

doc-id
72704

RIJKS WATERSTAAT
DIRECTIE W. & W.
ROTTERDAM

VERSLAG

VAN DE COMMISSIE TOT ONDERZOEK NAAR DE HAVENBELANGEN VAN ROTTERDAM EN OMGEVING.



RIJKS WATERSTAAT
DIRECTIE W. & W.
ROTTERDAM

W. W.

ocid

D162

XXIX F

Gemeentelijke Technische Diens
Bibliotheek
Rotterdam

RIJKSWATERSTAAT
DIRECTIE W & W
„BIBLIOTHEEK”

rijkswaterstaat
directie benedenrivieren
postbus 137
3300 AC dordrecht

Opgenomen in Bibliotheek
Onder Nr. 7162

VERSLAG

VAN DE COMMISSIE TOT ONDERZOEK NAAR
DE HAVENBELANGEN VAN ROTTERDAM EN
OMGEVING.



Rijkswaterstaat
Directie Algemene Dienst
„BOEKERIJ”



INHOUD.

	Bladzijde
INLEIDING	5—9
§ 1. Opdracht en samenstelling	5
§ 2. Installatie	6
§ 3. Werkwijze	8
§ 4. Overzicht van het verslag	8
HOOFDSTUK I. BESTAANDE TOESTAND	10—13
§ 1. Inleiding	10
§ 2. Sociaal-geographisch overzicht	10
§ 3. Bestuur	12
HOOFDSTUK II. INGEKOMEN BEZWAREN ...	14—34
§ 1. Ontvangen voorlichting	14
A. HET HAVENGEBIED OP ZICH ZELF	15—31
§ 2. Het geheele havengebied	15
a. Havenaanleg	15
b. Havenexploitatie	16
c. Spoorwegen	19
d. Oeververbindingen	19
e. Andere onderwerpen van overheidszorg	20
§ 3. De begrenzing van Rotterdam	22
§ 4. Het havengebied binnen de grenzen van Rotterdam	25
§ 5. Verspreide bezwaren	30
B. HET HAVENGEBIED EN HET ACHTERLAND	31—34
§ 6. De verbindingen tusschen havengebied en achterland	31
a. Waterwegen	31
b. Spoorwegen	32
c. Rijwegen	34
HOOFDSTUK III. TE NEMEN MAATREGELEN	35—61
A. INLEIDING	35—40
§ 1. Omvang van het betrokken gebied	35
§ 2. Gebrek aan eenheid in de ontwikkeling van het havengebied	36
§ 3. De exploitatie van het havengebied	39
B. INSTELLING VAN EEN CENTRAAL LICHAAM	40—52
§ 4. Oplossingen, die niet ver genoeg gaan	40
§ 5. Oplossingen, die te diep ingrijpen	42
§ 6. Een havengewest	45

	Bladzijde
C. OVERIGE MAATREGELLEN	52—61
§ 7. Wijziging van gemeentelijke grenzen	52
§ 8. Houding van de Regeering tegenover de gemeente Rotterdam	54
§ 9. Verbetering van verkeerswegen in het haven- gebied	56
§ 10. Spoorwegverbindingen in en naar het haven- gebied	57
§ 11. Verdere verbindingswegen met het achter- land	58
§ 12. Industrialisatie van het havengebied	60
 HOOFDSTUK IV. VOORSTELLEN EN CONCLU- SIES DER COMMISSIE	 62—64
 BIJLAGEN	 65—104
I. Voor-ontwerp van wet tot instelling van een Havengewest voor het gebied van de Nieuwe en de Oude Maas	76
II. Memorie van Toelichting op de artikelen van het voor-ontwerp van wet tot instelling van een Havengewest voor het gebied van de Nieuwe en de Oude Maas	76
III. Statistiek van den in-, uit- en doorvoer over het jaar 1930 voor de voornaamste deelen van het havengebied van de Nieuwe en de Oude Maas, gesplitst naar verschillende goederensoorten	83
IV. Schrijven van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam aan den Gemeenteraad dd. 10 Februari 1931, betreffende „Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam” (Ver- zameling Gedrukte Stukken 1931, Volgn. 30)	84
V. Nota van het lid der Commissie J. BRAU- TIGAM	97
VI. Nota van het lid der Commissie Ir. J. F. SCHÖNFELD	101
VII. Kaart, waarop het grondgebied van het in Bijlage I bedoelde havengewest is aange- geven.	

INLEIDING.

§ 1. Opdracht en samenstelling.

Bij gemeenschappelijke beschikking van de Ministers van Waterstaat, van Binnenlandsche Zaken en Landbouw en van Arbeid, Handel en Nijverheid d.d. 31 Mei 1929 (Afd. Waterstaat A, La. L., afd. Binnenlandsch Bestuur, n°. 5076, afd. Handel en Nijverheid, n°. 6160) werd ingesteld een Commissie voor een onderzoek naar de wijze waarop, zoo noodig met toepassing van artikel 194 der Grondwet, de havenbelangen van Rotterdam en omgeving het best kunnen worden behartigd, welk onderzoek mede had te omvatten de voorziening in de behoefte aan handels- en industrieterreinen in verband met de verscheping van grondstoffen en goederen, aan verbindingen te land en te water en aan terreinen voor huisvesting van degenen, die in het havenbedrijf of de industrieën werkzaam zijn, een en ander zooveel mogelijk in onderling verband bezien. Aan de Commissie werd de bevoegdheid gegeven om, voor zoover dit voor haar onderzoek noodig zou zijn, in overleg te treden met de onder de Departementen van Waterstaat, van Binnenlandsche Zaken en Landbouw en van Arbeid, Handel en Nijverheid behorende colleges, autoriteiten en ambtenaren, alsmede met bijzondere personen.

Tevens werd bepaald, dat de Commissie haar advies zou neerleggen in een van een toelichting voorzien voorstel en dat de leden bevoegd zouden zijn bij aan dat voorstel toegevoegde afzonderlijke nota's te doen blijken van hun meening, voor zooveel die van den inhoud van het voorstel of van de meening van de meerderheid mocht afwijken.

Bij dezelfde beschikking werden benoemd tot lid en voorzitter van deze Commissie:

Mr. P. DROOGLEEVER FORTUYN, Burgemeester van Rotterdam;
tot leden:

J. BRAUTIGAM, Voorzitter van den Centralen Bond van Transportarbeiders, te Rotterdam;

Ir. L. W. H. VAN DIJK, Directeur van Gemeentewerken, te Rotterdam;

Mr. Dr. K. J. FREDERIKS, toentertijd administrateur bij het Departement van Binnenlandsche Zaken en Landbouw, te 's-Gravenhage;

A. J. M. GOUDRIAAN, Voorzitter van den Raad van Beheer van Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij, te Rotterdam;

Prof. Mr. Dr. J. VAN DER GRINTEN, Hoogleraar aan de R.-K. Universiteit, te Nijmegen;

J. WIJNAND PIPPEL, referendaris bij het Departement van Arbeid, Handel en Nijverheid;

Ir. J. F. SCHÖNFELD, Hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat in het 4de arrondissement der directie Grootte Rivieren, te Rotterdam, en

A. VAN WALSUM, Burgemeester van Vlaardingen;
tot Secretaris:

Mr. J. IN 'T VELD, administrateur ter Gemeente-secretarie,
te Rotterdam;

en tot adjunct-secretarissen:

Dr. J. P. BACKX, toentertijd secretaris van de directie van
Thomsen's Havenbedrijf, te Rotterdam, en

Mr. B. KOLFF, toentertijd werkzaam ter Provinciale Griffie
van Gelderland, te Arnhem.

§ 2. Installatie.

Op 12 Juni 1929 werd de Commissie, in tegenwoordigheid van haar secretaris en haar adjunct-secretarissen, door den toenmaligen Minister van Waterstaat, Mr. H. VAN DER VEGTE, in zijn Departement geïnstalleerd met het uitspreken van de volgende rede:

„Mijne Heeren,

„Het is mij mede namens mijne ambtgenooten van Binnen-
„landsche Zaken en Landbouw en van Arbeid, Handel en
„Nijverheid aangenaam U hier welkom te heeten en ik wil U
„in de eerste plaats dank zeggen, dat gij in deze Commissie
„hebt willen zitting nemen. De taak van Uwe Commissie zal
„zijn om te onderzoeken hoe, zoo noodig met toepassing van
„artikel 194 der Grondwet, de havenbelangen van Rotterdam en
„omgeving het best kunnen worden behartigd, terwijl het
„onderzoek mede zal omvatten de voorziening in de behoefte
„aan handels- en industrieterreinen in verband met de ver-
„scheping van grondstoffen en goederen, aan verbindingen te
„land en te water en aan terreinen voor huisvesting van
„degenen, die in het havenbedrijf of de industrieën werkzaam
„zijn, één en ander zooveel mogelijk in onderling verband
„bezien.

„De behartiging van de havenbelangen van Rotterdam en
„omgeving wordt aan U ten onderzoek opgedragen. Niet dus,
„ik behoef dit nauwelijks te zeggen, kan het de bedoeling zijn,
„een begunstiging te scheppen van de gemeente Rotterdam. De
„Regeering denkt er niet aan, ten opzichte van de te volgen
„havenpolitiek, als ik het zoo noemen mag, een andere ge-
„dragslijn dan tot nog toe gevolgd, te aanvaarden door zeer in
„het bijzonder de Rotterdamsche havens boven de andere te
„bevoorrechten. Dit neemt echter niet weg, dat de belangen
„van het havenbedrijf op de Nieuwe Maas en den Nieuwen
„Waterweg niet kunnen worden bezien, zonder in de eerste
„plaats aan de belangen van Rotterdam te denken. Het is dan
„ook voornamelijk Rotterdam geweest, dat het gemis heeft
„ondervonden van eene regeling, geschikt om onder de tegen-
„woordige verhoudingen de ontwikkeling van een groot haven-
„bedrijf of een complex van groote havenbedrijven te ver-
„gemakkelijken. Ik moge b.v. er op wijzen, dat voor Rotter-
„dam zich gebrek aan ruimte doet gevoelen voor berging van
„specie, komende uit aan te leggen havens, waarom die ge-
„meente voor die berging reeds onteigening heeft aangevraagd
„van buiten haar gebied gelegen gronden. Maar daartegen rezen
„bezwaren, vooral van landbouwkundigen aard, weshalve alsnog
„in overleg met de gemeente moet worden onderzocht of een
„andere oplossing mogelijk is.

„Voorts heeft Rotterdam, voornamelijk ten behoeve van het
„havenverkeer en om binnen Rotterdamsch gebied in ruime
„mate de beschikking te hebben over de voor dat verkeer
„noodige handels- en industrieterreinen, bij Gedeputeerde
„Staten van Zuid-Holland een ruime grensuitbreiding aanhangig
„gemaakt. Ook als men waarlijk niet blind is voor de groote
„voor Rotterdam hierbij betrokken belangen, kan men zich
„toch wel indenken, dat groote bezwaren rezen tegen een op-
„lossing van het onderwerpelijke vraagstuk als door de gemeente
„aangegeven.

„De vraag zou nu kunnen rijzen, of wellicht het instituut
 „voor gemeenschappelijke regeling van belangen en werken door
 „gemeenten in dezen uitkomst zou kunnen bieden, waarbij ik
 „dan in de eerste plaats denk aan artikel 121 der gemeentewet.
 „Of die vraag bevestigend beantwoord zal kunnen worden,
 „wordt echter al weder betwijfeld: het gaat hier niet uitsluitend
 „over gemeenschappelijke gemeentebelangen; het gaat over
 „waterstaatkundige en economische belangen, zij het dan, dat
 „de gemeentebelangen met deze laatste belangen nauw be-
 „trokken kunnen zijn.

„Het havenprobleem van Rotterdam en omgeving is dan ook
 „niet uitsluitend te beschouwen als een gemeenteprobleem als
 „zoodanig, maar als een vraagstuk, uitgaande boven dat van
 „de territoriale begrenzing en boven dat van de gemeente-
 „belangen in den strikten zin des woords. De oplossing van
 „dat vraagstuk is van nationale beteekenis en zal moeten
 „worden gevonden op een wijze, welke eenerzijds belet, dat
 „een onbelemmerde ontplooiing van het voor ons land zoo be-
 „langrijke havencomplex zou worden gehinderd door administra-
 „tieve en territoriale begrenzingen en anderzijds niet verder
 „gaat dan noodig is om het zakelijk belang naar behooren te
 „behartigen.

„Uit velerlei oogpunt kan dus het vraagstuk bekeken worden
 „en tal van vragen dienen daarbij tot eene beantwoording te
 „worden gebracht.

„Het is daarom dan ook, dat de regeering het noodig heeft
 „geacht een veelzijdig en onpartijdig onderzoek in te stellen
 „over eene — zoo noodig met toepassing van artikel 194 der
 „Grondwet — te scheppen organisatie, welke voor hare huis-
 „houding zou kunnen heerschen over een gebied, niet beperkt
 „door gemeentegrenzen, doch welke uiteraard ook de autonomie
 „van de gemeente niet moet aantasten voor zoover dit niet
 „noodzakelijk is, om tot eene harmonische ontwikkeling van
 „het havenbedrijf te geraken.

„Aan U, Mijne Heeren, is de moeilijke, maar schoone taak
 „opgedragen, de regeering omtrent zoodanige oplossing van
 „advies te dienen.

„De hoop, maar tevens de verwachting uitsprekende, dat zij
 „spoedig in die taak zal slagen, verklaar ik hiermede Uwe
 „Commissie geïnstalleerd.”

Op deze rede werd door den Voorzitter der Commissie het
 volgende geantwoord:

„Excellentie,

„Het zij mij vergund, mede namens de Heeren, die met mij,
 „overeenkomstig Uw wensch, in de Commissie Havenbelangen
 „Rotterdam hebben zitting genomen, Uwe Excellentie en den
 „ministers van Binnenlandsche Zaken en Landbouw en van
 „Arbeid, Handel en Nijverheid dank te zeggen voor het ver-
 „trouwen, dat de Regeering wel in ons heeft willen stellen en
 „voor de woorden, waarmede U onze commissie wel hebt willen
 „installeeren.

„Met groote belangstelling mochten wij daaruit vernemen,
 „dat de regeering de onbelemmerde ontplooiing van het zoo
 „belangrijke havencomplex Rotterdam en omgeving een vraag-
 „stuk van nationale beteekenis voor Nederland acht.

„Het zal dus de taak van onze Commissie zijn om na te
 „gaan, welke factoren die ontwikkeling belemmeren, en, zoo
 „mogelijk, oplossingen aan de hand te doen, waardoor aan deze
 „bezwaren wordt tegemoet gekomen.

„Dat aan onze Commissie door Uwe Excellentie bij haar in-
 „stelling de bevoegdheid is gegeven om, voor zoover dit voor
 „haar onderzoek noodig is, in overleg te treden met de onder-
 „de Departementen van Waterstaat, van Binnenlandsche Zaken
 „en Landbouw en van Arbeid, Handel en Nijverheid behorende
 „colleges, autoriteiten en ambtenaren, alsmede met bijzondere
 „personen, zal onzen arbeid ongetwijfeld vergemakkelijken.

„Het zij mij vergund, Excellentie, de hoop uit te spreken,
 „dat de arbeid onzer Commissie in belangrijke mate moge bij-
 „dragen tot oplossing van dit vraagstuk van nationale be-
 „teekenis.”

§ 3. Werkwijze.

De Commissie heeft haar taak aangevangen met tot een aantal openbare en particuliere lichamen het verzoek te richten een uiteenzetting te geven van de bezwaren, die naar hun meening de bestaande toestand in het havengebied opleverde. Aan enkele lichamen werden meer in bijzonderheden tredende vragen gesteld. Een overzicht van het resultaat dezer enquête is te vinden in Hoofdstuk II van het verslag der Commissie.

Nadat met het op die wijze verzamelde materiaal en de door het secretariaat bijeengebrachte stof een geschikte basis voor de bestudeering der verschillende vraagstukken was gelegd, heeft de Commissie uit haar midden een sub-commissie benoemd om haar te adviseeren omtrent de geografische begrenzing van het door de Commissie te beschouwen gebied en omtrent de vraag, wat onder het begrip havenbelangen is te verstaan.

Na van het verslag dier sub-commissie kennis te hebben genomen, stelde de Commissie een tweede sub-commissie in om haar te raden in zake den bestuursvorm, die ter oplossing van de in het havengebied gerezen moeilijkheden in het leven geroepen zou kunnen worden.

De Commissie vereenigde zich vervolgens, voor wat de hoofdzaken betreft, met de conclusies der beide sub-commissies en verstrekte daarop aan de tweede sub-commissie opdracht den door haar aanbevolen bestuursvorm in een wetsontwerp, met een Memorie van Toelichting op de artikelen daarvan, neer te leggen.

Intusschen zullen met de verwezenlijking van den voorgestelden bestuursvorm, welke het best als een havengewest bleek te kunnen worden aangeduid, niet alle gerezen bezwaren opgeheven zijn. Naast het voorstel tot instelling van een havengewest doet de Commissie dan ook enkele andere voorstellen, welke zij, al heeft alleen het havengewest op het havengebied in zijn geheel betrekking, toch geenszins van minder belang acht.

§ 4. Overzicht van het verslag.

Hoofdstuk I geeft een objectieve beschrijving van den bestaanden toestand in het havengebied van Rotterdam en omgeving.

Hoofdstuk II wil de bij de Commissie ingebrachte bezwaren zooveel mogelijk objectief weergeven. Het vangt aan met de mededeeling, van welke lichamen de Commissie voorlichting mocht ontvangen omtrent de in het havengebied gerezen bezwaren. Onder A zijn weergegeven de bezwaren, die op het havengebied, op zich zelf beschouwd, betrekking hebben, gerangschikt naar den omvang van het territoire, waarop zij zich doen gevoelen. Onder B zijn de bezwaren vermeld, die de verhouding tusschen het havengebied en het achterland betreffen.

In Hoofdstuk III deelt de Commissie mede, welke bezwaren zij zelf aan den bestaanden toestand verbonden ziet, en doet zij voorstellen, strekkende om tot opheffing van die bezwaren te geraken. Onder A behandelt zij de bezwaren, die naar haar meening aan de huidige organisatie van het geheele havengebied kleven; onder B ziet zij naar aanleiding daarvan eerst eenige andere oplossingen onder het oog en stelt zij tenslotte voor een havengewest in te stellen. Onder C brengt de Commissie moeilijkheden ter sprake, welke niet onmiddellijk het geheele havengebied raken, stelt zij eenige maatregelen voor, waardoor daaraan tegemoet gekomen wordt, en doet zij tenslotte voorstellen, welke strekken tot opheffing van enkele bezwaren, die betrekking hebben op de verhouding tusschen havengebied en achterland, in het bijzonder op de verbindingen tusschen deze beide.

Hoofdstuk IV geeft ter wille van de overzichtelijkheid een korte samenvatting van de voorstellen en conclusies der Commissie.

Als bijlagen zijn achter het verslag opgenomen een ontwerp van wet tot instelling van een havengewest, een Memorie van Toelichting op de artikelen daarvan, een kaart van het gebied

van het voorgestelde havengewest, een schrijven van Burge-meester en Wethouders van Rotterdam aan den raad der gemeente, betreffende „Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam”, en enkele andere gegevens, waarnaar in het verslag verwezen wordt.

Al behoeft het nauwelijks vermelding, dat — waar het aan het oordeel der Commissie onderworpen vraagstuk zoo veelzijdig is — niet alle leden met dit verslag tot in onderdeelen instemmen, zoo bestaat toch, voor zoover niet bij afzonderlijke nota een afwijkende meening te kennen werd gegeven, omtrent de groote lijnen der in Hoofdstuk IV neergelegde voorstellen en conclusies geen verschil van gevoelen.

De leden der Commissie de Heeren J. BRAUTIGAM en Ir. J. F. SCHÖNFELD hebben gebruik gemaakt van de bevoegdheid tot het indienen van een afzonderlijke nota, waarin zij van een van de voorstellen en conclusies der Commissie min of meer afwijkende meening doen blijken. Hun nota's zijn mede als bijlagen aan het verslag der Commissie toegevoegd.

Tot haar diep leedwezen moet de Commissie hier vermelden, dat kort voor het afdrukken van dit verslag haar geacht lid de Heer J. WILJAND PIPPEL is overleden. Hij had enkele uren voor zijn dood bericht gezonden, dat hij zich met den inhoud van het verslag, zooals het hier ligt, kon vereenigen.

HOOFDSTUK I.

BESTAANDE TOESTAND.

§ 1. Inleiding.

Alvorens de door de verschillende belanghebbenden te berde gebrachte bezwaren weer te geven, heeft de Commissie met de hier volgende beschrijving van den bestaanden toestand in het havengebied van Rotterdam en omgeving als het ware een achtergrond willen geven, waartegen die bezwaren zich kunnen afteekenen. Deze beschrijving had, wilde zij aan haar doel beantwoorden, objectief te zijn. Hier zag de Commissie zich echter voor de moeilijkheid geplaatst, dat de beschrijving op een min of meer bepaald grondgebied betrekking moest hebben, zonder dat daarmede tevens vooruitgelopen mocht worden op den omvang van het grondgebied, dat voor de Commissie van belang geacht moest worden. De Commissie heeft echter gemeend over deze moeilijkheid heen te mogen stappen en te kunnen volstaan met te verklaren, dat het niet in haar bedoeling ligt reeds in dit Hoofdstuk ten aanzien van den omvang van het betrokken grondgebied een oordeel uit te spreken.

§ 2. Sociaal-geographisch overzicht.

Deltagebied.

Ten Westen, ten Zuiden en ten Oosten van de stad Rotterdam bevindt zich een streek, die doorsneden wordt door een netwerk van rivieren, welke, als uitloopers van groote rivieren in de zee, aan die streek het karakter van een delta verleenen. Deze delta vindt, in grove trekken genomen, haar begrenzing in het Westen in de zee, in het Zuiden in het Hollandsch Diep en het Haringvliet, van welke wateren nog maar nauwelijks als van een rivier, veeleer als van een zeearm gesproken kan worden, en in het Oosten te Krimpen aan de Lek en te Hardinxveld. De rivieren drukken op de streek hun stempel zoowel in sociaal als in geographisch opzicht, zij vormen als het ware het geraamte van haar structuur.

Functie van zeehaven.

Doordat voor zeeschepen bevaarbare waterwegen van de delta uit naar zee leiden en ook overigens de technische en economische voorwaarden daarvoor aanwezig zijn, vervullen verscheidene punten in de delta de functie van zeehaven, d.w.z. op verscheidene punten worden door zeeschepen passagiers aan boord genomen of aan wal gezet en goederen geladen of gelost, hetzij dan, dat die passagiers en goederen van meer landwaarts in zijn gekomen of daarheen gaan, hetzij dat voor hen de zeehaven als punt van vertrek of van bestemming is te beschouwen, hetzij dat zij reeds met andere zeeschepen ter plaatse zijn aangekomen of weder met andere zeeschepen zullen vertrekken.

De punten, die de functie van zeehaven vervullen, kunnen worden samengevat in twee complexen. Het ééne en verreweg het belangrijkste strekt zich uit benedenwaarts van de Maasbruggen te Rotterdam langs de Nieuwe Maas. Aan den rechteroever dier rivier bevindt zich een vrijwel ononderbroken reeks van haveninrichtingen, welke achtereenvolgens over het gebied van de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen doorloopt tot bewesten de bebouwde kom van Vlaardingen. Aan den linkeroever doet hetzelfde verschijnsel zich voor tot aan de grens tusschen Rotterdam en Pernis, terwijl op het gebied van laatstgenoemde gemeente, welke zich tot de westpunt van het eiland IJsselmonde uitstrekt, voorzoover hier en daar niet reeds haveninrichtingen in uitvoering of in bedrijf zijn, vrijwel alle grond, met het doel dezen tot havens te vergraven, ten behoeve van de gemeente Rotterdam is onteigend. Het andere complex van zeehaveninrichtingen is onder de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht gelegen. Het wordt gevormd door de oude binnen de stad Dordrecht gelegen havens, de nieuwe zeehaven van Dordrecht aan het Mallegat, de eveneens aan dit vaarwater onder Dordrecht gelegen industrieterreinen en de onder de gemeente Zwijndrecht gelegen industrieterreinen, voor zoover deze aan zeeschepen gelegenheid bieden tot laden en lossen.

Toegang van zee uit.

De toegang van zee uit tot het aan de Nieuwe Maas gelegen havencomplex wordt gevormd door den Nieuwen Waterweg, het Scheur en de Nieuwe Maas zelf. In verband met de geringe diepte van de Noord en de Oude Maas werd tot voor kort de vaarweg door het Haringvliet, het Hollandsch Diep en de Dordtsche Kil als toegang tot het complex Dordrecht-Zwijndrecht gebruikt. Thans zijn werken in uitvoering, welke moeten dienen om het complex een nieuwen toegang te geven door de Oude Maas in aansluiting op het Scheur en den Nieuwen Waterweg. Een deel der schepen maakt reeds van het nieuwe vaarwater gebruik. Hierover zoo dadelijk nader.

Met het noemen van de beide belangrijke havencomplexen in de delta wil niet gezegd zijn, dat op andere punten geen zeehavenverkeer plaats vindt. Deze punten, waaronder Maas-sluis, Poortershaven en Hoek van Holland de voornaamste kunnen worden geacht, liggen echter veel meer verspreid dan de hierboven tot een tweetal complexen samengevatte punten.

Bevolkingscentra.

In de dicht bevolkte delta heeft om en nabij de beide havencomplexen de bevolking zich het sterkst geconcentreerd. Aan de Nieuwe Maas heeft de bevolking zich samengetrokken in de gemeenten Rotterdam, Hillegersberg, Schiebroek, Overschie, Schiedam en Vlaardingen; bij het havencomplex Dordrecht-Zwijndrecht in de gemeenten van dien naam.

Oude Maas.

Sinds de bevaarbaarmaking van de Oude Maas voor zeeschepen, waarvan boven reeds sprake was, is ter hand genomen, is de mogelijkheid geopend, dat binnen afzienbaren tijd die rivier tusschen de genoemde beide havenkernen als het ware een verbindingsketen gaat vormen, doordat aan haar oevers een reeks van zeehavens en industrieterreinen met aanlegplaatsen voor zeeschepen ontstaat.

Industrieën.

In de beide bevolkingsagglomeraties hebben zich ook een groot aantal industrieën gevestigd, deels uit hoofde van de nabijheid van de zeehavens, deels uit hoofde van de gunstige omstandigheden, die de nabijheid van een groot bevolkingscentrum voor het drijven van een industriële onderneming nu eenmaal met zich brengt. Ook in dit opzicht bestaat tusschen de beide kernen als het ware een verbindingsketen. Als zoodanig kan nl. beschouwd worden de door de Noord en de Nieuwe Maas boven de bruggen gevormde waterweg, waaraan eveneens vele

industrieën gevestigd zijn, waaronder de scheepsbouw en alles wat daarmee samenhangt een zeer voornamelijk plaats inneemt. Een dergelijke ontwikkeling als aan de Noord, zij het minder krachtig, valt op te merken aan het benedeneinde van den Hollandschen IJssel en van de Lek en aan de Merwede.

Landelijk karakter.

Voorzoover de in het vorenstaande in de delta geteekende kernen en verbindingslijnen niet in hun onmiddellijke omgeving rechtstreeks invloed uitoefenen, draagt het deltagebied een landelijk karakter. Landbouw en veeteelt zijn de bronnen van bestaan. De industrieën, die nog voorkomen — men denke aan suikerfabrieken en zuivelfabrieken — hangen daar nauw mede samen.

Vaarwegen naar het achterland.

De verbinding te water met het buiten de landsgrenzen gelegen achterland bestaat voor de beide havencomplexen uit de Merwede, de Waal en den Rijn, voor wat Duitschland betreft, en uit de Merwede, de Maas en de Zuid-Willemsvaart, voor wat het Oosten van België betreft. Voor het aan de Nieuwe Maas gelegen havencomplex heeft de verbinding met de Merwede plaats langs de Nieuwe Maas en de Noord, terwijl als verbinding met den Rijn voor dit complex ook de Lek en de Neder-Rijn eenige beteekenis hebben. Te Dordrecht sluit op de genoemde waterwegen de belangrijke verbinding met het Zuiden aan, welke langs de Dordtsche Kil, de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche stroomen en het kanaal door Zuid-Beveland naar Antwerpen leidt. De verbinding te water met het nationale achterland, voorzoover niet reeds door genoemde waterwegen bewerkstelligd, heeft plaats langs de Schie in de richting Delft, den Haag en Leiden, langs den Hollandschen IJssel, de Gouwe en meer noordelijk gelegen waterwegen en langs de Lek, den Vaartschen Rijn en het Merwedekanaal in de richting Amsterdam, langs den IJssel en — zij het gebrekkig — het Overijsselsche kanaal naar Twenthe, terwijl voor Midden- en Oost-Noord-Brabant het Wilhelminakanaal nog vermeld dient te worden.

Spoorwegen.

Het geheele deltagebied wordt slechts door enkele groote spoorlijnen doorsneden. Dit zijn de lijn den Haag—Schiedam—Rotterdam—Dordrecht—Lage Zwaluwe, met van Schiedam uit een zijtak naar Hoek van Holland en van Dordrecht uit een zijtak de Betuwe in, en de lijn Rotterdam—Gouda, welke via de Ceintuurbaan om Rotterdam met de eerstgenoemde lijn verbinding heeft. De onder de gemeente Rotterdam gelegen zeehavens zijn alle van havenspoorwegen voorzien, die op de lijn Schiedam—Rotterdam—Dordrecht aansluiten en, voor wat den rechteroever aangaat, via de genoemde ceintuurbaan ook met de lijn Rotterdam—Gouda rechtstreeks verbinding hebben. Een deel der beneden Rotterdam gelegen havens heeft spoorwegaansluiting op de lijn Schiedam—Hoek van Holland, terwijl de nieuwe zeehaven van Dordrecht met de lijn Rotterdam—Dordrecht verbonden is. In oostelijke richting geven de lijn Rotterdam—Gouda via Utrecht—Arnhem—Emmerik en de reeds genoemde lijn door de Betuwe via Nijmegen—Kranenburg, om de belangrijkste te noemen, aansluiting op het Duitsche spoorwegnet. In zuidelijke richting geeft de lijn Rotterdam—Dordrecht—Lage Zwaluwe verbinding met de bezuiden de groote rivieren gelegen provincies en met België en Frankrijk.

Rijwegen.

Van de in het deltagebied voorkomende rijwegen is de weg Den Haag—Rotterdam—Dordrecht—Willemsdorp de belangrijkste. Hoewel het Rijks- en het provinciaal wegenplan in verschillende belangrijke verbindingen voorzien, komen tot dusver wegen van groote breedte en moderne constructie nog slechts op een enkele plaats over kleine afstanden voor.

§ 3. Bestuur.

Gemeentelijke en particuliere havens.

Omtrent de toestanden op bestuursgebied in de delta valt weinig eigenaardigs op te merken, aangezien deze in opzet niet afwijken van die in andere deelen van Nederland. Welke gemeenten de meeste aantrekkingskracht als woonplaats toonden te bezitten, bleek reeds in de vorige paragraaf. Bijzondere aandacht behoeft hier nog alleen gevestigd te worden op de wijze, waarop de havens bestuurd worden, te meer, omdat deze niet overal gelijk is. Het meerendeel der havens is bij de gemeenten in eigendom. De kaden met de daarop aanwezige outillage, welke laatste weer voor het meerendeel bij particulieren in eigendom is, worden grotendeels door particulieren geëxploiteerd. De z.g. Handelsinrichtingen der gemeente Rotterdam worden door die gemeente zelf geëxploiteerd. De exploitatie van de aan de nieuwe zeehavens van Dordrecht gelegen inrichtingen geschiedt door een naamlooze vennootschap, waarin de gemeente Dordrecht de meerderheid van de aandelen in handen heeft. Een klein deel der haveninrichtingen is in handen van particulieren. Dit is het geval met de haven Vlaardingen-Oost onder Vlaardingen, de z.g. Poortershaven, de haveninrichtingen te Hoek van Holland, die van de Steenkolen-Handelsvereniging aan de Vondelingenplaat onder Pernis en een aantal industrieterreinen, welke in hoofdzaak onder Vlaardingen, aan de Vondelingenplaat en onder de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht gevonden worden.

De wettelijke bepalingen, die bij den aanleg van havens een rol kunnen spelen — men denke aan de bepalingen van het Baggerreglement, steunende op de wet van 28 Februari 1891 (S. 69), aan artikel 33 der Waterstaatswet 1900 en aan de artikelen 4, 5 en 8 der Rivierenwet — zijn van waterstaatsrechtelijken aard. Op grond daarvan verleende vergunningen tot havenaanleg, b.v. de op laatstgenoemde wet steunende, in 1914 voor de haven Rotterdam-West onder Pernis en de haven Vlaardingen-Oost onder Vlaardingen verleende vergunningen, zijn dan ook alleen aan het waterstaatsbelang getoetst.

Gemeentelijke verordeningen inzake havenaanleg.

Echter bestaan er enkele gemeentelijke strafverordeningen, nl. van Pernis en van Vlaardingen, die de zaak ook nog uit een ander oogpunt beschouwen. De eerstgenoemde verordening, vastgesteld in 1913, verbiedt zonder vergunning van den raad een haven voor publiek gebruik aan te leggen of voor het publiek open te stellen. Alleen havens, die uitsluitend dienen ten behoeve van één aan de haven gelegen industriële onderneming, worden geacht niet voor publiek gebruik bestemd te zijn. De raad verbindt aan de vergunning voorwaarden, welke strekken ter bevordering van een doelmatige inrichting der haven en tot verzekering van de terugbetaling van uitgaven, welke ten gevolge van den havenaanleg door de gemeente in het belang van de openbare orde en veiligheid moeten worden gemaakt. De Vlaardingsche verordening, welke in 1918 werd vastgesteld, verbiedt aan anderen dan de gemeente Vlaardingen een haven aan te leggen, te exploiteeren of voor het publiek open te stellen. Van dat verbod kan de raad ontheffing verleenen voor havens, die uitsluitend dienen ten behoeve van een daaraan gelegen industriële handels- of transportonderneming, visscherij of reederij. Aan de ontheffing kunnen voorwaarden verbonden worden.

HOOFDSTUK II.

INGEKOMEN BEZWAREN.

§ 1. Ontvangen voorlichting.

Enquête.

Gebruik makende van de bevoegdheid, haar verleend door de Ministers, die de Commissie hadden ingesteld, om, voor zover dit voor haar onderzoek noodig zou zijn, in overleg te treden met de onder hun Departementen behorende colleges, autoriteiten en ambtenaren, alsmede met bijzondere personen, heeft de Commissie kort na haar installatie verschillende lichamen verzocht een uiteenzetting te willen geven van de bezwaren, die naar hun meening de bestaande toestand in het havengebied opleverde. De lichamen, tot wie de Commissie dit verzoek richtte, waren de volgende: de gemeenten Dordrecht, Maassluis, Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen, de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor de Beneden-Maas te Vlaardingen, voor Dordrecht en omstreken te Dordrecht, en voor Rotterdam te Rotterdam, de Directie der Nederlandsche Spoorwegen, de Centrale Bond van Transportarbeiders, de Departementen Dordrecht, Rotterdam en Schiedam der Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel en de Scheepvaart Vereeniging Zuid.

Met uitzondering van de Kamer van Koophandel voor Dordrecht en omstreken, van welks bureau ondershands werd vernomen, dat van de zijde der Kamer geen noemenswaardige bezwaren konden worden tegemoetgezien, ontving de Commissie van alle genoemde lichamen antwoord. Het gemeentebestuur van Dordrecht verklaarde weliswaar van meening te zijn, dat de Ministers, die de Commissie hadden ingesteld, onder de uitdrukking „Rotterdam en omgeving”, welke in de aan de Commissie gegeven opdracht wordt gebezigd, niet de gemeente Dordrecht bedoelden te begrijpen, doch wilde niettemin gaarne der Commissie op haar vraag van antwoord dienen. Het gemeentebestuur van Rotterdam beperkte zich er aanvankelijk toe de rapporten van verschillende gemeentelijke hoofden van dienst over te leggen, met welker strekking het zich in het algemeen kon vereenigen, doch bracht later nog verschillende bezwaren onder de aandacht van de Commissie. Het gemeentebestuur van Schiedam deed in algemeene bewoordingen van een aantal bezwaren mededeeling, doch meende, dat een schriftelijke uiteenzetting van alle voorkomende bezwaren mank moest gaan aan onvolledigheid en aan een juiste belichting van hun betekenis en omvang. Burgemeester en Wethouders meenden, dat de breedte en diepte van de gerezen bezwaren mondelinge behandeling daarvan vorderden en betreurden het ten zeerste aan zoodanige behandeling niet te kunnen deelnemen. Hoewel de Commissie getracht heeft dit bezwaar te ondervangen, hebben de daarop gerichte pogingen geen resultaat opgeleverd. De Directie der Nederlandsche Spoorwegen verzocht, alvorens de gevraagde uiteenzetting te geven, te worden ingelicht omtrent de bezwaren, welke door den handel werden aangevoerd. Nadat

de Commissie aan dit verzoek had voldaan, ontving zij van de Directie een schrijven, waarin de haar overgebrachte bezwaren aan een bespreking werden onderworpen.

Voorts verzocht de Commissie aan de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Delft en omstreken te Delft haar bezwaren kenbaar te willen maken in zake de verbindingen van het Westland met het havengebied mede met het oog op de toekomst en richtte zij tot de N. V. Handelsinrichtingen „Poortershaven”, de N. V. Havenbedrijf „Vlaardingen-Oost” en de Steenkolen-Handelsvereniging het verzoek eenige vragen te willen beantwoorden, welke op de door deze ondernemingen geëxploiteerde particuliere havenwerken betrekking hadden. Alleen van de N. V. Handelsinrichtingen „Poortershaven” mocht de Commissie geen antwoord ontvangen.

Samenstelling overzicht der ingekomen bezwaren.

Met het hier volgende overzicht heeft de Commissie de bij de onderscheiden lichamen bestaande bedenkingen zoo objectief mogelijk willen weergeven. Zij heeft zich in dit Hoofdstuk derhalve van het uitspreken van een meening dienaangaande onthouden, zoodat de hier weergegeven zienswijzen uitsluitend voor rekening komen van de lichamen, die de bedenkingen hebben ingezonden.

Het overzicht bepaalt zich tot de hoofdzaken en tot die onderwerpen, welke met het oog op de taak der Commissie van belang moeten worden geacht.

Het indeelen van de verschillende bedenkingen in groepen bracht het bezwaar met zich mede, dat een onderwerp in een bepaalde groep werd ondergebracht, terwijl het bij een eenigszins andere opvatting in een andere groep zou thuis behooren. Zoo had een binnen het gebied der gemeente Rotterdam gewenschte voorziening, ondergebracht in § 4 (Het havengebied binnen de grenzen van Rotterdam), wanneer men binnen de huidige grenzen van Rotterdam daarvoor geen ruimte meer aanwezig acht, in § 3 (De begrenzing van Rotterdam) behandeld moeten worden. De Commissie heeft echter gemeend ter wille van de leesbaarheid en de overzichtelijkheid van dit Hoofdstuk aan een indeeling naar den aard van het onderwerp te moeten vasthouden.

A. HET HAVENGEBIED OP ZICHZELF.

§ 2. Het geheele havengebied.

a. Havenaanleg.

Ontbreken leidende gedachte.

Vrij algemeen kwam uit de ingekomen bezwaren de zienswijze naar voren, dat het als een ernstig nadeel moet worden beschouwd, dat de ontwikkeling van het havengebied — omtrent welks omvang in zooverre eenstemmigheid bestond, dat daaronder een gebied werd verstaan, dat de grenzen van de gemeente Rotterdam belangrijk overschrijdt — niet plaats heeft volgens één weloverwogen leidende gedachte. Dit gebied was, naar men meende, langzamerhand tot een economisch geheel gegroeid en het moest eenerzijds niet kunnen voorkomen, dat havenaanleg plaats heeft, welke niet in het kader van het geheel is gezien en daarin niet past, terwijl anderzijds een ondernemende gemeente door haar grenzen niet verhinderd mocht worden in de uitvoering van een voor haar noodzakelijke havenuitbreiding. Immers van de gemeente, op welker gebied zij tot uitvoering van havenwerken mocht wenschen over te gaan, en met name van een plattelandsgemeente, kon in de meeste gevallen niet worden verwacht, dat zij daartoe de noodige medewerking verleent, om nog niet te spreken van het nemen van al die maatregelen op het stuk van politie, brandweer, volkshuisvesting, armenzorg enz., die van de exploitatie van een haven het noodzakelijk uitvloeisel behooren te zijn en de uitvoering van de plannen voor de plattelandsgemeente dan ook verre van aantrekkelijk doen schijnen.

Kanaal- en havenaanleg op het eiland IJsselmonde.

Met verschillende voorbeelden trachtte men aan te toonen, dat havenbouw zich in de naaste toekomst onvermijdelijk buiten de grenzen van de eigenlijke havensteden zal moeten uitstrekken. Genoemd werd het kanaal van de Waalhaven naar Bolnes, dat in het uitbreidingsplan-Zuid der gemeente Rotterdam is opgenomen en waarmede de samenstellers van dat plan o.m. beoogden een tweede verbinding voor binnenschepen tusschen de Noord en de Rotterdamsche havens tot stand te brengen. De Kamer van Koophandel te Rotterdam zag de mogelijke totstandkoming onder de oogen van een kanaal van de Waalhaven in zuidelijke richting naar de Oude Maas, dat, naar zij meende, hetzij slechts voor binnenschepen, hetzij mede voor zeeschepen geschikt te maken zou zijn. Ook hierbij zou het territoir van verschillende gemeenten betrokken zijn. Eveneens is dit het geval met den door genoemde Kamer aangevoerd havenaanleg aan de Oude Maas, welke mogelijk in aansluiting op den aanleg van laatstgenoemd kanaal zou kunnen plaats hebben. Ook de vraag, in hoeverre de oevers van de Oude Maas en van den Nieuwen Waterweg voor vestiging van industrieën moeten worden bestemd, is er, naar de meening der Kamer, ééne, die verre buiten den gezichtskring valt van het groote aantal daarbij betrokken gemeenten.

De vraag werd voorts gesteld, of de kaart van het havengebied er uit zou zien als thans, indien de verschillende werken door één leidend bestuursorgaan of onder den drang van één invloedrijk advies-college waren tot stand gebracht in plaats van, zooals nu, door het initiatief van verschillende, los van elkaar werkende gemeentebesturen en particuliere ondernemingen. Men was van meening, dat, indien volgens één vast plan werd gewerkt, met het totstandbrengen der werken minder kosten gemoeid zouden zijn en de exploitatie van het havengebied meer vruchtdragend zou kunnen zijn.

Concentratie opslagterreinen licht ontvlambare stoffen.

Het gemis van één leidende gedachte sprak eveneens uit enkele meer op zichzelf staande bezwaren. Zoo wees het gemeentebestuur van Vlaardingen er op, dat onder het huidig bestel in elke gemeente een terrein kan worden aangelegd voor den opslag van benzine en andere licht ontvlambare stoffen, welke, gelijk bekend is, per zeeschip worden aangebracht, terwijl het toch gewenscht moet worden geacht zoodanige terreinen zooveel mogelijk op één punt te concentreeren.

Ontwikkeling van den noordelijken oever van den Nieuwen Waterweg.

De Kamer van Koophandel te Vlaardingen betreurde het, dat de economische ontwikkeling van de aan den noordelijken oever van den Nieuwen Waterweg gelegen gemeenten wordt belet, doordat de gemeente Rotterdam, welke de meeste aan dien oever nog braak liggende terreinen in handen heeft, deze niet in exploitatie brengt.

Nog bereikte de Commissie de opmerking, dat niet elke gemeente de ervaring heeft, welke voor het aanleggen van een haven een vereischte is.

b. Havenexploitatie.

Ontbreken leidende gedachte.

Hetzelfde bezwaar als tegen den havenaanleg had men, hoewel minder algemeen, tegen de wijze van exploitatie der havens: dat nl. één leidende gedachte daarin ontbrak. Van de zijde van het gemeentebestuur van Rotterdam werd de meening te kennen gegeven, dat, wanneer het bestuur van de havens aan den Waterweg in één hand werd gelegd, de exploitatiekosten lager konden zijn en op rationeeler wijze van de ligplaatsen voor het lossen en laden van schepen gebruik gemaakt kon worden. De verschillende verordeningen, met name die betreffende het haven- en kadegeld, zouden, meende de Scheepvaart Vereeniging Zuid, er niet zoo uiteenlopend hebben uitgezien, indien één enkel orgaan in de vaststelling daarvan de hand had kunnen hebben.

Concurrentie binnen het havengebied.

Omtrent de vraag, of de concurrentie binnen het havengebied, welke van de verdeelde exploitatie het gevolg is, als een voordeel, dan wel als een nadeel moet worden beschouwd, leverde de Kamer van Koophandel te Rotterdam uitvoerige beschouwingen. De Kamer herinnerde er aan, dat de bocht in de Nieuwe Maas, waaromheen de stad Rotterdam is gebouwd, niet het eenige punt van de Rijn-Maasdelta vormt, waar overlading kan plaats vinden, en dat de omstandigheden er toe geleid hebben, dat deze wetenschap is benut door degenen, die er de voorkeur aan geven om de havenwerken binnen de gemeente Rotterdam te mijden. De zeehaven aan den Rijnmond strekt zich, naar de meening der Kamer, thans reeds tot Hoek van Holland uit; hier komt bij, dat besloten is de Oude Maas op een diepte van $8\frac{1}{2}$ M. beneden hoog water te brengen, wat met zich meebrengt, dat twee derden van alle zeeschepen, die den Nieuwen Waterweg binnenkomen, Dordrecht zullen kunnen bereiken. Deze gemeente had een haven doen graven van 21 H.A., ongeveer even groot als de havenbekkens op Feijenoord, waarmede Rotterdam slechts 50 jaar geleden een plaats onder de moderne groote zeehavens begon in te nemen. Ten aanzien van de gevolgen van deze havenvorming wees de Kamer er op, dat de omvang van den goederenstroom, die zich langs den Rijn beweegt, grootendeels daarbuiten staat. Deze zal eenvoudig worden gesplitst, zonder dat belangrijke nieuwe bronnen van vervoer worden aangeboord. De kans is aanwezig, dat in één van de betrokken steden of in alle het levende en doode arbeidsmateriaal in de haven niet economisch zal kunnen worden gebruikt, doordat de concurrentie zou voeren tot oneconomischen wedijver. De Kamer miskende de beteekenis niet, welke de concurrentie binnen de eenheid van de havenstreek kan hebben met het oog op kansen, welke zij den afzonderlijken ondernemers biedt, doch zij stelde het voordeel, dat de gemeenschap uit een betere organisatie zou kunnen trekken, hooger. Het element van concurrentie als prikkel der energie zou trouwens in Rotterdam en omgeving door de mededinging der groote naburige zeehavens nooit ontbreken. Zoolang de streek, die als geheel de „haven” aan de monden van Rijn en Maas zou kunnen zijn, uit de havens van Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Dordrecht enz. bleef bestaan, zouden deze laatste, hetzij door onvoldoendheid van haar gebied, hetzij van haar hulpmiddelen, niet alle op de meest gewenschte wijze tot ontwikkeling kunnen komen. Men zou zich kunnen voorstellen, aldus de Kamer, dat op den linkeroever van de Nieuwe Maas een onafhankelijke stad Feijenoord of Charlois zou zijn ontstaan, die tegen Rotterdam geconcurrereerd had; dan zouden zoowel Rotterdam als deze stad er naar hebben moeten streven volledig met havens te zijn uitgerust. De thans doorgevoerde splitsing tusschen massagoedhavens op den linker- en stukgoedhavens op den rechteroever had dan niet plaats gehad. Rotterdam zou dus genoodzaakt zijn geweest ook op den rechteroever massagoedhavens te gaan graven. Een dergelijke gang van zaken zou de gelukkige ontwikkeling van de haven in den weg hebben gestaan. Een bevredigende uitbouw van het Rotterdamsche havencomplex kon verkregen worden, doordat beide oevers onder de macht van één bestuurslichaam, de gemeente Rotterdam, zijn gekomen. Werd aldus het volledige havengebied aan de monden van Rijn en Maas als één geheel geëxploiteerd, dan zou ieder onderdeel kunnen worden benut tot die doeleinden, voor welke het in de eerste plaats in aanmerking komt. De welvaart van het geheele gebied kon dan stijgen, omdat van de natuurlijke gesteldheid op het ruimst partij zou kunnen worden getrokken en omdat onnoodige krachtersverspilling zou worden voorkomen.

Concurrentie van andere havens.

Temeer was het noodig alle krachten op een onverdeelde exploitatie te richten, omdat in het buitenland vele maatregelen genomen worden ten gunste van Antwerpen en Hamburg om het rijnverkeer van den Nieuwen Waterweg af te leiden, gelijk de Kamer uitvoerig uiteenzette. Ook de concurrentie van Amster-

dam zou zich in het massavervoer sterker doen gelden, wanneer deze haven de haar toegezegde verbinding met den Rijn zou hebben verkregen.

Particuliere havenexploitatie.

Van de zijde van het gemeentebestuur van Rotterdam werd er op gewezen, dat de exploitatie van havens door particulieren tot ongewenschte toestanden kon leiden, wat bij de exploitatie van de havens te Londen, voordat de „Port of London Authority” in het leven geroepen werd, was gebleken. Het werd dan ook zeer verkeerd geacht, dat het Rijk tot den aanleg van havens door particulieren ooit toestemming gegeven had en in de omgeving van Rotterdam moest zoodanige exploitatie in den vervolge vermeden worden.

Bijdragen kosten verbetering Waterweg.

Door Burgemeester en Wethouders van Rotterdam werd nog voor de volgende feiten aandacht gevraagd, welke mede met de gesplitste exploitatie van het havengebied samenhangen. De door de gemeente Rotterdam betaalde bijdrage in de kosten van verbetering van den Nieuwen Waterweg bedroeg aanvankelijk 10 pct., later 20 pct. In de kosten der krachtens de wet van 1917 aan te brengen verbeteringen werd $33\frac{1}{3}$ pct. ten laste van de naaste belanghebbenden gebracht. Ook deze laatste bijdrage werd door Rotterdam verleend (voor $\frac{2}{3}$ door de gemeente en voor $\frac{1}{3}$ door den handel). Op den in deze cijfers liggenden climax viel des te gereeder de aandacht, waar door de andere gemeenten en de particuliere havens langs den Waterweg, die toch evenzeer en in steeds toenemende mate van de verbeteringen profiteeren, niets wordt bijgedragen, terwijl van Dordrecht in de kosten van verbetering van de Oude Maas slechts een bijdrage van 10 pct. wordt verlangd.

Men kon een aantal groote industrie- en handelsondernemingen noemen, welke zich langs de oevers van de Nieuwe Maas buiten de gemeente Rotterdam gevestigd hebben en voor een groot deel in direct verband met de haven staan. Men kon zeggen, dat zij zelfs grootendeels op die haven parasiteeren, zonder evenwel bij te dragen in de kosten, welke de aanleg en de exploitatie van de wereldhaven aan Rotterdam opleggen.

Dubbel havengeld.

Het gemeentebestuur van Schiedam wees er op, dat velen het een groot bezwaar achten, dat een schip bij het aandoen van verschillende havens van het havengebied op één en dezelfde reis telkens opnieuw havenrecht verschuldigd is.

Deskundigen in havenbestuur.

Hoewel het ontbreken van vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in het gemeentelijke havenbestuur niet zoozeer als een bezwaar naar voren is gebracht, is het hier toch de plaats om melding te maken van de hieraan door de Kamer van Koophandel te Rotterdam en het Departement Rotterdam der Maatschappij voor Nijverheid en Handel gewijde beschouwingen. De Kamer van Koophandel bepleitte de totstandkoming van een onafhankelijk havenbestuur, los van de gemeenten, voor de geheele havenstreek. Deze oplossing zou tevens het voordeel brengen, dat voor de samenstelling van dit bestuur mede voor een deel een beroep zou kunnen worden gedaan op de medewerking van de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, zoolwel uit het eigenlijke havengebied als uit het achterland binnen de landsgrenzen. Hun toetreding zou den commerciël-technischen arbeid van het havenbeheer ten goede komen en mede er toe strekken om het regionale karakter van de haven tot uitdrukking te doen komen in haar bestuur. Het bovengenoemde Departement betoogde, dat de particuliere bedrijven, welke als gebruikers der havens optreden, ruime kennis bezitten van de eventuele gebreken, welke de havens of haar exploitatie aankleven en van de maatregelen, welke in het belang der havens kunnen worden aanbevolen, mede in verband met de mede-

dinging van concurreerende havens. Het zou daarom gewenscht zijn, wanneer tot hervorming van het havenbestuur mocht worden overgegaan, tevens den particulieren bedrijven een beperkten invloed toe te kennen op dat bestuur. Bij de aanwijzing van de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zouden dan de Kamers van Koophandel een rol kunnen vervullen.

c. Spoorwegen.

Volledige spoorweguitrusting op beide oevers Nieuwe Maas.

Van verschillende zijden werd de aandacht van de Commissie gevraagd voor de spoorwegtoestanden in en om Rotterdam. Men achtte deze zeer onvoldoende. Om hierin verbetering te brengen zou het noodzakelijk zijn zoowel op den linker als op den rechter oever van de Nieuwe Maas een op zichzelf volledige en afdoende organisatie voor het personen- en het goederenverkeer te scheppen.

Voor wat den linkeroever der Nieuwe Maas betreft, moest daarbij ook aan een aansluiting van de terreinen aan den rechteroever van de Oude Maas gedacht worden.

Van de zijde van het gemeentebestuur van Rotterdam werd medegedeeld, dat bij de oplossing van het spoorwegvraagstuk behalve de gemeente Rotterdam een 10-tal omliggende gemeenten betrokken zullen zijn. Vooral op spoedige verbetering in deze uiterst belangrijke aangelegenheid werd aangedrongen.

Oevers Oude Maas.

Het gemeentebestuur van Dordrecht achtte, met het oog op de ontwikkeling van de oevergebieden der Oude Maas, behalve een aftakking van de lijn Dordrecht—Rotterdam langs den rechteroever dier rivier, ook voor den linkeroever spoorwegverbinding noodzakelijk, welke verkregen zou kunnen worden door overbrugging van de Dordtsche Kil.

De Scheepvaart Vereeniging Zuid betreurde het, dat, terwijl eertijds de concurrentie tusschen de beide Spoorwegmaatschappijen bij belangrijke onderhandelingen een factor was ten voordeele van Rotterdam, toenmaals de eenige haven-exploiteerende gemeente, thans de los van elkaar werkende gemeentebesturen deze maatschappijen met haar monopolie tegenover zich vinden.

Het gemeentebestuur van Dordrecht meende, dat het billijk zoude zijn, wanneer door de Spoorwegen voor Dordrecht dezelfde vracht- en rangeertarieven werden berekend als voor Rotterdam en de havensteden aan de Beneden-Maas.

d. Oeververbindingen.

De Scheepvaart Vereeniging Zuid zette uiteen, dat het vraagstuk der oeververbindingen tot dusver voornamelijk een Rotterdamsche en een Dordtsche aangelegenheid is geweest. Een blik op de kaart van het geheele havengebied en bestudeering van de ligging der geprojecteerde groote nieuwe havencomplexen, welke reeds tot aan de Botlek reiken, maken het echter, naar zij meende, duidelijk, dat de vraag *waar* en *hoe* de oeververbindingen in de toekomst moeten worden tot stand gebracht, alleen een goede beantwoording kan krijgen, indien het geheele gebied van Nieuwen Waterweg, Nieuwe Maas en Oude Maas, Noord en Kil in oogenschouw wordt genomen. Bij het voortduren van den bestaanden toestand zou daarom ook ten aanzien van het oeververbindingsvraagstuk meer en meer het gevaar dreigen, dat door de bestaande gemeentelijke grenzen slechts naar locale oplossingen zonder samenhang wordt gezocht, waardoor het groote economische geheel van alle havens gezamenlijk niet als zoodanig zou worden onderscheiden.

Waar alle groote bevolkingscentra in het havengebied aan de groote rivieren gelegen zijn, is het van belang in dit verband nog te vermelden, dat de Kamer van Koophandel te Rotterdam met nadruk de wenschelijkheid naar voren bracht, dat het doorgaande verkeer om de groote centra heen zou worden geleid.

e. Andere onderwerpen van overheidszorg.

Algemeen uitbreidingsplan van Rotterdam.

Het heeft zijn nut dit overzicht aan te vangen met een korte weergave van de van de zijde van het gemeentebestuur van Rotterdam gegeven beschouwingen, welke van algemeene strekking waren. De aandacht werd gevestigd op het vanwege de gemeente Rotterdam vervaardigde z.g. algemeen uitbreidingsplan dier gemeente ¹⁾, dat als een eerste studie moet worden beschouwd, welke zich na verdere overweging en na overleg met de daarbij betrokken lichamen meer of minder zal kunnen wijzigen. Dit plan strekt zich uit, voor wat de groote lijnen betreft, westwaarts tot voorbij Vlaardingen, oostwaarts tot en met Capelle a/d IJssel en Ridderkerk, noordwaarts tot Kethel en zuidwaarts tot de Oude Maas. Nu deed zich het groote bezwaar voor, dat de gemeente Rotterdam, welker levensbelangen voor de toekomst bij de uitvoering van dit plan op het spel staan, inzake de vaststelling van de uitbreidingsplannen der omliggende gemeenten wel overleg kan plegen, doch geenerlei zeggenschap heeft. Van onderling overleg viel in deze weinig resultaat te verwachten. Zoolang toch de verschillende gemeenten in het havengebied elk voor zich zouden willen blijven voorzien in eigen behoeften aan haven- en industrieterreinen, volkshuisvesting en sportterreinen, was te vreezen, dat een groot ontwerp, naar hetwelk de ontwikkeling van het havengebied harmonisch zou kunnen plaats hebben, nimmer zou worden vastgesteld.

Provinciale commissie voor uitbreidingsplannen.

Met waardeering werd gememoreerd, dat in 1929 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland een eerste stap werd gedaan in het belang van een beteren streekuitleg, toen zij nl. een commissie benoemden, welke tot taak kreeg er voor te waken, dat de verschillende uitbreidingsplannen van aan elkaar grenzende gemeenten niet met elkaar in strijd komen. Intusschen was dit op zichzelf niet voldoende en het bleef dan ook aan ernstigen twijfel onderhevig, of, ook wanneer de provinciale commissie haar taak zeer ruim opvat, langs dezen weg de bindende vaststelling en de verwezenlijking van een meer algemeen uitbreidingsplan, zooals het gemeentebestuur voor oogen stond, kan worden bereikt.

Naar elkaar toegroeien van bebouwde kommen.

De Kamer van Koophandel te Vlaardingen wees er op, dat door het steeds toenemende verkeer, den aanleg van straten en het bouwen van geheel nieuwe wijken de afstand tusschen de kommen der verschillende steden steeds kleiner wordt en de aanrakingspunten voortdurend toenemen. Incidenteel moest thans herhaaldelijk een oplossing gezocht worden voor problemen, gerezen tusschen twee aangrenzende gemeenten, waarvan de besturen trachten voor hun ingezetenen zoo groot mogelijke voordeelen te bedingen, vaak ten koste van de onderlinge verstandhouding.

Havenaanleg enz. op het gebied van kleine gemeenten.

Van den kant van het Rotterdamsche gemeentebestuur werd nog gewezen op de gevolgen van havenaanleg, vestiging van industrieën en den aanleg van groote werken op het gebied van kleine gemeenten. Men zou zich toch niet kunnen voorstellen, dat deze gemeenten op den duur zouden kunnen voorzien in de ten gevolge van die werken noodig geworden maatregelen van politie, brandweer, ziekenhuiszorg, onderwijs enz. Men moest zich eens indenken, hoe in tijden van besmettelijke ziekten de gang van zaken in het havengebied zou zijn. Naarmate de thans nog zelfstandige gemeenten meer tot een eenheid samengroeien,

¹⁾ Inmiddels is dit plan onder de benaming „Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam” door Burgemeester en Wethouders van Rotterdam bij schrijven van 10 Februari 1931 aan den gemeenteraad aangeboden. De Commissie heeft dit stuk als Bijlage IV bij dit verslag doen opnemen.

zou, naar de meening van het gemeentebestuur, zich voorts de behoefte doen gevoelen aan meer uniformiteit in velerlei verordeningen, aan samenvoeging van diensten en bedrijven, waardoor een meer economische exploitatie verkregen zou kunnen worden.

Veiligheid in en om havens.

In havenaanleg op het gebied van kleine gemeenten zag de Centrale Bond van Transportarbeiders bezwaren uit een oogpunt van de veiligheid in en om de havens, ter verzekering waarvan vele maatregelen genomen moeten worden. De Bond verwees naar de door de arbeidsconferentie te Genève in het voorjaar van 1929 aangenomen conventie, regelende beschermende maatregelen ter voorkoming van ongevallen van arbeiders, werkzaam bij het laden en lossen van schepen. Het gaat hier, naar hij meende, niet alleen om de werktuigen aan boord en op den wal en de directe toegangswegen naar de schepen, maar ook om de geheele verlichting en alle wegen naar en in de havens en ten slotte om het belang van een goeden ambulancedienst, van eerste hulp en van goede medische hulp en ziekenhuisverpleging.

Gevolgen aanleg van particuliere haveninrichtingen.

In het bijzonder aan den aanleg van particuliere havens bleken, naar de ondervinding uitwees, bezwaren verbonden te zijn. Burgemeester en Wethouders van Rotterdam vestigden in dit verband de aandacht van de Commissie op de ongewenschte gevolgen van den aanleg van de z.g. Poortershaven, een particuliere haven onder Hoek van Holland. Ruim 25 jaar geleden had het Rijk een toentertijd onder de gemeente Naaldwijk, tusschen den spoorweg en den Nieuwen Waterweg gelegen oeverperceel in erfpacht uitgegeven aan de N. V. Handelsinrichtingen „Poortershaven”. Deze Naamlooze Vennootschap stichtte in de onmiddellijke nabijheid van de door haar op dat perceel aangelegde haveninrichting verschillende woningen ten behoeve van het in haar bedrijf werkzame personeel. Een weg, welke van het zoo ontstane buurtje, hetzij rechtstreeks hetzij via een reeds bestaanden openbaren weg, verbinding had kunnen geven met Hoek van Holland, Naaldwijk of Maassluis werd echter niet aangelegd. Eenige verplichting daartoe was bij de erfpachtsuitgifte aan de Naamlooze Vennootschap trouwens niet opgelegd. Dit had ten gevolge, dat de bewoners van het buurtje zich genoodzaakt zagen om, wilden zij één der genoemde plaatsen bereiken, den spoorwegberm te volgen. Toen dit in 1917 door de H. IJ. S. M. verboden werd, kon eerst na lange onderhandelingen de gemeente Rotterdam bereiken, dat den bewoners uitpad naar een openbaren weg werd verleend over een „spoorwegdienst-overweg” en verschillende weilanden. Het vraagstuk van het verschaffen van een behoorlijke wegverbinding is, aldus Burgemeester en Wethouders, niettegenstaande verdere onderbroken onderhandelingen, zijn oplossing nog niet genaderd; vast staat echter wel, dat ten gevolge van de wijze, waarop het Rijk grond heeft uitgegeven, de gemeente Rotterdam zich belangrijke financiële offers zal hebben te getroosten.

Aan de onder Pernis gelegen Vondelingenplaat bleken dergelijke omstandigheden als te Poortershaven reden tot klachten te geven. De Steenkolen-Handelsvereniging, welke aldaar een inrichting voor het bunkeren van schepen exploiteert, deelde mede, dat de wegen, die naar haar terreinen leiden, zelfs niet aan de allerlaagst gestelde eischen voldoen, zoodat nagenoeg alles, wat daarheen gebracht moet worden, door haar zelf te water moet worden aangevoerd. Tevens berichtte deze onderneming, dat bij ongevallen in haar bedrijf geneeskundige hulp verleend wordt door doktoren uit het aan de andere zijde van de rivier gelegen Vlaardingen. Bij eventueelen brand op haar terreinen of in de arbeiderswoningen was de Steenkolen-Handelsvereniging aangewezen op het brandbluschmateriael van Pernis, wat, voorzoover zij wist, zeer primitief is. Intuschen had zij in zoverre in de behoefte voorzien, dat zij vrijwel te allen tijde een sleepboot, voorzien van pomp-capaciteiten en brandbluschmateriael, aan haar terreinen heeft liggen,

ten einde in de nabijheid van de rivier hulp te kunnen verleen.

Plaats der woonwijken.

De Scheepvaart Vereeniging Zuid wijdde bij haar pleidooi voor eenheid in de ontwikkeling van het havengebied nog bijzondere aandacht aan de plaats van vestiging van woonwijken. Het is h. i. niet in geld te waardeeren, hoeveel arbeid dagelijks verspild wordt door te groote transportafstanden, als gevolg van onoordeelkundige ligging van bedrijf en woning ten opzichte van elkaar. Dat de uit een economisch oogpunt gezien zeer willekeurige gemeentelijke indeeling van het havengebied van Dordrecht tot Hoek van Holland veel verspilling ten gevolge heeft, is, naar het de Scheepvaart Vereeniging voorkwam, moeilijk voor tegenspraak vatbaar. Veel meer nog dan hetgeen een verkeerde plaatsing van de onderdeelen van een fabriek ten opzichte van elkaar beteekent aan geldverlies voor de onderneming, beteekent, naar zij meende, de verkeerde plaatsing van de onderdeelen van een groot havencomplex voor de bevolking.

Woonwijken in kleine gemeenten.

Een goede en doorlopende zorg voor de volkshuisvesting en voor ontwikkelings- en ontspanningswerk is, meende de Centrale Bond van Transportarbeiders, voor een vlottende en groote havenbevolking dringend geboden. Deze taak zou, naar zijn oordeel, verre de krachten van kleine gemeenten te boven gaan, temeer omdat juist zij op den duur al meer uitsluitend een arbeidersbevolking tot zich zouden trekken.

Concentratie van stankverspreidende bedrijven.

De Kamer van Koophandel te Vlaardingen achtte het gewenscht — hierbij het oog hebbende op Vlaardingen — dat stankverspreidende bedrijven zooveel mogelijk geconcentreerd worden op terreinen van zoodanige ligging, dat de hinder tot een minimum beperkt wordt.

Belastingverschillen.

Als een indirect gevolg van het deelnemen aan de ontwikkeling van het havengebied door de kleine gemeenten werd van de zijde van het gemeentebestuur van Rotterdam toenemende ongelijkheid in belastingen tusschen de verschillende gemeenten gevreesd. Sommige gemeenten zullen, naar voorzien werd, in hoofdzaak arbeidersbevolking trekken, andere ook meer welgestelden. Hoe meer trouwens het stedelijk karakter der voormalige plattelandsgemeenten zou worden geaccentueerd, des te hooger eischen zouden ook de daar wonende arbeiders gaan stellen.

§ 3. De begrenzing van Rotterdam.

In hoofdzaak van de zijde van de gemeente Rotterdam bereikten de Commissie klachten over den omvang van het grondgebied dier gemeente, dat niet meer aan de behoeften zou voldoen en dan ook dringend uitbreiding noodig zou hebben.

Bevolkingsaanwas en vestiging van industrieën in randgemeenten.

De aandacht werd gevestigd op den zeer sterken bevolkingsaanwas van de gemeenten Overschie en Hillegersberg. Van 1924 tot 1929 was het aantal inwoners van Overschie gestegen van 5536 tot 6598, dat van Hillegersberg van 6946 tot 13698. Deze stijging was feitelijk als een groei van Rotterdam te beschouwen.

Uit de bevolkingscijfers blijkt dan ook duidelijk, aldus werd betoogd, dat Rotterdam in zijn grenzen bekneld zit, met het gevolg, dat het op eigen territorium niet meer voldoende ruimte vindt voor aanleg van nieuwe havens, kanalen en industrie-terreinen met bijbehorende woonwijken. Hiervóór werd reeds mededeeling gedaan van de moeilijkheden, welke, naar de meening der gemeente, uit deze situatie voortspruiten, moeilijkheden, die niet zouden zijn te ondervangen door een oplossing,

welke het Rotterdam mogelijk maakt de noodige werken uit te voeren op het grondgebied van andere gemeenten. Eenerzijds toch zou dit hoogst ongewenschte gevolgen kunnen hebben voor de betreffende plattelandsgemeenten, die aldus voor moeilijkheden kunnen komen te staan, welke oplossing hun krachten verre te boven gaat, anderzijds zouden daarmee ook de bezwaren voor Rotterdam zelf niet worden ondervangen. De exploitatie van dergelijke werken was immers niet mogelijk zonder de beschikking over overheidsbevoegdheid (met het oog op politie, inning havengelden enz.).

De bestaande toestand leidde er bovendien toe, dat verschillende bedrijven van de haven van Rotterdam profiteeren, zonder in de kosten van den aanleg en de exploitatie van die haven bij te dragen. Naast verschillende industrieën en ondernemingen aan de rivieroever, waren daartoe ook een aantal onder Overschie en Hillegersberg gevestigde industrieën te rekenen. Genoemd konden worden de fabriek van de firma van Nelle, de hout-handel van de N. V. A. van Stolk & Zoonen, welke onder Overschie zijn gevestigd, en de fabrieken van Allan & Co., van de N. V. Algemeene Kunstzijde Unie en van de N. V. Machinefabriek Spronk, welke onder Hillegersberg gelegen zijn.

Door Rotterdam gedeelde belasting.

Van den kant van het gemeentebestuur van Rotterdam werd ook aandacht gevraagd voor de onbillijkheid, welke gelegen zou zijn in het feit, dat, hoewel de gemeente Rotterdam met groote kosten onder de gemeente Overschie het z.g. Schie-Schiekanaal heeft aangelegd, zij ten opzichte van de aan dat kanaal gevestigde en nog te vestigen industrieën geen gebruik kan maken van de bevoegdheid om de belasting, bedoeld in artikel 280 der Gemeentewet, te heffen. Deze belasting, die te Rotterdam onder den naam van straatbelasting sedert 1903 geheven wordt, moest volgens de bewoordingen van het aangehaalde artikel worden beschouwd als een billijke bijdrage van de belendende onroerende goederen in de kosten van aanleg en onderhoud der land- en waterwegen. Waar nu de gemeente voor aanleg en onderhoud van bedoeld kanaal groote bedragen had uitgegeven en nog zou uitgeven, was het onbillijk, dat de betrokken gebouwen en erven niet evenals de binnen de gemeente gelegen goederen, die zich in een dergelijke positie bevinden, in de genoemde belasting konden worden aangeslagen. Ook de verliezen aan andere belastingen, ten gevolge van de vestiging van verschillende industrieën buiten de gemeente, moeten, aldus werd betoogd, aanzienlijk worden geacht. In dit verband konden in het bijzonder genoemd worden de firma van Nelle, de N. V. A. van Stolk & Zoonen, de bovengenoemde kunstzijdefabriek en het bedrijf der „Bataafsche”, dit laatste, voorzoover het zich naar de gemeente Pernis zou verplaatsen, vóórdat deze gemeente met Rotterdam is vereenigd. Ook in de gevallen, waarin invloeden van door Rotterdam op het gebied der buitengemeenten aangelegde werken niet aanwezig zijn, moest alleen de onmiddellijke nabijheid der groote koopstad Rotterdam als de oorzaak beschouwd worden van de vestiging van welvarende industrieën en goeode belastingplichtigen in die gemeenten.

Nauwe begrenzing en wet op financiële verhouding Rijk-Gemeenten.

Ook werd van de zijde van het gemeentebestuur van Rotterdam nagegaan, welken invloed het vorenstaande zou uitoefenen op de toepassing van de nieuwe wet op de financiële verhouding tusschen het Rijk en de gemeenten. Er werd aan herinnerd, dat in deze wet de zakelijke, aan het territoir gebonden belastingen een zeer belangrijke plaats in het gemeentelijke belastingstelsel hebben gekregen, terwijl aan de inkomstenbelasting (in den vorm van opcenten op de z.g. fondsbelasting) een meer bescheiden karakter is toegekend. Een en ander was bewerkstelligd door aan de gemeenten af te staan 75 pct. van de opbrengst der hoofdsom van de grondbelasting en de geheele personeele belasting. Daarbij heeft de bedoeling voorgezeten om de gemeenten met de zakelijke heffingen van onroerende goe-

deren en de verteringsbelasting vaste inkomsten te geven, die niet aan groote conjunctuurschommelingen onderhevig zijn, en, in verband met een normalen aanbouw, elk jaar een geregeld accres zullen vertoonen, dat ongeveer gelijken tred houdt met de toeneming der bevolking. Daarnaast zijn natuurlijk ook nog wel conjunctuurbelastingen blijven bestaan, waartoe voornamelijk gerekend moeten worden de opcenten op de dividend- en tantiëmebelasting en die op de fondsbelasting. Het geheele stelsel was echter zoo gedacht, dat bij toeneming van de bevolking en de welvaart de opbrengst van vrijwel alle belastingen toeneemt, maar dat er bij schommelingen in de conjunctuur toch een vaste kern van zakelijke heffingen zal zijn, die aan het gemeentelijke budget een zekere stabiliteit verleent. Ook het aanzienlijk verhoogde hoofdgeld, per inwoner berekend en telkens voor vijf jaar vastgesteld, zou in die richting wijzen. Dit stelsel nu zou te Rotterdam niet tot zijn recht kunnen komen, omdat op den duur de zakelijke heffingen geen accres meer zouden kunnen vertoonen. Immers aan de uitgifte van industrieterrein zou, ten gevolge van het buiten haar grenzen groeien van de gemeente, een einde komen; reeds hadden nieuw te vestigen industrieën een plaats in de aangrenzende gemeenten gezocht. Dientengevolge komen, aldus werd betoogd, de grond- en straatbelasting en eventueel ook de bedrijfsbelasting aan die gemeenten ten goede, terwijl, indien behoorlijke winsten worden gemaakt, ook de opcenten op de dividend- en tantiëmebelasting en die op de fondsbelasting (inkomstenbelasting) van bedrijfsleiders en personeel aan Rotterdam ontgaan. Hierin werd een onrechtvaardigheid gezien, omdat als de natuurlijke gang van zaken moest worden beschouwd, dat de rente en aflossing van de groote kapitalen, die de gemeente in havens en handelsinrichtingen heeft gestoken, en de exploitatiekosten in den vorm van belastingen en retributies terug worden ontvangen van de ondernemingen, die van die werken voordeel hebben.

Werken der gemeente buiten haar grenzen.

Dat het gemeentebestuur van Rotterdam bij de vervulling van zijn taak ten gevolge van de te nauwe begrenzing dier gemeente vaak niet in staat is voor het uitvoeren van werken geschikte terreinen binnen de grenzen te vinden, brengt, aldus werd van de zijde der gemeente geklaagd, vele moeilijkheden met zich mede.

Zoo had de gemeente buitengewoon groote bezwaren ondervonden bij het zoeken naar geschikte terreinen voor de stichting van remises, garages en een centrale werkplaats voor haar zich steeds uitbreidend tram- en autobusbedrijf. Ook de voorgangster van het gemeentelijke trambedrijf, de Rotterdamse Electricische Tramweg-Maatschappij, had dit bezwaar reeds ondervonden en was indertijd tot den bouw van een remise in de randgemeente Hillegersberg overgegaan, omdat binnen de tegenwoordige grenzen van Rotterdam, althans aan den rechteroever, waar de remise gevestigd moest worden, geen geschikt terrein te vinden was. Ook voor een nog te bouwen remise en autobusgarage en voor de ontworpen centrale werkplaats had men binnen de gemeente Rotterdam geen geschikt terrein kunnen vinden.

De Kamer van Koophandel te Rotterdam wees op de onvolledigheid van de inrichtingen voor het markt- en veilingwezen te Rotterdam. Het was van belang, dat deze inrichtingen op punten gevestigd worden, die eenerzijds gemakkelijk van het platte land af kunnen worden bereikt en anderzijds zoo gunstig mogelijk gelegen zijn ten opzichte van de ligplaatsen der lijnbooten en de goederenstations. Hoewel de Kamer deze aan gelegenheid niet met zooveel woorden in verband bracht met de kwestie der begrenzing van Rotterdam, maakt de Commissie te dezer plaatse toch melding van deze klacht, omdat haar bekend is, dat de gemeente Rotterdam inderdaad voor een markt, bestemd voor groenten, fruit en melk, geen terrein binnen haar grenzen heeft kunnen vinden, zoodat zij zich genoodzaakt zag daarvoor de onteigening van een terrein onder de gemeente Overschie aan te vragen.

Exploitatie intercommunaal tramnet.

Van de zijde van het gemeentebestuur van Rotterdam werd voorts aandacht gevraagd voor de eigenaardige moeilijkheden, die de exploitatie van een tramnet, dat zich over een centrum-gemeente en verschillende randgemeenten uitstrekt, voor de centrum-gemeente met zich meebrengt. Voorop werd gesteld, dat het voor een havenstad als Rotterdam een levensvoorwaarde is, dat de verbindingen te land en te water niet alleen in de bestaande behoefte voorzien, doch ook reeds worden in dienst genomen om nieuw aangelegde industrieterreinen of havens met bijbehorende terreinen tot ontwikkeling te brengen. Wanneer Rotterdam echter deze gedragslijn volgde en bij de exploitatie van het tramnet lijnen naar de randgemeenten aanlegde, schiep het de mogelijkheid, dat een deel van zijn inwoners zich buiten zijn grenzen gaat vestigen. Bovendien werden ten gevolge van de uitgaven, die Rotterdam zich zodoende getroost, de grondprijzen in de betrokken randgemeenten steeds hoger. Hier komt nog bij, dat het volstrekt niet uitgesloten moest worden geacht, dat, wanneer een randgemeente, mede dank zij den aanleg van een tramlijn, tot ontwikkeling is gekomen, door Gedeputeerde Staten, zij het onder zekere beperkingen, concessie wordt verleend voor een autobusverbinding in concurrentie met de bestaande tramverbinding. Als voorbeelden van randgemeenten, waarbij de hier geschetste moeilijkheden zich voordoen, werden genoemd Schiedam en Hillegersberg, in welke laatste gemeente met name de aanwezigheid van het dorpje Terbregge bezwaren veroorzaakte. Dit alles zou niet meer mogelijk zijn, indien de randgemeenten, die feitelijk hun ontwikkeling te danken hadden aan of in hun verdere ontwikkeling afhankelijk waren van de groote naburige gemeente, tot één groote gemeente, zij het dan eventueel met gedecentraliseerd bestuur, vereenigd werden.

Zienswijze van andere lichamen.

In het algemeen wilde de Kamer van Koophandel te Rotterdam, hoewel zij geen voorstandster was van het z.g. groote annexatieplan der gemeente Rotterdam, niet bestrijden, dat de gemeentelijke grenzen van Rotterdam naar meer dan één zijde uitzetting behoeften. Het bestuur van het Departement Schiedam der Maatschappij voor Nijverheid en Handel achtte annexatie van Schiedam door Rotterdam gewenscht.

§ 4. Het havengebied binnen de grenzen van Rotterdam.**Financiëel havenbeleid der gemeente.**

Omtrent het bestuur der haven door de gemeente Rotterdam merkte de Kamer van Koophandel aldaar op, dat, terwijl de tot dusver gevolgde wijze van werken vele jaren deugdelijk gebleken is, het oude stelsel niet meer op den nieuwen toestand is berekend. Als een ernstig bezwaar werd gevoeld, dat de havenpolitiek mede — of wellicht vooral — wordt bepaald door buiten het havenbelang gelegen factoren. De geschiedenis van de Rotterdamsche haven had meermalen aangetoond — de Kamer verwees hiervoor naar het door haar uitgegeven Gedenboek — dat, terwijl de technische uitrusting van de haven op uitnemende wijze door het gemeentebestuur werd verzorgd, het financiële havenbeleid veelal niet werd gevoerd met koopmansinzicht. De Kamer had dan ook in de jaren na den oorlog meer dan eens aanleiding gehad de aandacht van het gemeentebestuur daarvoor te vragen en zij kon de gedachte niet van zich zetten, dat de weinige geneigdheid om aan vertoogen van dien aard het oor te leenen is voortgevloeid uit het verlangen, om bij behoud van zekere posten van inkomsten en uitgaven de begroting voor het eerstkomende jaar sluitend te houden, zonder dat daarbij aan grootere, doch in iets verdere toekomst gelegen belangen de noodige aandacht wordt geschonken. De hervorming van het stelsel van gemeentelijke retributies op de scheepvaart, welke reeds langen tijd noodzakelijk is, ten einde het verkeer van lijnschepen en het door deze vooral bewerkstelligde vervoer van stukgoederen, dat zich over Rotterdam niet naar wensch ontwikkelt, te bevorderen, scheen onder de tegenwoordige verhoudingen niet mogelijk, tot schade van de algemeene welvaart.

Trage afwikkeling van zaken.

In de praktijk der laatste jaren was voorts herhaaldelijk gebleken, dat de vlotte afwikkeling van zaken in gevaar wordt gebracht. De Kamer meende niet te mogen nalaten in dit verband te herinneren aan het voorbeeld van de Rotterdamsche stukgoedcommissie. In dit geval ging het voor de gemeente Rotterdam om een eigen, tastbaar belang, toeneming van het stukgoedverkeer. Desniettenstaande was, nadat genoemde commissie in 1926 was ingesteld, en, naar de Kamer bekend was, met bekwamen spoed belangrijke rapporten had uitgewerkt, in ruim drie jaar nog niets gebeurd.

Propaganda voor de haven.

De Centrale Bond van Transportarbeiders achtte het wenselijk, dat de gemeente Rotterdam meer dan tot dusver zich toelegt op het maken van reclame, het op touw zetten van perscampagnes etc. Reederijen in binnen- en buitenland, die in aanmerking komen voor het openen van nieuwe verbindingen op Rotterdam, dienden te worden bezocht en aangemoedigd.

Outillage.

Aangaande de uitrusting van de haven meende de Kamer van Koophandel, dat zij er niet voldoende op is ingericht om een schip te bedienen, dat voor een deel met massagoed, voor een deel met stukgoed is beladen. Het zou mogelijk moeten zijn om, zooals elders het geval is, tegelijkertijd het massagoed over te laden in aan beide zijden van het zeeschip gelegen binnenschepen en het stukgoed op de kade.

Achtte de Kamer een gemeentelijk toezicht op de outillage in engeren zin voldoende, de Centrale Bond van Transportarbeiders zou gaarne zien, dat de gemeente zich daarin meer deed gelden dan tot heden. Den omvang en de ontwikkeling van het Gemeentelijk Entrepôt oordeelde de Bond onvoldoende en onjuist het feit, dat, met uitzondering van een aantal kranen, de mechanische werktuigen alle in handen van particulieren zijn. Voorts achtte deze Bond het gemis aan ligruimte aan door de gemeente beheerde loodsen en kaden voor den gaanden en komenden man een ongewenschten toestand. Deze gebreken onthielden aan kleine ondernemers, zooals die b.v. in de haven van Antwerpen in groot aantal aanwezig zijn en veel tot verlevendiging daarvan bijdragen, de kans om hun krachten te ontplooien.

Regularisatie arbeidskracht in de haven.

Mede is, naar de Bond meende, voor de gemeente een taak weggelegd op het gebied van de regularisatie van de arbeidskracht. Deze kon om twee redenen niet aan het inzicht en de welwillendheid der ondernemers worden overgelaten, ten eerste niet, omdat het belang en de naam der haven vorderden, dat steeds over goede arbeidskracht kan worden beschikt, en ten tweede niet, omdat een ongebreidelde toelating van arbeidskracht de gemeente doorlopend voor zeer aanzienlijke uitgaven aan werkloozenuitkeering plaatste. De ondernemers streefden er slechts naar op het allerdrukste uur van den meest voorspoedigen dag nog over een overschot aan arbeidskracht te kunnen beschikken. Voor het overige bekommerden zij zich om deze arbeiders niet. Dit beteekende, dat er een zeer groot aantal z.g. gelegenheidsarbeiders is, voor wie in de haven geen bestaan is te vinden en die aanhoudend op aanvullenden steun van de gemeente zijn aangewezen. Eenerzijds kostte dit de gemeente veel, anderzijds mochten arbeiders, die steeds van te geringe verdiensten met aanvullenden steun, in totaal beneden het minimum, leven, niet als goede arbeidskrachten worden aangemerkt.

Ligplaatsen voor binnenschepen en verbinding met binnenwateren.

Verbetering in de technische uitrusting van de haven achtte de Kamer van Koophandel noodig op het punt van de ligplaatsen voor binnenschepen. Deze moesten zoodanig worden aangebracht, dat de binnenschepen niet te ver van de los- en

laadplaatsen der zeeschepen hun beurt kunnen afwachten. De Kamer bepleitte voorts de totstandkoming van een goede verbinding tusschen de bestaande binnenwateren en de rivier de Nieuwe Maas. Ook de Kamer van Koophandel te Delft bleek dit van belang te achten, waar zij aandrang op een spoedige voltooiing van de z.g. Parksluizen te Delfshaven.

Accommodatie voor watervliegtuigen.

De Kamer van Koophandel te Rotterdam wees nog op de wenschelijkheid, dat in de omgeving van de stad geschikt kan worden over een watervlakte, waar watervliegtuigen behoorlijk kunnen neerstrijken.

Veilingruimte voor zuidvruchten.

De Kamer achtte voor de te Rotterdam aangevoerde zuidvruchten meer en betere veilingruimte noodig op punten, die zoo gunstig mogelijk gelegen zijn ten opzichte van de betrokken lijnbooten en van de goederenstations.

Personeenvervoer op spoorwegen.

De behandeling van het personenvervoer op de spoorwegen te Rotterdam noemde de Kamer zeer gebrekkig. De Directie der Nederlandsche Spoorwegen, die door de Commissie van deze klacht in kennis werd gesteld, was het niet duidelijk, waar deze klacht op berustte. Indien hiermede bedoeld werd, dat de stations Delftsche Poort en Maas niet aan moderne eischen voldoen, dan kon zulks niet worden ontkend. Hierin zou echter verbetering komen, wanneer de plannen tot wijziging der spoorwegtoestanden in en om Rotterdam tot uitvoering geraken.

Goederenverkeer op spoorwegen.

Wat het goederenverkeer betreft, had de Kamer verschillende klachten ontvangen, dat de aflevering en aanneming van goederen op de spoorwegen, ondanks de medewerking van het spoorwegpersoneel, stagnatie heeft ondervonden ten gevolge van onvoldoende geschiktheid van de spoorwegterreinen, waar deze handelingen moeten geschieden. Dit bezwaar was volgens de Directie der Nederlandsche Spoorwegen te algemeen gesteld. Men had vermoedelijk het oog op de tijdelijke moeilijkheden, die in verband met den bouw van eenige nieuwe loodsen te Rotterdam-Maas ondervonden waren. Ook het station Delftsche Poort was ten gevolge hiervan tijdelijk zwaarder belast moeten worden.

Oeververbindingen.

De Kamer van Koophandel wees er voorts op, dat de eenige te Rotterdam bestaande vaste oeververbinding zeer ver naar het Oosten is gelegen en, naarmate de haventerreinen zich naar het Westen uitbreiden, meer en meer onvoldoende wordt. Het moest van belang geacht worden, dat men bij de inrichting van het havengebied er naar blijft streven het goederenverkeer door middel van wagens door de stad — met name tusschen de beide oevers — zooveel mogelijk te beperken, maar belangrijk zou dit verkeer altijd blijven. Om die reden beschouwde de Kamer betere verkeerstoestanden in de stad en een tweede vaste oeververbinding beneden de bruggen — zoo mogelijk door een tunnel — als een eisch des tijds, waaraan niet valt te ontkomen.

Vestiging van industrieën.

De Centrale Bond van Transportarbeiders achtte het van groot belang, dat het gemeentebestuur van Rotterdam groote industrieën tracht te bewegen zich binnen het havengebied te vestigen, vooral dezulke, die veel grondstoffen importeerden en voor export werken. Deze industrieën leverden nu eenmaal de kern van het vervoer.

Gebrek aan medewerking van het Rijk.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam beklagden zich erover, dat de Regeering niet steeds voldoende oog heeft voor het groote nationale belang, dat bij den bloei van de Rotterdamsche haven is betrokken. Zij doelden hierbij vooral op het feit, dat door het Rijk in de laatste jaren telkens weer nieuwe financiële lasten op de havenexploitatie werden gelegd, zelfs in die mate, dat van een zekere stelselmatigheid kon worden gesproken.

Zand baggeren in groote rivieren.

Als voorbeeld noemden Burgemeester en Wethouders in de eerste plaats de door het Rijk geëischte vergoeding voor het zand, dat door de gemeente voor haar groote werken uit de rivieren gebaggerd wordt. Tot 1918 had het Rijk hiervoor nimmer eenige vergoeding gevraagd. In dat jaar was het Domeinbestuur, welk orgaan de privaatrechtelijke contracten tusschen het Rijk en derden sluit, plotseling met den eisch gekomen, dat 2 cent per M³. gebaggerde specie moest worden betaald, waarmede over de jaren 1918 en 1919 al aanstonds bedragen van f 2660 en f 746 gemoeid waren. Een schrijven van de zijde van het gemeentebestuur, waarbij verzocht werd in den verfolge bij het bepalen van een vergoeding rekening te houden met het bijzonder karakter en den buitengewonen omvang der gemeentelijke baggerwerken, had slechts tot resultaat gehad de sobere mededeeling van het Domeinbestuur, dat de gemeente in deze gelijkgesteld werd met elk particulier en de vergoeding voortaan 4 cent per M³. zou bedragen. Nadat een nieuw protest van de gemeente, in 1920 ingediend, 5 jaren onbeantwoord was gebleven, had „Domeinen” in 1925, zonder noemenswaardige weerlegging van de argumenten der gemeente, een vordering ingediend tot een bedrag van rond f 200 000. Deze stroeve houding had geleid tot een uitvoerig schrijven van het gemeentebestuur aan den Minister van Financiën. Hierin had het gemeentebestuur betoogd, dat het Rijk, als zijnde belast met het onderhoud en de verbetering van den Waterweg, van de baggerwerken der gemeente profiteert, dat bij het baggerwerk voor onderhoud langs kaden de opzet van zandwinning geheel ontbreekt, omdat de daarbij verkregen specie volstrekt onbruikbaar is, dat nog in 1917 het Domeinbestuur het verband tusschen de baggerwerken der gemeente en het Waterstaatsbelang had erkend, doch dit sindsdien hardnekkig had geloofend, en ten slotte dat het gewonnen zand voor de gemeente geen handelsobject is, doch bestemd voor werken van algemeen, niet slechts van lokaal belang. De Minister bleek echter van meening te zijn, dat vrijstelling of verlaging subsidie aan de gemeente zou beteekenen, en was niet geneigd geweest den prijs te veranderen.

Burgemeester en Wethouders wezen er voorts op, dat het genoemde cijfer van rond f 200 000, waarbij de na 1925 verschuldigde bedragen nog moeten worden opgeteld, geen betrekking heeft op de door aannemers van de gemeente verrichte baggerwerken, waarvoor door dezen vergoedingen betaald worden, die middelmatig uiteraard eveneens ten laste van de gemeente worden gebracht. Vroeger was ook door de aannemers niets betaald, aangezien zij op grond van de concessie der gemeente baggerden. Men mocht aannemen, dat in deze de veranderde houding van het Rijk nog een extra-belasting van f 70 000 per jaar voor de gemeente ten gevolge heeft.

Dat tusschen de gemeentelijke baggerwerken en het waterstaatsbelang verband bestaat, had het Rijk zeer goed begrepen, toen de winning van zand, bestemd voor de opspuiting van den Bergpolder en voor de grondverbetering ten behoeve van kaaimuurbouw aan de Merwehaven, ter sprake was gekomen. Voor dit baggerwerk had het Rijk nl. bepaalde vakken van de Oude Maas aangewezen. Het baggeren was op die wijze dienstbaar gemaakt aan de uitvoering van een Rijkswerk, nl. het verbeteren van den vaarweg van Dordrecht naar zee, en bespaarde het Rijk een uitgave van 1 à 1½ miljoen gulden. Voor de gemeente daarentegen bleek dit zeer oneconomisch te

zijn, aangezien het zand in de Oude Maas slecht van samenstelling is en bovendien alle extra-kosten wegens den grooten vervoer afstand aan den aannemer zouden moeten worden vergoed, welke extra-kosten voor de eerste 3 300 000 M³. van de in totaal te verwerken 5 000 000 M³. geraamd werden op f 600 000. Eerst toen door Burgemeester en Wethouders was bedreigd om althans het grove zand uit de Waalhaven te betrekken, hetgeen volgens genomen proeven technisch en financieel uitvoerbaar bleek, was de Minister eenigermate tegemoet gekomen en had hij toegestaan dit grove zand uit de Nieuwe Maas te winnen.

Boeien op de rivier.

Burgemeester en Wethouders beklagden zich verder over het door den Minister van Waterstaat ingenomen standpunt in zake het meren van zeeschepen aan boeien op de rivier. De Minister had nl. in 1925 den eisch gesteld, dat de boeien, welke hinder voor de scheepvaart zouden opleveren, moesten worden opgeruimd. Het gemeentebestuur had er op gewezen, dat de boeien niet gemist konden worden. Het verplaatsen van een aantal boeien naar het tot dusver voor rijnschepen bestemde zuidelijke gedeelte van de Waalhaven had een onmiddellijke uitgave van f 1 500 000 met zich mede gebracht voor het uitdiepen daarvan. Inderdaad waren de financiële gevolgen echter veel grooter, omdat door den maatregel een groote havenruimte aan de gemeente als het ware ontnomen werd. De vervanging daarvan kostte veel meer dan de genoemde som. Van hinder voor de scheepvaart was het gemeentebestuur bovendien niets gebleken. Er was trouwens geen reden om aan te nemen, dat de boeien meer hinder dan vroeger zouden opleveren, terwijl het zeer de vraag was, of door verwijdering van de boeien, die de rivier in twee vaarwaters verdeelen, de veiligheid van de vaart zou worden bevorderd. Ook de Kamer van Koophandel, toch bij uitstek de spreekbuis der betrokken belangengroepen, had zich, aldus Burgemeester en Wethouders, tegen den voorgenomen maatregel uitgesproken. Zij had verklaard niet te kunnen begrijpen, dat de aanleiding daartoe gelegen zou zijn in klachten uit scheepvaartkringen, aangezien haar juist gebleken was, dat men in die kringen op het behoud der boeien prijs stelde. De protesten van Burgemeester en Wethouders hadden ook in dit geval weder niet tot het gewenschte resultaat geleid. Slechts had de Minister een vermindering van het tempo, waarin de opruiming van de boeien zou moeten geschieden, in uitzicht gesteld. Tot zijn leedwezen had het gemeentebestuur zich genoodzaakt gezien ook in deze aangelegenheid te berusten.

Uitgifte strooken Rijkswater.

Voorts wees het gemeentebestuur op de veranderde houding van het Rijk ten aanzien van de uitgifte van strooken Rijkswater ten behoeve van steigerbouw. Voorheen waren dergelijke strooken water steeds om niet aan de gemeente in gebruik gegeven en in 1906 was nog een oppervlakte van 102 000 M². aan de gemeente verkocht voor slechts f 3 000 (rond f 0,03 per M².). In 1924 was echter plotseling voor de wateroppervlakte, die voor een steigerbouw noodig was, door het Domeinbestuur een erfpachtscanon van f 0,25 per M². per jaar geëischt. In een ander dergelijk geval werd dezelfde canon voor de direct benodigde wateroppervlakte bedongen, doch had het domeinbestuur de gelegenheid aangegrepen om tevens een canon te bedingen voor een 25 M. breede strook, strekkende langs het gansche terrein der betrokken maatschappij, die daarmede haar jaarlijksche uitgaven met f 3 375 zag stijgen. Burgemeester en Wethouders achtten het een zeer verontrustend symptoom, dat het Domeinbestuur in beide gevallen de opmerking maakte, dat de gemeente den canon op de betrokken maatschappij kon verhalen. In dezen gedachtengang werd immers geheel over het hoofd gezien, dat elke nieuwe last, dien de gemeente zich genoodzaakt ziet op haar huurders te leggen, de haven minder „konkurrenz-fähig“ maakt.

Grondverkoop en onteigening Pernis.

Veel nadeel had de gemeente ook ondervonden ten gevolge van de door het Rijk gevolgde gedragslijn bij den verkoop van de Beneden-Heyplaat in 1921. Voor dit onopgehoogd terrein, dat bij hoog water onderliep en geenerlei waarde als bouw- of cultuurgrond bezat, had de gemeente den hoogen prijs van f 5 per M². moeten betalen, terwijl bij de onteigening voor de Waalhaven in 1910 de Boven-Heyplaat, een geheel overeenkomstig terrein, aan de gemeente was toegewezen voor f 1,60 per M². De voor de Beneden-Heyplaat betaalde prijs nu was één der voornaamste oorzaken geweest, dat de gemeente bij de onteigening voor het z.g. Pernisplan voor veel meer afgelegen oeverterreinen, tot een gezamenlijke oppervlakte van 54 H.A., prijzen van f 3,80 tot f 4,20 per M². had moeten betalen en ten gevolge daarvan ook de binnenwaarts gelegen gronden hooger werden gewaardeerd, kortom dat de geheele onteigening veel duurder was geworden, dan anders het geval zou zijn geweest.

Onteigening Spaansche- en Oost-Abts-polder.

Groot nadeel is, naar Burgemeester en Wethouders mededeelden, voor de gemeente het gevolg geweest van de aanvankelijke afwijzing door Hooger Bestuur van de door haar aangevraagde onteigening van den Spaansche- en den Oost-Abts-polder, ten behoeve van de berging van baggerspecie. Hoewel van de zijde van het gemeentebestuur uitvoerig en met klem van redenen was betoogd, dat een andere en even economische oplossing van het vraagstuk van berging der baggerspecie niet was te vinden, had de Regeering medegedeeld, dat een andere oplossing moest worden gezocht, waarbij de landbouwbelangen meer zouden worden ontzien. Een nader ingesteld onderzoek had nu weliswaar de aanvankelijke bezwaren van de Regeering weggenomen, doch het door één en ander veroorzaakte belangrijke uitstel had toch reeds tot gevolg gehad, dat de loswallen in het z.g. Pernisplan, welke als vanzelfsprekend zijn aangewezen voor de berging van specie uit de in de toekomst onder Pernis te graven havens, moesten worden gebruikt voor berging van baggerspecie van elders, o.m. uit het Merwehavencomplex, ten gevolge waarvan te zijner tijd voor de Pernisser havens weer nieuwe bergruimte op grooten afstand van deze zou moeten worden gezocht. Ook had de gemeente zich door het uitstellen van de bovengenoemde onteigening reeds verplicht gezien in de nabijheid van den Kralingschen Plas meer specie op te spuiten, dan aanvankelijk in verband met het spoedig totstandkomen van het toekomstige bosch aldaar wenschelijk leek.

De weergegeven feiten leveren, naar de meening van Burgemeester en Wethouders, genoegzamen grond voor de uitspraak, dat de Regeering niet steeds voldoende de groote beteekenis inziet, die de bloei van de Rotterdamsche haven voor de nationale welvaart heeft. Wel sterk stak daartegen af de houding van de Belgische en Deutsche Regeeringen, die zelfs niet terugschrokken voor protectionistische maatregelen om de nationale havens, in het bijzonder Antwerpen en Hamburg, te steunen. Burgemeester en Wethouders wilden hiermede niet ook voor Rotterdam protectie bepleiten, doch meenden wel van de Nederlandsche Regeering te mogen verwachten, dat zij het Rotterdam in den zwaren concurrentiestrijd niet noodeloos moeilijk zou maken.

§ 5. Verspreide bezwaren.

Tenslotte bereikten de Commissie een aantal bezwaren, betreffende verschillende toestanden binnen het havengebied, doch buiten de gemeente Rotterdam. Hoewel ook deze bezwaren in het verband van het geheele havengebied moeten worden gezien, staan zij toch meer op zich zelf, dan de hiervoor behandelde en meent de Commissie dan ook ze afzonderlijk te kunnen vermelden.

Verbinding met de zee.

Bij het bespreken van de technische uitrusting van het havengebied wijdde de Kamer van Koophandel te Rotterdam

in de eerste plaats aandacht aan de verbinding met de zee. Zoowel de overheid als het bedrijfsleven, aldus de Kamer, hebben aan den toestand van den waterweg tusschen Rotterdam en de zee in de laatste halve eeuw ruimschoots aandacht geschonken. Desniettemin moest te dezen aanzien van bezwaren gewag gemaakt worden voornamelijk in dien geest, dat een goede gang van zaken in de toekomst niet zonder meer als verzekerd kon worden beschouwd. Het steeds drukker wordende scheepvaartverkeer bracht met zich mede, dat de bestuurders van de haven voortdurend bedacht moesten zijn op verdere verbetering van de vaargeul in den Nieuwen Waterweg. De toestand van het vaarwater tusschen de pieren zou daarbij steeds één van de voornaamste punten moeten blijven op het programma van hen, die met de zorg voor de havenbelangen zullen belast zijn.

Schiedamsche havens.

Het Departement Schiedam der Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel had de klacht vernomen, dat de Wilhelminahaven te Schiedam sterk verzandt en niet op de coorspronkelijk gedachte diepte van 9,60 M. — N.A.P. wordt gehouden, waardoor zeeschepen met eenigen diepgang aan den grond komen te zitten. Ook was er over geklaagd, dat de Schiedamsche havens nog steeds niet op het spoorwegnet zijn aangesloten. Voorts bereikte het Departement de klacht, dat de haven slecht geoutilleerd is wegens het ontbreken van kranen, terwijl men weerhouden wordt voor eigen rekening kranen te plaatsen, omdat de toestand van de kaden te slecht zou zijn.

Boeien op de rivier te Vlaardingen.

De Kamer van Koophandel te Vlaardingen meende, dat ten behoeve van de aldaar gevestigde industrieën eenige stopboeien in de rivier aangebracht konden worden, opdat, wanneer de particuliere aanlegsteigers bezet zijn, de schepen voorloopig aan de boeien ligplaats kunnen nemen. Ook Burgemeester en Wethouders van Vlaardingen vestigden op deze aangelegenheid de aandacht van de Commissie.

Haven van Maassluis.

Met betrekking tot Maassluis merkte bovengenoemde Kamer op, dat een betere en grotere laadgelegenheid ten dienste van het enorme groententransport wel op haar plaats zou zijn. Maassluis is h. i. door zijn ligging de aangewezen haven van het Westland en blijkens den invoer van bouwmaterialen en dergelijke ten behoeve van, en den groentenaanvoer uit het Westland wordt het, voor zoover dat mogelijk is, reeds als zoodanig beschouwd. Indien Maassluis meer havenruimte tot zijn beschikking kreeg met spoorwegaansluiting en verbinding met de Westlandsche Stoomtram Maatschappij, zou het lastige en met een omweg van pl.m. 40 K.M. over Rotterdam gepaard gaande transport vermeden worden, wat een aanmerkelijke besparing aan expeditiekosten zou beteekenen. De Kamer betwijfelde echter, of de gemeente Maassluis voor het oogenblik in staat is om de daarvoor noodige werken tot stand te brengen. Burgemeester en Wethouders dier gemeente waren op dezelfde gronden eveneens van meening, dat de havenruimte te gering is. Zij wezen er nog op, dat de voorhaven voortdurend te klein is, omdat de schepen van het loodswezen en van L. Smit & Co's Internationalen Sleepdienst daar gestationneerd zijn. Het maken van een nieuwe haven ging echter de draagkracht der gemeente te boven.

B. HET HAVENGEBIED EN HET ACHTERLAND.

§ 6. De verbindingen tusschen havengebied en achterland.

a. Waterwegen.

Richting Delft.

Reeds werd in § 4 van dit Hoofdstuk medegedeeld, dat de Kamer van Koophandel te Rotterdam de totstandkoming

beplette van een goede verbinding tusschen de rivier de Nieuwe Maas en de bestaande binnenwateren, terwijl de Kamer van Koophandel te Delft aandrang op een spoedige voltooiing van de z.g. Parksluizen te Delfshaven. Op dezelfde verbinding heeft betrekking de eveneens door laatstgenoemde Kamer voorgestane betere regeling van de doorvaarttijden voor de spoorbrug over de Delfshavensche Schie. Het gemeentebestuur van Schiedam was van meening, dat ten gevolge van de toeneming van het verkeer aan de spoorbrug over de Schiedamsche Schie een onhoudbare toestand was ontstaan. Betreffende de doorvaarttijden door de spoorwegbruggen deelde de Directie der Nederlandsche Spoorwegen mede, dat aan de regeling daarvan bij iedere dienstregeling opnieuw de noodige aandacht wordt gewijd en verbeteringen, waar mogelijk, worden aangebracht.

De Kamer van Koophandel te Rotterdam zou verbetering gebracht wenschen te zien in de verbindingen te water met Delft en Leiden en met de noordelijke provincies. In het bijzonder een verbetering van de Schie te Delft bij de Rotterdamsche Brug scheen de Kamer van Koophandel te Delft van groot belang.

Westland.

Laatstgenoemde Kamer was van oordeel, dat het Westland groot belang bij de Rotterdamsche havens heeft wegens den aanvoer van steenkool, glas en hout en den afvoer van verschillende tuinbouwproducten. Daartoe was allereerst noodig verbetering van de waterverbinding. Aangedrongen moest worden op spoedige uitvoering van het kanaal Westerlee—Kromme Zweth—Zweth—Dulder—Kastanjewetering—Delft, voorzien in het rapport der Commissie voor de vaartverbetering in het Westland, ingesteld door Gedeputeerde Staten in December 1924.

Richting Amsterdam. Twenthekanalen en Maaswerken.

De Kamer van Koophandel te Rotterdam drong aan op een zoo snel mogelijke voltooiing van de verbeteringswerken aan de binnenvaarwegen naar Amsterdam, op een spoedige uitvoering van de Twenthe-kanalen en voltooiing van de Maaswerken.

b. Spoorwegen.

Volledige spoorweguitrusting op beide oevers Nieuwe Maas.

Ten aanzien van de spoorwegverbindingen met het achterland is het allereerst van belang mede te deelen, dat de Kamer van Koophandel te Rotterdam het reeds in § 2, onder *c*, van dit Hoofdstuk vermelde denkbeeld om elk der beide oevers van de Nieuwe Maas van een op zich zelf volledige en afdoende spoorwegorganisatie te voorzien, zoowel voor het personen- als voor het goederenverkeer, de ernstige overweging waard achtte.

Doorgaande rijtuigen.

De Kamer meende voorts, dat aandacht besteed moet worden aan het feit, dat Rotterdam misdeeld is in het verkeer met doorgaande rijtuigen. De Directie van de Nederlandsche Spoorwegen, met dit bezwaar in kennis gesteld, kon dit niet toegeven. Zij deed de Commissie een overzicht toekomen van de voornaamste rechtstreeksche verbindingen in de zomerdienstregeling van 1930.

Tarieven.

Burgemeester en Wethouders van Dordrecht wezen op de houding van de buitenlandsche spoorwegen ten opzichte van de zeehavens, met name de Deutsche Spoorwegen ten opzichte van Hamburg, Bremen en Emden en de Belgische ten opzichte van Antwerpen en Gent. Bij de Nederlandsche Spoorwegen zou moeten worden aangedrongen op lagere tarieven en het betrachten van uiterste soepelheid. De Directie der Nederlandsche Spoorwegen deelde naar aanleiding van deze en dergelijke klachten o.m. mede, dat het h. i. niet aanging om buitenlandsche

vrachtprijzen zonder meer te vergelijken met de in Nederland geldende. Men moest de vrachtprijzen beschouwen binnen het raam van en rekening houdende met de voor elk land geldende bijzondere toestanden en omstandigheden. Wat de vrachtprijzen in België aangaat, moest de Directie er b.v. op wijzen, dat de levensstandaard daar veel lager is dan in ons land. Bovendien heeft België door minder waterwegen een veel intenser goederenvervoer per spoor, hetgeen lagere vrachtprijzen mogelijk maakt. Kenschetsend was, dat België telkens zijn tarieven verhoogde. De Directie deed wat zij kon om den Nederlandschen zeehavens de concurrentie met de buitenlandsche zeehavens mogelijk te maken, maar werd daarin ernstig belemmerd, o. a. doordien de Deutsche Rijksspoorweg Maatschappij haar tarief tot de Deutsche havens zóóveel gunstiger stelt dan haar tarief tot de Nederlandsche grens, dat de Nederlandsche Spoorwegen het verschil in totaal-vracht meestal niet kunnen overbruggen. Men moest niet denken, dat verlaging van tarieven niet per se een ongunstigen invloed op de ontvangsten uitoefent. Meestentijds was het zeer twijfelachtig, of een tariefsverlaging een zoodanige vervoersvermeerdering zal geven, als noodig is om het verschil in vrachtopbrengst en de hoogere kosten te dekken. De Directie had in dit opzicht lang niet altijd gunstige ervaringen opgedaan. Nochtans zegde zij toe op het punt van verdere tariefsverlaging te allen tijde diligent te blijven.

Verbindingen naar het O. en Z.

De Kamer van Koophandel te Rotterdam achtte op den duur voor Rotterdam de totstandkoming noodig van spoorwegverbindingen voor het goederenverkeer in de richting Utrecht, naar de Betuwe en over de Moerdijkbrug, welke van het steeds drukker wordende personenvervoer zoo weinig mogelijk last ondervinden. De Kamer wees er op, dat het als een ernstige verkeershindernis moet worden beschouwd, dat de genoemde brug, welke voor het zeer belangrijke verkeer tusschen Rotterdam en het Zuiden moet dienen, slechts van enkel spoor is voorzien. Het gemeentebestuur van Dordrecht achtte ten gevolge van dit feit de lijn Lage Zwaluwe—Dordrecht overbelast. Het was daardoor niet mogelijk de spoorwegverbinding tusschen het Brabantsche industriegebied, Limburg en Zeeland eenerzijds en de provincie Zuid-Holland, in het bijzonder de daarin gelegen havengebieden, anderzijds, zoodanig te regelen, dat een intense uitwisseling van goederen tusschen het Zuiden en het Noorden kan worden verkregen. Het snelverkeer naar het Ruhrgebied, Düsseldorf en Keulen werd hoofdzakelijk over Utrecht geleid, terwijl de zuidelijke route over Venlo toch aanzienlijk korter en dus meer aangewezen zou zijn. Bij vergelijking van de beide routes kwam het gemeentebestuur tot het volgende resultaat:

	Via Utrecht— Emmerik	Via Venlo— Kaldenkirchen
Rotterdam—Duisburg	250 K.M.	217 K.M.
Rotterdam—Düsseldorf	274 K.M.	220 K.M.
Rotterdam—Keulen	314 K.M.	248 K.M.

Voor Dordrecht werden de verschillen nog 48 K.M. grooter. Het verleggen van de snelverkeersroute in de aangegeven richting zou niet alleen het Deutsche achterland een kortere en goedkoopere verbinding met het havengebied verschaffen, doch tevens het Limburgsche kolenbekken en het Brabantsche industriegebied nauwer met de havensteden verbinden.

Hoewel de Directie der Nederlandsche Spoorwegen moest erkennen, dat een enkelsporige Moerdijkbrug op de capaciteit van het baanvak Dordrecht—Lage Zwaluwe een ongunstigen invloed uitoefent, diende men er toch, naar zij meende, wel rekening mede te houden, dat die capaciteit door de plaats gehad hebbende verzwaring van de brug, die sindsdien zonder snelheidsbeperking bereden mag worden, aanmerkelijk is opgevoerd, waardoor een belangrijke verbetering is verkregen. De Directie deelde voorts mede, dat het leiden van het snelverkeer van Rotterdam met Duisburg, Düsseldorf en Keulen over

Utrecht—Emmerik hoofdzakelijk zijn oorzaak vindt in de omstandigheid, dat bij het volgen van de route Utrecht—Emmerik tevens een rechtstreeksche verbinding van den Haag en Amsterdam met het Ruhrgebied wordt verkregen. Bij een poging om alsnog een nieuwe snelle verbinding transiet Venlo met Keulen te verkrijgen had de Directie vooralsnog niet de noodzakelijke medewerking van de Duitsche spoorwegen kunnen verkrijgen. Met het Limburgsche kolenbekken en het Brabant-sche industriegebied bestaat een snelverbinding, aldus de Directie.

c. Rijwegen.

Westland.

Wat allereerst de wegen naar het Westland betreft, de Kamer van Koophandel te Rotterdam achtte deze volkomen onvoldoende. Die te Delft beschouwde de verbindingen te land van het Westland met Rotterdam, vooral met het oog op het zeer omvangrijke vervoer van tomaten, druiven enz. naar die stad, van ten minste even groot belang als die te water. De Kamer achtte daarom de totstandkoming van de volgende wegen zeer gewenscht: een Rijksweg van Loosduinen door het Westland naar den Maasdijk bij de Nolle, aansluitende op den ontworpen Rijksweg Hoek van Holland—Rotterdam, en een weg van de Laakhaven te 's-Gravenhage via het westelijke gedeelte van Delft naar Rotterdam of Schiedam. Door dezen laatsten weg zou een voor het vestigen van industrie gunstig gelegen terreinstrook worden ontsloten, terwijl bovendien de veilingen te Wateringen en Den Hoorn met dezen weg gebaat zouden zijn.

Richting den Haag.

Het gemeentebestuur van Schiedam beklagde zich over den spoorwegovergang in den weg Schiedam—Overschie, waar de toestand ten gevolge van de toeneming van het verkeer onhoudbaar was geworden. Het brengen van verbetering in dezen toestand is, blijkens mededeeling van de Directie der Nederlandsche Spoorwegen, één van de punten, welke samenhangen met de oplossing van het spoorwegvraagstuk om Rotterdam in het algemeen.

Verbindingen naar het O. en Z.

De Kamer van Koophandel te Rotterdam oordeelde ook de wegen van Rotterdam naar 's-Gravenhage, naar Gouda en Utrecht, naar het Oosten des lands, naar Dordrecht, Noord-Brabant, België en Zeeland en de wegen naar de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche eilanden volkomen onvoldoende. De Kamer wist wel, dat verbeteringen in een min of meer gevorderd stadium van voorbereiding zijn, doch met de voltooiing daarvan was men er niet. Ook buiten het kader van deze plannen waren uitbreidingen van het wegennet geboden. Niet alleen zouden dus de ter hand genomen werken bespoedigd moeten worden, maar ook diende, hetgeen verder noodig is, te worden voorbereid en uitgevoerd. Gelijk reeds in § 2, onder *d*, van dit Hoofdstuk werd vermeld, achtte de Kamer het wenschelijk, dat het doorgaande verkeer om de groote centra heen wordt geleid. De aanleg van speciale automobielwegen zou in dezen gedachtengang eveneens de aandacht vragen. Een goede toegang tot de havens voor vrachtauto's was immers een eisch geworden, die gelijk gesteld mocht worden met dien van een goed kanalenstelsel. Voor één van de door haar onvoldoende geoordeelde wegen, nl. voor de verbinding met gene zijde van het Hollandsch Diep, vroeg de Kamer nog zeer in het bijzonder de aandacht. De wegen, welke uit het Noorden bij het Hollandsch Diep uitkomen, loopen, aldus de Kamer, daar thans in zekeren zin dood. Op zijn minst één vaste brug over het Hollandsch Diep zou aan de belangrijke provincie Noord-Brabant, wier industrie onder de huidige omstandigheden voor een groot gedeelte op de haven van Antwerpen is georiënteerd, de hoog noodige betere verbinding met het havengebied aan den Nieuwen Waterweg verschaffen.

HOOFDSTUK III.

TE NEMEN MAATREGELEN.

A. INLEIDING.

§ 1. Omvang van het betrokken gebied.

Na zich in het voorafgaande bepaald te hebben tot een zoo veel mogelijk objectieve beschrijving van den bestaanden toestand en een weergave van de daartegen ingebrachte bezwaren, wil de Commissie in dit en het volgende Hoofdstuk overgaan tot het uitspreken van haar eigen oordeel over de aan den huidige toestand klevende gebreken en de wijze, waarop die uit den weg kunnen worden geruimd.

De Commissie wil hiermede echter niet aanvangen zonder te hebben nagegaan, welke eischen aan het gebied, waaraan zij aandacht heeft te schenken, gesteld mogen worden en hoe ver dit zich op grond daarvan uitstrekt.

Het „havenbelang”.

Aansluitende aan de haar gegeven opdracht meent de Commissie van de belangen, waarvoor haar aandacht wordt gevraagd, het havenbelang primair te mogen achten. Zij wil daarmede geenszins zeggen, dat andere belangen in geval van strijd met het havenbelang onder alle omstandigheden voor dit laatste zullen moeten wijken, doch zij spreekt hiermede de meening uit, dat de haven in het betrokken gebied als de groote levenwekkende kracht moet worden beschouwd, waarvan de bloei en de ontwikkeling van het overgrootte deel der andere bronnen van welvaart en daarmede de bloei van de geheele streek afhankelijk is. Voor haar begrenzing van het betrokken gebied heeft de Commissie derhalve de haven als uitgangspunt genomen.

Rivieren en kanalen.

Van alle zeegaten, welke met de in Rotterdam en omgeving gelegen havens in open gemeenschap staan, heeft, practisch gesproken, alleen de Nieuwe Waterweg als toegang tot die havens beteekenis. Hiervan uitgaande, meent de Commissie, dat de volgende wateren wegens de aanwezigheid van zeehavens of de mogelijkheid van aanleg daarvan in de toekomst voor haar van belang zijn: de Nieuwe Waterweg, het Scheur, de Nieuwe Maas, de Beneden-Hollandsche-IJssel, de Beneden-Lek, de Oude Maas, het Mallegat, de Dordtsche Kil en de Beneden-Merwede. Tot hoever bovenwaarts de Beneden-Hollandsche IJssel en de Beneden-Lek geacht moeten worden zich uit te strekken, is niet nauwkeurig te zeggen; als Beneden-Merwede kan men beschouwen het gedeelte van de Merwede, dat beneden de vaste spoorbrug van Baanhoek gelegen is. ¹⁾ Andere waterwegen leenen zich meer in het bijzonder voor de vestiging van

¹⁾ In welke mate de verschillende deelen van het havengebied aan het goederenvervoer deel hebben, blijkt uit het als Bijlage III bij dit verslag opgenomen staatje.

industrieën aan hun oevers. Dit is het geval met de Noord, welke, als zijnde slechts 3½ M. — L.W. diep, voor zeehavenaanleg niet in aanmerking komt. Dit is ook het geval met een kanaal, als waarvoor de gemeente Rotterdam langs haar oost- en noordgrens en verder naar Maassluis een plan heeft ontworpen ¹⁾, waaraan ten deele reeds uitvoering gegeven is, en dat gedeeltelijk bestemd is om geschikte terreinen voor de vestiging van industrieën te verschaffen. Van een tweede door genoemde gemeente ontworpen kanaal van denzelfden aard aan den linker Maasoever, dat zou moeten loopen van de Waalhaven naar de Noord bij Bolnes, heeft men zich de langs het oostelijke uiteinde gelegen oeverterreinen eveneens gedacht als bestemd voor de vestiging van industrieën.

Andere belangen.

Beschouwt men nu niet slechts het havenbelang en de industriële belangen op zich zelf, doch let men tevens op de daarmee ten nauwste samenhangende, hoewel ten opzichte van het havenbelang als secundair te beschouwen, belangen van verkeer en volkshuisvesting e.d. ²⁾, dan zal men langs beide oevers van genoemde rivieren en bovenbedoelde kanalen, wil men met succes een eenzijdige ontwikkeling tegengaan en ten slotte een harmonisch geheel verkrijgen, een strook gronds moeten nemen, waarbinnen niet alleen voor den aanleg van zeehavens en industrieterreinen maar ook voor de behartiging van belangen van verkeer en volkshuisvesting e.d. voldoende ruimte is.

§ 2. Gebrek aan eenheid in de ontwikkeling van het havengebied.

Havenaanleg en gemeentegrenzen.

Het aanleggen van havens heeft van ouds hier te lande in den regel tot de taak der plaatselijke besturen behoord. Het ligt dan ook voor de hand, dat dit onderwerp van bestuurszorg tot dusver in Rotterdam en omgeving niet anders dan van stedelijk of gemeentelijk standpunt is beschouwd of m.a.w., dat plannen tot havenaanleg zich tot dusver nooit verder hebben uitgestrekt dan over het gebied van elke betrokken gemeente, al dan niet nog vermeerderd met een gebied, waarvan in de naaste toekomst samenvoeging met deze gemeente verwacht werd. Dienengevolge is alleen de gemeente, die voor het maken van plannen over een uitgestrekt territoir de beschikking had, er in kunnen slagen een groep havens in harmonisch geheel aan te leggen. Wanneer hier sprake is van een harmonisch geheel, wordt daarbij in hoofdzaak gedacht aan de juiste plaatsing van massagoedhavens, stukgoedhavens, opslagterreinen voor licht ontvlambare stoffen en industrieterreinen, zoowel in onderlinge verhouding als ten opzichte van de woonwijken. De ervaring leert, dat men, om deze differentiatie tot haar recht te doen komen, over een uitgestrekt gebied de beschikking moet hebben. Gemeenten met een kleiner gebied, belemmerd door haar grenzen als deze nu eenmaal zijn, kunnen slechts een deel der elementen, die het geheel vormen, tot ontwikkeling brengen. Werken nu verschillende kleinere gemeenten in een bepaalde streek zonder eenig verband, dan moet dit aan een harmonische ontwikkeling van de streek als geheel uiteraard schade doen.

Particuliere havenaanleg.

Hier komt bij, dat op het gebied van havenaanleg ook particulieren kunnen optreden en dit dan ook in de praktijk gedaan hebben. Daar zij niet aan gemeentelijke grenzen gebonden zijn en zij aangewezen zijn op de terreinen, die zij toevallig in handen kunnen krijgen, brengt hun optreden een willekeurig element

¹⁾ Vgl. Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam. Verzameling van Gedrukte Stukken, behoorende bij de Handelingen van den Gemeenteraad 1931, Volgn. 30. Als Bijlage IV bij dit verslag opgenomen (blz. 89).

²⁾ Voor het verband tusschen de verschillende belangen vgl. nader blz. 38.

te meer in de ontwikkeling van het groote geheel. Begrijpelijkerwijs plegen zij met groote lijnen in de ontwikkeling van de streek geen rekening te houden, terwijl zij uit den aard der zaak ook minder oog zullen hebben voor andere belangen, welke met het havenbelang verband houden (verbindingen, volkshuisvesting e. d.).

Huidige gebreken.

Het is uiteraard niet mogelijk het bewijs te leveren, dat — om maar iets te noemen — de oeverstrook tusschen den ouden Schiedamschen havenmond en de oude haven van Vlaardingen zich anders en beter ontwikkeld zou hebben dan tot dusver, wanneer het verband met het geheele havengebied tijdig in het oog was gehouden; zeer waarschijnlijk is dit echter wel.

Ware voorts naar één bepaald plan gewerkt, dan was niet toegelaten, dat op twee verschillende plaatsen — en dan nog op betrekkelijk geringen afstand van elkaar — nl. onder Vlaardingen en aan de Petroleumhaven onder Pernis, terreinen voor den opslag van licht ontvlambare stoffen werden ingericht, terwijl bovendien onder Maasland particulieren met hetzelfde doel oeverterreinen in handen hebben. Het is immers gewenscht — gelijk ook algemeen de zienswijze van deskundigen is — dat zoodanige terreinen zooveel mogelijk aaneengesloten liggen, ten einde de haven op zoo weinig mogelijk plaatsen aan het gevaar voor brand, dat aan hun aanwezigheid nu eenmaal verbonden is, bloot te stellen. Ook met het oog op het slechts beperkte gebruik, dat men van de omliggende terreinen kan maken, is economisch beschouwd verdeling van de opslagterreinen over verschillende punten moeilijk te verdedigen.

Indien volgens een algemeen plan was gewerkt, zou evenmin zijn toegelaten, dat een haventje werd aangelegd, als door de Maatschappij „Rotterdam-West” kort voor den oorlog onder Pernis werd gegraven. In de plannen van de gemeente Rotterdam, welke strekten om op den linkeroever der Nieuwe Maas een goed aaneensluitend havencomplex te verkrijgen tot aan de westpunt van het eiland IJsselmonde toe, paste althans deze havenaanleg in het geheel niet. Dat dit uit een economisch oogpunt beschouwd ongewenscht moet worden geacht, blijkt wel hieruit, dat, nu de Pernisser havenplannen tot uitvoering komen, de haven „Rotterdam-West” weer moet verdwijnen.

Toekomst.

Erger nog zullen de gevolgen van het ontbreken van één groote gedachte in de toekomst zijn. Tengevolge van de bevaarbaarmaking van de Oude Maas voor zeeschepen zullen de aan die rivier gelegen terreinen eveneens om aanwijzing van de hun toekomende plaats in het havengebied vragen. Met het oog hierop moet het meer dan ooit noodig geacht worden, dat men doelbewust de lijnen trekt, langs welke deze streek zich zal hebben te ontwikkelen. Het mag niet voorkomen, dat elk lichaam, dat daartoe toevallig in staat is, invloed uitoefent in die richting, welke het nu eenmaal van uit zijn meer of minder beperkten gezichtskring de meest voordeelige toeschijnt. Een belangrijk vraagstuk doet zich al dadelijk voor, wanneer men de havenuitbreiding in de naaste toekomst in oogenschouw neemt. Moet deze zich in westelijke richting langs het Scheur en den Nieuwen Waterweg voltrekken en komen de oevers van de Oude Maas in aanmerking voor de vestiging van industrieën of moet de bestemming juist andersom zijn? De oplossing van een dergelijk vraagstuk kan niet door een aantal elk op zich zelf en zonder onderling contact te werk gaande autoriteiten worden gegeven.

Van verre strekking is ook de vraag, over welk deel van het havengebied de in- en uitvoer van het Westland geleid moet worden. Komt hiervoor Rotterdam het meest in aanmerking of een meer westelijk gelegen punt? Ook in deze kan van een plaatselijk lichaam niet verwacht worden, dat het de gevolgen van zijn optreden voor het geheele gebied genoegzaam onder oogen ziet.

Andere onderwerpen van bestuurszorg.

Sterker nog spreekt het vorenstaande, indien men niet slechts den havenaanleg in engeren zin beschouwt, doch ook alle daarmee onmiddellijk of middellijk samenhangende werken binnen zijn gezichtskring trekt. De aanleg van kanalen en van spoorwegen ter verbinding van het havengebied met het achterland, de aanleg van wegen zoowel tusschen havens en tusschen woonwijken en havens onderling als tusschen de havens en het achterland hangen ten nauwste met den havenaanleg samen. Deze werken kunnen weer niet tot stand gebracht worden, zonder dat de plaats van te stichten woonwijken ter dege overwogen is, niet alleen met het oog op de verbindingen met de havens, maar ook uit een oogpunt van volksgezondheid en cultureele belangen der bewoners. Nauw sluit hier weer bij aan de behoefte aan sportterreinen en ontspanningsgebieden.

Ten slotte is ook de aanwijzing van grond voor industrieën, die niet onmiddellijk zeeschepen aan hun terrein ligplaats behoeven te verschaffen, van groot belang. Behalve aan verdere ontwikkeling der havens bestaat in het havengebied nl. behoefte aan vestiging van industrieën, waarvan men aan den éénen kant een minder eenzijdige oriëntering van het geheele gebied op de havens en aan den anderen kant steun van de goederenbeweging der havens verwacht. Voor de volledige ontwikkeling van het havengebied niet slechts in de onmiddellijke omgeving van Rotterdam, maar in al zijn onderdeelen moet dan ook de industrialisatie als één van de voornaamste factoren worden beschouwd. Ook bij het aanwijzen van terreinen voor industrieën komen de verbindingen met de havens zoowel te land als te water, de verbindingswegen met de woonwijken en de volksgezondheid in het spel. Kortom, al deze aangelegenheden: aanleg van havens, van kanalen, van spoorwegen, van wegen, bestemming van terrein voor woonwijken, aanleg van sportterreinen, uitsparen van ontspanningsgebieden en aanleg van industrieterrainen, grijpen in zoo velerlei opzicht in elkander, worden in zoo vele gevallen door elkander mogelijk gemaakt en bepaald, dat, wil men een waarborg hebben, dat elk onderdeel de plaats krijgt, die het naar zijn aard in het geheel toekomt, één groot plan niet meer mag ontbreken.

Kanaal door het eiland IJsselmonde.

Ter verduidelijking van het voorgaande kunnen eenige concrete voorbeelden dienen. Voor het brengen van verbetering in den vaarweg voor binnenschepen van de Merwede naar Rotterdam en lager gelegen plaatsen acht het Rotterdamsche gemeentebestuur het gewenscht een kanaal te graven van de Waalhaven in zuidelijke richting naar de Oude Maas.¹⁾ Nog afgezien van het feit, dat het gebied van 3 verschillende gemeenten hierbij betrokken zal zijn, kan worden vastgesteld, dat zulk een kanaal de mogelijkheid om oeverterreinen aan de Oude Maas voor den aanleg van havens te bestemmen aanzienlijk zal vergrooten en op het tracé van de spoorwegen en hoofdverkeerswegen, die het eiland IJsselmonde in de toekomst zullen doorsnijden, een belangrijken invloed moet uitoefenen.

Spoorwegplannen.

Teneinde verbetering te kunnen brengen in de spoorwegtoestanden in en om Rotterdam zal het noodig zijn, dat men uitvoering geeft aan een plan, dat zich over een groot gedeelte van het havengebied uitstrekt. Welk een grooten invloed zulk een plan met zijn personen- en goederenbanen, havenspoorwegen, spoorbruggen, stations- en rangeeremplacementen op een streek uitoefent, zal wel niet behoeven te worden betoogd. Ook het te eeniger tijd verschaffen van spoorwegverbinding aan de terreinen op den linkeroever van de Oude Maas met den daaraan verbonden brugbouw is iets, dat alleen in ruimer verband kan worden gezien.

¹⁾ Vgl. Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam. Verz. 1931, Volgn. 30. Als Bijlage IV bij dit verslag opgenomen.

Wegen.

Voorts zullen de ontworpen wegen, die naar het achterland leiden, en o. m. op het Rijkswegenplan voorkomen, op de meest geschikte punten het havengebied moeten bereiken. Omgekeerd zullen de secundaire wegen, die onmiddellijk van de havens naar die hoofdwegen voeren, voor hun richting weer van de beginpunten dier hoofdwegen afhankelijk zijn. Wordt besloten tot den aanleg van stukgoedhavens aan de Oude Maas, dan eischt dit den aanleg van behoorlijke wegen ter verbinding van die havens met de reeds bestaande stukgoedhavens, wat weer de noodzakelijkheid van het maken van een tweede, meer westelijk gelegen, vaste oeververbinding over of onder de Nieuwe Maas onderstreept.

Volkshuisvesting.

Al wil met het vorenstaande niet gezegd zijn, dat het belang van den aanleg van havens, kanalen, spoorwegen en wegen het belang der volkshuisvesting moet overheerschen en verschuiving van dien aanleg ter wille van de volkshuisvesting niet zou mogen plaats hebben, in het algemeen zullen toch de geschetste havens, kanalen, spoorwegen en wegen voor een groot deel van het havengebied als het ware een geraamte vormen, waar men bij de plaatsing van woonwijken rekening mede zal moeten houden.

Zoo zal men ongetwijfeld bij het ontwerpen van woonwijken op het eiland IJsselmonde rekening moeten houden met den eventueelen aanleg van een kanaal van de Waalhaven naar de Oude Maas en met den aanleg van havens bij de uitmonding van dit kanaal in de Oude Maas. Dit brengt de noodzakelijkheid met zich, dat tot den aanleg van afzonderlijke woonwijken ter weerszijden van dit kanaal wordt overgegaan. Deze woonwijken moeten gunstig gelegen zijn ten opzichte van de havens en de industrieën, wat wil zeggen, dat zij eenerzijds, ter vermindering van noodlooze verplaatsing van de arbeiders, op niet te grooten afstand van de werkgelegenheid moeten worden ontworpen, anderzijds uit een oogpunt van volksgezondheid toch ook weer niet „onder den rook” van de fabrieken enz. mogen liggen. Ook in zake verbindingen met andere bevolkingscentra stellen deze woonwijken uiteraard hun eischen. Gewaakt zal moeten worden, dat de oevers der Oude Maas niet geheel voor havens en industrieën worden bestemd, doch ten deele voor woonwijken en ontspanningsgebieden worden gereserveerd. Aanleg van havens of industrieën langs het Scheur en den Nieuwen Waterweg zal ook daar invloed uitoefenen op de bestemming van terreinen voor woonwijken. En zoo zijn meer voorbeelden te noemen.

§ 3. De exploitatie van het havengebied.**Ontbreken van eenheid.**

Na haar meening te hebben gegeven over het ontbreken van eenheid in de ontwikkeling van het havengebied wil de Commissie thans eenige beschouwingen wijden aan het ontbreken van eenheid in de exploitatie van dit gebied.

Hieraan zijn zoowel voordeelen als nadeelen verbonden.

Voordeelen.

Door de havenexploitanten worden aan de gebruikers van de haven verschillende voorwaarden gesteld, waaronder die, strekkende tot betaling van haven- en kadegelden, wel de voornaamste zijn. Gelden nu in de onderscheidene deelen van het havengebied verschillende tarieven, dan zijn de havengebruikers in vele gevallen in staat zich naar *dat* tarief te laten bedienen, dat hun het voordeeligste voorkomt. Dientengevolge ontstaat voor de concurrerende havenexploitanten een prikkel om hun tarieven zoo laag mogelijk te houden. Deze concurrentie komt echter niet alleen den havengebruikers ten goede, maar ook het havengebied in zijn geheel. Blijken nl. de tarieven van één der havenexploitanten te hoog te zijn, dan kan de havengebruiker altijd nog bij één der andere exploitanten tegen een allicht

meer redelijken prijs terecht. Zijn, in geval eenheid in de exploitatie bestaat, de tarieven te hoog, dan zal de havengebruiker zich genoodzaakt zien een andere haven in binnen- of buitenland aan te doen en den omweg, dien het goed op die wijze moet maken, op den koop toe te nemen. Het verkeer gaat in dat geval voor het havengebied, in zijn geheel genomen, verloren.

Nadeelen.

Men kan hier tegenover stellen, dat, wanneer in het Rotterdamsche havengebied eenheid in de exploitatie bestond, toch nog zou blijven de concurrentie van Amsterdam, Antwerpen en Hamburg, om maar de belangrijkste havens te noemen. Bovendien kan niet worden ontkend, dat eenheid van exploitatie de meest economische rolverdeling tusschen de verschillende haveninrichtingen met zich zou kunnen brengen, zoodat alle krachten niet alleen ten aanzien van de ontwikkeling van het gebied, maar ook voor wat de exploitatie betreft, zich op één doel, den bloei van het geheele gebied, zouden kunnen richten.

Moeilijkheden aan hervorming verbonden.

Zijn derhalve beweegredenen zoowel tegen als voor eenheid in de exploitatie aan te voeren en is het nut, aan het tot stand brengen van die eenheid verbonden, dus twijfelachtig, een daartoe strekkende hervorming stuit bovendien op zóó groote moeilijkheden, dat de Commissie er voor teruggeschrokken is in deze richting verder te gaan, dan voor een oplossing van enkele duidelijk aan het licht gekomen bezwaren noodzakelijk is gebleken.

Op deze moeilijkheden komt de Commissie terug bij de bespreking van den te scheppen bestuursvorm. ¹⁾

Te ondervangen bezwaren.

De bezwaren, welke naar het oordeel der Commissie verder naar voren komen en daarom het nemen van enkele min of meer op zich zelf staande maatregelen kunnen rechtvaardigen, hebben voornamelijk betrekking op de tarieven voor haven- en kadegeld. Met name ontbreekt het aan een centrum, waar de verschillende gemeentelijke en particuliere tarieven met elkander kunnen worden vergeleken en van waaruit getracht kan worden ongemotiveerde verschillen te doen verdwijnen en schadelijke tegenstellingen op te heffen.

B. INSTELLING VAN EEN CENTRAAL LICHAAM.

§ 4. Oplossingen, die niet ver genoeg gaan.

Een centraal orgaan.

Wil men de in de beide voorgaande paragrafen geschetste gebreken, waaronder dan het gebrek aan eenheid in de ontwikkeling van het havengebied verreweg de voornaamste plaats inneemt, opheffen, dan zal het noodig zijn, dat een bepaald lichaam of orgaan, hetzij een reeds bestaand of een nieuw te stichten, het havengebied als één geheel beschouwt en maatregelen treft, welke in de toekomst de harmonische ontwikkeling van dit gebied als één geheel verzekeren.

Een zoodanig centraal orgaan kan men zich in verschillende vormen denken. De Commissie wil hier beginnen met enkele oplossingen te bespreken, die bij haar een punt van overweging hebben uitgemaakt, doch naar haar meening niet voldoende waarborgen bieden, dat een bevredigend resultaat zal worden bereikt.

Georganiseerd overleg.

De vorm van een georganiseerd overleg tusschen de gemeenten wordt het eerst behandeld, omdat daarin de minst ver gaande en meest simpele oplossing mag gezien worden.

Dit georganiseerde overleg kan gedacht worden als volgt. Het overleg heeft plaats tusschen de vertegenwoordigers van die in

¹⁾ Zie blz. 44.

het havengebied gelegen gemeenten, die bij het onderwerp, waarover het overleg zal loopen, betrokken zijn en daartoe door den voorzitter, die met de leiding van het overleg belast is, worden opgeroepen. De gemeenten, die opgeroepen worden, zijn verplicht aan het overleg deel te nemen. Ook vertegenwoordigers van het Rijk, de Provincie, de Spoorwegen, de Kamers van Koophandel e. a. kunnen door den voorzitter worden uitgenoodigd, voor wat bepaalde onderwerpen betreft, aan het overleg deel te nemen.

Deze regeling zou gebaseerd kunnen worden op de bepalingen der herziene Gemeentewet, betrekking hebbende op de intercommunale samenwerking. Mochten niet alle gemeenten tot vrijwillige medewerking bereid blijken, dan zou de Kroon de regeling kunnen opleggen.

Langs dezen weg zou het natuurlijk niet mogelijk zijn deelneming aan het overleg ook voor de Spoorwegen, de Kamers van Koophandel e. d. *verplicht* te stellen. Mocht ook daarin een belang worden gezien, dan zou de regeling bij de wet moeten plaats vinden.

Doel van het overleg moet vooral zijn het bevorderen van eenheid in de ontwikkeling van het havengebied. Het overleg kan o. m. betrekking hebben op uitbreidingsplannen, voor zoover deze havens, kanalen, wegen, spoorwegen, enz. betreffen, op den gemeenschappelijken vaarweg naar zee en de verbindingen met het achterland. Andere onderwerpen, welke niet rechtstreeks op eenheid in de ontwikkeling gericht zijn, zouden in het overleg besproken kunnen worden. Van het gehouden overleg wordt een proces-verbaal opgemaakt, dat aan de gemeenten, die er aan hebben deelgenomen, en eventueel aan de organen, op wier verzoek het overleg heeft plaats gehad, wordt toegezonden. De voorzitter kan daarbij de voorstellen voegen, welke wenschelijkheid door het overleg aan het licht is gebracht.

Met een dergelijk georganiseerd overleg in te voeren zou inderdaad een stap in de richting van de gewenschte eenheid gedaan worden. Dat de gemeenten op deze wijze genoopt worden in overleg te treden en onderwerpen te bespreken, die buiten nun eigen uiteraard beperkten gezichtskring liggen, is van veel belang. Toch heeft de Commissie gemeend de hier geschetste oplossing te moeten laten varen. Zij verwacht van overleg zonder meer te weinig resultaat, dan dat van een aanmerkelijke verbetering in den huidige toestand sprake zou kunnen zijn. Met name acht zij het de vraag, of aan de zoo gewenschte leidende gedachte voor de ontwikkeling van het havengebied, welke gedachte weliswaar bijwijlen ook bij de deelnemers aan het overleg levendig zou kunnen zijn, wel uitvoering zou worden gegeven. De Commissie geeft dan ook aan een oplossing, welke die uitvoering naar haar meening beter waarborgt, de voorkeur.

Samenwerking tusschen gemeenten. Streekplannen.

Het heeft bij de Commissie voorts een punt van overweging uitgemaakt of een meer bevredigende oplossing bereikt zou kunnen worden door een verder strekkende toepassing van de bepalingen der Gemeentewet, betreffende samenwerking tusschen gemeenten (artt. 129—146), in verband ook met de daarmee nauw samenhangende bepalingen van de onlangs herziene Woningwet, betreffende de vaststelling van streekplannen (artt. 45—50).¹⁾

Krachtens de bepalingen der Gemeentewet kan men komen tot het in het leven roepen van een commissie of een rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam, waaraan gewichtige bevoegdheden, mits slechts behorende tot die van de samenwerkende gemeenten zelf, kunnen worden verleend. Krachtens de herziene Woningwet zal voorts op den voet van de bepalingen der Gemeentewet een commissie ingesteld kunnen worden, die bevoegd zal zijn een streekplan voor het gezamenlijke gebied der

¹⁾ Dank zij de welwillendheid van het Dep. van Arbeid, H. en N. konden de artt. der Woningwet aangehaald worden overeenkomstig de voor de vernummerde wet ontworpen tekst.

gemeenten vast te stellen. Nu is het in casu zeker te betwijfelen of alle gemeenten, die, om tot toepassing van bedoelde wetsbepalingen te geraken, zouden moeten samenwerken — het zijn er in de 30 — hiervoor te vinden zullen zijn. Op gebrek aan medewerking van een deel der gemeenten behoeft intuschen de samenwerking niet af te stuiten, aangezien de gemeenten van hoogerhand zoowel tot samenwerking in het algemeen als in het bijzonder tot samenwerking inzake de vaststelling van een streekplan gedwongen zullen kunnen worden.

Er zijn echter andere bezwaren tegen het zoeken van een oplossing in deze richting. Men heeft niet genoeg vrijheid in het toekennen van bevoegdheden aan de commissie of het rechtspersoonlijkheid bezittende lichaam. Aan een dergelijke commissie of lichaam kunnen immers geen andere bevoegdheden worden toegekend dan de gemeenten zelf bezitten en in het bijzondere geval, dat de commissie op de Woningwet steunt, slechts de bevoegdheid een streekplan voor te bereiden, vast te stellen en te herzien. Voorts bestaan er niet voldoende waarborgen, dat aan een vertegenwoordiging van andere dan zuiver gemeentelijke belangen de noodige aandacht zal worden geschonken. Onder meer geldt ook het bezwaar, dat zeer moeilijk een behoorlijke regeling is te vinden voor de opnemings van vertegenwoordigers van Rijk en Provincie in de commissie of eventueel het rechtspersoonlijkheid bezittende lichaam, terwijl dit toch wel als zeer wenschelijk gevoeld wordt.

Bij het zoeken naar een oplossing in deze richting stuit men dus vooral op het bezwaar, dat men zoowel bij de omschrijving van de taak van het nieuwe orgaan als met betrekking tot de samenstelling te weinig vrijheid heeft. Een bezwaar, dat, gelijk hierna blijken zal, langs anderen weg is te ondervangen.

§ 5. Oplossingen, die te diep ingrijpen.

De Commissie komt thans tot enkele oplossingen, welke de laatste jaren verschillende voorstanders gevonden hebben, nl. het havenschap en het Beneden-Maasgewest en wil dan ten slotte, om daarmede ook de diepst ingrijpende oplossing te bespreken, een oogenblik stilstaan bij de mogelijkheid van één groote gemeente, welke zich over het geheele havengebied, derhalve van Dordrecht tot aan zee, uitstrekt.

Definitie havenschap.

Zoals bekend mag worden geacht, bestaan er in het buitenland zeer vele vormen van havenschappen. Hoewel mede ten gevolge daarvan over de vraag, wat onder een havenschap moet worden verstaan, geen algeheele overeenstemming bestaat, kunnen toch de eigenschappen, die een bepaalden bestuursvorm tot een havenschap stempelen, in het algemeen wel als volgt worden omschreven:

1°. Van één haven of havengebied zullen de havenbassins, waaronder hier mede te begrijpen valt alles, wat daarmede onmiddellijk samenhangt, geheel of voor een niet onbelangrijk deel bestuurd en eventueel geëxploiteerd moeten worden door een orgaan, dat voortgekomen is uit die lichamen en/of personen, die bij den bloei van de haven of het havengebied belang hebben.

2°. Aan dat orgaan zal uitsluitend of vrijwel uitsluitend de behartiging van havenbelangen moeten zijn opgedragen.

In het bijzonder de onder 1°. genoemde eigenschap laat ruimte voor velerlei variaties, zoowel wat aangaat den omvang van de bij het havenschap in beheer zijnde haveninrichtingen als wat aangaat de vraag, wie als belanghebbende lichamen of personen kunnen worden beschouwd.

Zoo kan het havenschap het beheer hebben over den toegang van zee uit en over een klein gedeelte van de havens, over een grooter gedeelte al dan niet met den toegang en ten slotte over alle haveninrichtingen in den ruimsten zin des woords.

Opmerking verdient nog, dat in de meeste gevallen het havenschap *niet* is geboren uit moeilijkheden, verband houdende met streekontwikkeling. Waar dit wel het geval was, heeft men de oplossing niet gezocht in het brengen van *alle* haveninrichtingen in de streek onder het beheer van een havenschap; als regei

droeg men het centrale orgaan niet meer op dan de zorg voor den gemeenschappelijken toegangsweg naar zee en daarbij op zijn hoogst den aanleg van *nieuwe* havenwerken.

Wat de samenstelling van het orgaan betreft, is zeggenschap gegeven óf uitsluitend aan *gemeentelijke* afgevaardigden óf uitsluitend aan afgevaardigden van *direct-belanghebbenden* bij de haven, in de meeste gevallen vertegenwoordigers van handel en scheepvaart, hetzij onmiddellijk gekozen, hetzij getraptd gekozen door middel van de Kamers van Koophandel of dergelijke lichamen, óf aan een combinatie van deze beide groepen. Zulk een combinatie kan vanzelfsprekend in verschillende verhouding worden verkregen. Enkele andere vertegenwoordigers, van het Rijk, de provincie, de spoorwegen, het transportbedrijf of het achterland, worden dikwijls hieraan nog toegevoegd.

Het havenschap, zooals het hier te lande is voorgestaan.

Het havenschap, dat men het Rotterdamsche havengebied wil doen besturen, hebben de voorstanders zich gedacht als toegerust met den eigendom van en het beheer over het meerendeel der havens, althans over de gemeentelijke havens ¹⁾. In het orgaan heeft men $\pm \frac{1}{4}$ à $\frac{1}{3}$ van het aantal zetels willen toekennen aan door de Kamers van Koophandel benoemden. Aan één en ander schijnt echter door de voorstanders van het havenschap niet zooveel waarde toegekend te worden, dat zij niet met andere opvattingen in deze zouden kunnen meegaan, indien daarmede slechts de voornaamste voordeelen van het havenschap verkregen worden. Met name de Kamer van Koophandel te Rotterdam noemde in haar aan de Commissie gericht schrijven de mogelijkheid van vertegenwoordiging van het bedrijfsleven een secundair voordeel, dat aan de op zich zelf wensche lijke havenschapsoplossing verbonden is. ²⁾

Behalve het bestuur over en de exploitatie van de havens is in de litteratuur aan het havenschap ook de bevoegdheid toegekend tot het maken van een z.g. ontwikkelingsplan voor het geheele havengebied, waardoor de eenheid in de verdere uitbreiding van de bestaande havencomplexen wordt gewaarborgd. Behoudens beroep op Gedeputeerde Staten, die havenbelangen en andere belangen tegen elkaar zouden hebben af te wegen, zouden dan de gemeenten zich naar het ontwikkelingsplan hebben te gedragen. Met de mededeeling tenslotte, dat men zich het havenschap ook toegerust heeft gedacht met de bevoegdheid tot het maken van strafverordeningen, is dit lichaam althans in hoofdtrekken geschetst.

Beneden-Maasgewest.

Het denkbeeld van een Beneden-Maasgewest is in vele opzichten minder uitgewerkt dan dat van een havenschap. Het eigenaardige verschilpunt tusschen beide lichamen is echter dit, dat de mogelijkheid bestaat aan het Beneden-Maasgewest, behalve de exploitatie van de haven, die ook hier het punt van uitgang vormt en hoofdzaak is, reeds aanstonds of mettertijd andere belangen ter verzorging op te dragen. De voorstanders achten het n.l. mogelijk, dat bepaalde bedrijven evenals het havenbedrijf hun plaatselijke oriëntering zullen gaan verliezen en mitsdien voor hun belangen eveneens binnen de sfeer van het gewest behartiging zullen gaan vragen. In verder verschieft ligt h. i. nog de verzorging van sociale belangen. ³⁾

Eén gemeente voor het geheele havengebied.

Wat ten slotte verstaan moet worden onder de, als de meest ingrijpende oplossing te beschouwen, stichting van een gemeente, die zich over het geheele havengebied uitstrekt en derhalve zoowel Dordrecht als Rotterdam omvat, is zonder nadere omschrijving duidelijk. Slechts zij er aan herinnerd, dat men bij de inrichting van het bestuur van zulk een gemeente zal

¹⁾ Zie o.m. Mr. Dr. H. J. D. VAN LIER en Mr. W. F. LICHTENAUER, Het vraagstuk der havenschappen ('s-Gravenhage 1927) en Mr. B. KOLFF, Autonoom havenbestuur (Leiden 1928).

²⁾ Vgl. blz. 18 van dit verslag.

³⁾ Zie het Rapport, in November 1928 uitgebracht door een subcommissie, ingesteld door het Departement Rotterdam der Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel.

moeten overwegen, in hoeverre decentralisatie van het bestuur gewenscht is.

Ontwikkeling havengebied in deze oplossingen.

In tegenstelling met de in de vorige paragraaf besproken oplossingen van georganiseerd overleg en samenwerking tusschen gemeenten, bieden de zooeven omschreven lichamen, een havenschap, een Beneden-Maasgewest en een gemeente voor het geheele havengebied, voldoende waarborgen voor het doorwerken van één leidende gedachte in de ontwikkeling van het havengebied. In de oplossing van het havenschap en van het Beneden-Maasgewest is zulks te bereiken door middel van het ontwikkelingsplan, waarvan boven sprake was, al kan dan over de wijze van tot stand komen en de daaraan verbonden gevolgen nog wel verschil van meening bestaan. In een gemeente voor het geheele havengebied zou uiteraard door de gemeentelijke gestie in het algemeen en door het uitbreidingsplan in het bijzonder de eenheid in de ontwikkeling van het gebied bereikt kunnen worden.

Is dieper ingrijpen noodzakelijk?

De Commissie wil er hier nadrukkelijk op wijzen, dat zij het als een voordeel van de genoemde drie oplossingen beschouwt, dat daarmede de zoo gewenschte eenheid in de ontwikkeling van het gebied kan worden bereikt. Zij wil nog iets verder gaan en erkennen, dat er een zekere bekoring uitgaat van het denkbeeld, dat het havengebied in de toekomst als één geheel zou worden geëxploiteerd, en zelfs, dat er op het eerste gezicht iets aantrekkelijks is in de gedachte, dat andere belangen dan havenbelangen, wier sfeer zich over een meer gemeenten omvattende streek uitstrekt, eveneens zouden worden opgedragen aan de corporatie, die met het havenbestuur ware te belasten. Doch gaat men met deze gedachten niet te ver? Verwijdert men zich daarmede niet van de vraag, welke hervormingen op grond van de gebleken bezwaren als *noodzakelijk* moeten worden aangemerkt? En tot de beantwoording van deze vraag heeft juist de Commissie zich willen bepalen. Wanneer men zich nu herinnert, dat de Commissie in § 3 van dit Hoofdstuk reeds tot de slotsom kwam ¹⁾, dat de voordeelen, die met eenheid van exploitatie zijn te verkrijgen, de voordeelen, aan den huidigen toestand verbonden, niet in belangrijke mate overtreffen, dan zal het niet verwonderen, dat de Commissie geen voldoende redenen heeft gevonden om over de aan het verkrijgen van dit resultaat verbonden moeilijkheden heen te stappen.

Moeilijkheden aan deze hervormingen verbonden.

Het brengen van eenheid in de exploitatie van alle havens in het betrokken gebied door middel van het in het leven roepen van een havenschap of een Beneden-Maasgewest zou nl. tot gevolg hebben, dat het bestuur over de havens, dat voor het overgrootste deel krachtens eeuwenoude traditie bij de gemeenten berust, zal moeten worden overgedragen aan een centraal lichaam, derhalve uit het gemeentelijke bestuursapparaat zal moeten worden losgemaakt. Naarmate men met een belangrijker gemeente en een grootere haven te doen heeft, zal het moeilijker zijn langs de juiste lijnen de haven uit het geheele complex der onderwerpen van bestuurszorg uit te snijden. Bovenal zal dit het geval zijn met een gemeente als Rotterdam, waarin de haven een zoo integreerend deel van het gemeentelijke leven uitmaakt. Nauw hangt hiermede samen een tweede moeilijkheid, nl. de beantwoording van de vraag, in hoeverre gemeenten en particulieren, die den eigendom der havens aan het centrale lichaam hebben over te dragen, schadeloos gesteld zouden moeten worden en welke maatstaf daarbij ware aan te leggen. Ten slotte heeft de Commissie nog overwogen, dat het brengen van eenheid in de exploitatie een gewichtige inbreuk op de gemeentelijke bevoegdheden met zich mede zou brengen, waartoe niet dan onder zeer dringende omstandigheden zou moeten worden overgegaan. Te verwachten valt trouwens, dat daarvan een tegenstand van de gemeenten het gevolg zou zijn, die de

¹⁾ Vgl. blz. 39 en 40.

verwezenlijking van het voorstel in gevaar zou kunnen brengen. Deze overweging en de gedachte, dat in dat geval de oplossing van de bestaande moeilijkheden voor langen tijd dreigt te worden uitgesteld, hebben bij de Commissie mede gewicht in de schaal gelegd.

De Commissie wil er te dezer plaatse den nadruk op leggen, dat de geschetste moeilijkheden, verbonden aan het brengen van eenheid in de exploitatie, er haar geenszins van weerhouden zouden hebben, zich voor een oplossing uit te spreken, waarin die eenheid is opgenomen, indien zij er van overtuigd ware, dat de met eenheid van exploitatie te verkrijgen voordeelen aanzienlijk grooter zijn dan de voordeelen aan den huidige toestand verbonden. Zoo groot ziet zij de met een hervorming van die strekking te behalen voordeelen echter niet en daarom hebben de genoemde moeilijkheden, verbonden aan het losmaken van het havenbelang uit het geheel der gemeentelijke belangen, voor de Commissie ten slotte de schaal doen overslaan naar de zijde van de bestendinging in deze van den status quo, hetgeen wil zeggen, dat zij de oplossingen van het havenschap en het Beneden-Maasgewest, als gaande te ver, verwerpt.

Ten aanzien van de stichting van een gemeente, welke zich uitstrekt van de zee tot en met Dordrecht, kan men — nog er van afgezien, dat ook deze oplossing op de door de Commissie als niet noodzakelijk gevoelde eenheid van exploitatie der haven zou berusten — opmerken, dat hiervan, ook indien men, waar noodig, decentralisatie invoerde, tevens in tal van andere onderwerpen van bestuurszorg unificatie het gevolg zou zijn, van welker noodzakelijkheid, althans voor het bedoelde gebied in zijn geheel, niet is gebleken. Een dergelijke oplossing zou dus noodeloos zeer diep ingrijpen in de autonomie der gemeenten en de Commissie acht deze een te kostbaar goed om haar zonder noodzaak te offeren.

§ 6. Een havengewest.

Terugziende op de beide vorige paragrafen, stelt de Commissie vast, dat voor de opheffing van de signaleerde gebreken, het gebrek aan eenheid in de ontwikkeling van het havengebied en enkele gebreken, voortvloeiende uit de verdeelde exploitatie, een vrij groot aantal oplossingen aan de hand gedaan kunnen worden. Enkele daarvan leveren niet voldoende waarborgen, dat het beoogde doel inderdaad zal worden bereikt (§ 4), van andere kan men dit wel zeggen, doch deze brengen tevens een veel dieper ingrijpen in den bestaanden toestand met zich dan noodig is om tot opheffing van de genoemde gebreken te geraken (§ 5).

Slechts noodzakelijke maatregelen.

Met het oog hierop heeft de Commissie naar een zuiver zakelijke basis voor een oplossing gezocht en zich dan ook de vraag gesteld, welke maatregelen als strikt noodzakelijk moeten worden beschouwd en welk lichaam het meest geschikt zal zijn om deze maatregelen uit te voeren. Langs dezen weg is zij gekomen tot een nieuw lichaam, dat men hieronder in hoofdtrekken beschreven vindt. Dit lichaam vertoont op enkele belangrijke punten overeenkomst met wat in de litteratuur wel is aangeduid als een havenschap met beperkte bevoegdheid¹⁾. Als qualificatie kwam deze aanduiding de Commissie althans voor het lichaam, dat zij zich gedacht heeft, minder geschikt voor. Het staat daarvoor van een eigenlijk havenschap te ver af, zoodat de naam aanleiding zou kunnen geven tot misverstand. De Commissie heeft gemeend het lichaam het best te kunnen typeeren als een havengewest, een naam, waarin het woord *gewest* aanduidt, dat hier sprake is van belangen, die op een hooger plan staan dan de toevallig al of niet samenvallende belangen van een aantal gemeenten, en het woord *haven* aangeeft, dat de aanwezigheid van een *havengebied* de aanleiding voor de vorming van het gewest is.

¹⁾ Vgl. Mr. J. IN 'T VELD, Nieuwe vormen van decentralisatie blz. 80 (Alphen a/d Rijn 1929).

In het hiervolgende wordt het havengewest in grove trekken geteekend. Voor bijzonderheden verwijst de Commissie naar het ontwerp van wet tot instelling van het havengewest met een Memorie van Toelichting op de artikelen daarvan, welke stukken zij zich veroorlooft als Bijlagen I en II bij dit verslag aan te bieden.

Voorop wenscht de Commissie te stellen, dat zij geen inbreuk heeft willen maken op bevoegdheden, welke volgens de bestaande wetgeving aan de Kroon of Gedeputeerde Staten toekomen. In het algemeen hebben de organen van het havengewest dus niet het laatste woord. De beslissing is gelaten aan Gedeputeerde Staten of, in hooger beroep, aan de Kroon. En waar dit niet het geval was, is althans beroep toegekend. Niettemin kan de behandeling van de verschillende onderwerpen door het havengewest van groote beteekenis worden geacht, omdat een deskundig orgaan wordt geschapen, welks oordeel voor de hoogere autoriteiten van groote waarde zal zijn, terwijl tevens verwacht mag worden, dat in den boezem van dit orgaan meermalen tegenstrijdige of schijnbaar tegenstrijdige belangen tot verzoening zullen kunnen worden gebracht.

De Commissie heeft, hiervan uitgaande, allereerst nagegaan, met welke bevoegdheden het voornaamste orgaan van het havengewest zal moeten zijn toegerust, wil het doorwerken van één leidende gedachte in de ontwikkeling van het havengebied verzekerd zijn.

Ontwikkelingsplan.

Het orgaan, dat hier verder Gewestelijke Raad zal worden genoemd, zal de bevoegdheid moeten hebben voor het geheele havengebied of voor die gedeelten daarvan, die daarvoor naar zijn meening het meest in aanmerking komen, een ontwikkelingsplan te maken, d.w.z. een plan, naar hetwelk men zich zal hebben te gedragen bij de uitvoering van werken, die op de ontwikkeling van het havengebied invloed uitoefenen.

De Commissie heeft zich het ontwikkelingsplan gedacht als niet openbaar gemaakt en op zich zelf niet van rechtskracht voorzien. Wijziging van het plan kan immers vaak noodig zijn en zou, wil men het met bindende kracht toerusten, zeer moeilijk worden. Het plan zal zich dan ook slechts middellijk moeten laten gelden, doordat bij gelegenheid van de vaststelling of herziening van een uitbreidingsplan eener gemeente of een streekplan, vastgesteld krachtens de artikelen 45 e.v. der Woningwet, ten slotte overeenstemming tusschen zulk een plan en het ontwikkelingsplan zal moeten worden bereikt. Om hiertoe te geraken, wordt een bepaalde procedure voorgeschreven.

Streekplannen.

De Commissie heeft hierbij uiteraard rekening gehouden met de onlangs tot stand gekomen herziening van de Woningwet, waardoor de mogelijkheid is opengesteld over te gaan tot vaststelling van streekplannen, welke voor elke gemeente als uitbreidingsplan zullen gelden of waarmede bestaande uitbreidingsplannen in overeenstemming moeten worden gebracht, plannen derhalve, die in tegenstelling met het ontwikkelingsplan wel openbaar gemaakt en onder alle omstandigheden van rechtskracht voorzien zullen zijn. Het heeft bij de Commissie een punt van ernstige overweging uitgemaakt of het geraden moet worden geacht den Gewestelijken Raad te beschouwen als een commissie ex artikel 45 der Woningwet en dien Raad met uitsluiting van de binnen het havengewest gelegen gemeenten bevoegd te verklaren tot het vaststellen van een streekplan voor het geheele havengewest of van verschillende streekplannen voor gedeelten daarvan.

Wat de gedachte van een streekplan voor het geheele havengebied betreft, de verwezenlijking daarvan zal, naar de Commissie meent, op ernstige bezwaren stuiten. Een plan voor de ontwikkeling van het havengebied moet bovenal gemakkelijk gewijzigd kunnen worden. Op de basis daarvan moeten de gemeentelijke uitbreidingsplannen, nader gedetailleerd, worden vastgesteld. Daarbij zal het meermalen noodzakelijk blijken, dat het algemeene plan nog in onderdeelen wijziging ondergaat. Zou