urgent gemaakt had, richtte een comité van vooraanstaande bewoners van het toenmaals „nieuwe Westen” zich met een adres tot de Gemeenteraad.

De ondertekenaars waren Mr. A. C. van Blommestein, advocaat, G. A. M. de Bruijn, wijnhandelaar, F. L. Hartong, candidaat-notaris, Mr. J. W. Mulder, rechter, L. J. C. J. van Ravesteyn, notaris, H. Th. Wilkens Jr., distillateur, Dr. H. J. W. Droogleever Fortuyn, arts, Mr. J. W. Alting Mees, griffier van de Rechtbank, A. Mes Jr., J. Muller, architect, en B. de Regt Jzn, directeur van de Standaard Hypotheekbank.

Zij verklaarden daarin, dat de toestand ter plaatse in de afgelopen drie jaren nog ongunstiger geworden was, doordat B. en W. in plaats van tot verbetering over te gaan, aan de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij vergunning hadden verleend, op de Nieuwe Binnenweg een dubbel stel rails te leggen en die te doen berijden door de stoomtram en bovendien door een paardentram. Verder wezen zij er op, dat het lokaal verkeer langs de Nieuwe Binnenweg het bestaan van de stoomtram allerminst eiste, zelfs niet het personenvervoer tussen Schiedam en Rotterdam, als dit tussen Delfshaven en Schiedam maar anders geregeld werd. Hun conclusie luidde, dat de concessie voor de stoomtram behoorde te worden ingetrokken en dat de sloot moest worden gedempt ¹⁾.

1) Raadsnotulen d.d. 4 december 1902, bijlage No 1710.