

men dit plan voor het geheele havengebied als streekplan gaan vaststellen, dan is te vreezen, dat het voortdurend aan wijziging onderworpen zal zijn. Men behoeft slechts te bedenken, dat voor wijziging van een streekplan dezelfde procedure gevolgd zal moeten worden als voor wijziging van een uitbreidingsplan — waarvoor in de praktijk minstens een jaar noodig is —, om dit in te zien.

Het denkbeeld om den Gewestelijken Raad met uitsluiting van de gemeenten de bevoegdheid te verleen *verschillende* streekplannen vast te stellen, staat dichter bij de realiteit. Indien het intusschen gewenscht kan zijn, dat de Gewestelijke Raad voor bepaalde gedeelten van het havengewest niet volstaat met het vaststellen van een ontwikkelingsplan, zij het ten deele nader vastgelegd in uitbreidingsplannen, doch tot de vaststelling van een streekplan overgaat — waarover straks nader —, zoo is het toch niet aan te bevelen bij toekenning van de daartoe strekkende bevoegdheden aan den Gewestelijken Raad tevens de gemeenten daarvan uit te sluiten. Tot welke moeilijkheden dit zou leiden, blijkt, indien men zich het geval indenkt, dat één of meer buiten het havengewest gelegen gemeenten zich tot één of meer daarbinnen gelegen gemeenten zouden willen wenden om gezamenlijk tot de vaststelling van een streekplan te geraken. De binnen het havengewest gelegen gemeenten zouden aan de samenstelling van een commissie ex artikel 45 der Woningwet niet kunnen deelnemen en de buiten het gewest gelegen gemeenten voor de noodige medewerking naar den Gewestelijken Raad moeten verwijzen. Wanneer het gaat om de vaststelling van een streekplan, dat zich gedeeltelijk ook buiten het havengewest uitstrekt, is het niet waarschijnlijk, dat havenbelangen of nauw daaraan verwante belangen daarbij een overwegende rol zullen spelen. Onder die omstandigheden zou het niet redelijk zijn, wanneer de bevoegdheden van een aantal gemeenten, eenvoudig omdat zij toevallig in het havengewest gelegen zijn, overgegaan waren op één der organen van dat gewest.

Is het op deze gronden geraden de mogelijkheid tot de vaststelling van streekplannen krachtens de artikelen 45 e.v. der Woningwet open te houden, daarnaast is het gewenscht ook den Gewestelijken Raad de bevoegdheid te verleen streekplannen vast te stellen. Het kan nl. voorkomen, dat over een door den Gewestelijken Raad wenschelijk geachte herziening van een bestaand uitbreidingsplan of van een bestaand streekplan niet in der minne overeenstemming wordt bereikt. Evenzeer kan het voorkomen, dat een gemeente of eenige gemeenten niet het initiatief wenschen te nemen tot de vaststelling van een uitbreidingsplan of een streekplan, terwijl de Gewestelijke Raad de daardoor te bereiken vastlegging van een aantal lijnen of punten toch wel van belang acht. In dergelijke gevallen zal de Gewestelijke Raad zelf de bevoegdheid moeten hebben een streekplan vast te stellen en derhalve dezelfde rol moeten kunnen vervullen als de commissie ex artikel 45 der Woningwet, terwijl met het oog daarop tevens Gedeputeerde Staten aan den Gewestelijken Raad de verplichting tot het vaststellen van een streekplan moeten kunnen opleggen. Slechts in deze gevallen zal het noodig zijn, wanneer het streekplan door den Gewestelijken Raad c.q. door Gedeputeerde Staten eenmaal ter inzage is gelegd, de bevoegdheden der gemeenten inzake het instellen van een commissie voor het vaststellen van een streekplan voor het betrokken gebied buiten werking te stellen.

De gemeenteraden zullen hun uitbreidingsplannen met het door den Gewestelijken Raad vastgestelde streekplan in overeenstemming moeten brengen. Ook over streekplannen, vastgesteld op grond van de Woningwet, zal het door den Gewestelijken Raad vastgestelde streekplan moeten prevaleeren en derhalve als een herziening van die plannen moeten worden beschouwd.

#### **Vergunningen voor havenaanleg enz.**

Als voorschrift van aanvullenden aard naast de bepalingen, betreffende het ontwikkelingsplan en het streekplan, heeft de Commissie gemeend den aanleg van havens en havenwerken

en de vestiging van scheepswerven en fabrieken buiten bebouwde kommen langs de oevers van de rivieren en daarmee in open gemeenschap staande wateren afhankelijk te moeten stellen van een vergunning van den Gewestelijken Raad. Deze aanvulling is noodzakelijk, omdat ten eerste het in de praktijk eenigen tijd zal duren, eer de uitbreidingsplannen en eventueel ook streekplannen met het ontwikkelingsplan in overeenstemming zijn gebracht, en ten tweede niet voor het geheele havengebied uitbreidingsplannen en streekplannen vastgesteld zullen zijn. In deze gevallen moet de Gewestelijke Raad, behoudens hooger beroep, in staat zijn de totstandkoming van die werken te verhinderen, die zich tot dusver als ongewenscht hebben doen kennen.

#### **Werken van Rijk, Provincie en Spoorwegen.**

Tenslotte zal het in het kader van het voorafgaande van belang zijn, dat de Gewestelijke Raad wordt gehoord over alle belangrijke openbare werken, vóórdat die worden uitgevoerd of goedgekeurd. Hieronder zijn te verstaan o. m. werken, welke uitgevoerd worden door of vanwege het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de Nederlandsche Spoorwegen. Men denke hier in het bijzonder aan verbeteringen of veranderingen aan den vaarweg naar zee, aan het Rijks- en provinciaal wegenplan en aan de uitvoering van het plan tot verbetering van spoorwegtoestanden in en om Rotterdam, voorzover deze werken op het havengebied betrekking hebben of daarmee verband houden.

#### **Maatregelen betreffende exploitatie.**

Aan het slot van § 3 van dit Hoofdstuk werden enkele gebreken, voortvloeiende uit de verdeelde exploitatie, aangestipt. De gevolgen daarvan kunnen worden verzwakt door den Gewestelijken Raad op bepaalde punten eenig toezicht op de havenexploitanten te doen uitoefenen en dien Raad in het algemeen toe te rusten met bevoegdheden, die hem in staat stellen tot een middelpunt te worden, van waaruit pogingen kunnen worden aangewend om schadelijke tegenstellingen tusschen de door verschillende lichamen geëxploiteerde deelen van het havengebied te verzachten of weg te nemen.

#### **Tarieven van haven- en kadegeld.**

In dezen gedachtengang stelt de Commissie voor te bepalen, dat de ontwerpen van gemeentelijke belastingverordeningen, welke tarieven van haven- of kadegelden bevatten, vóór de vaststelling door den gemeenteraad aan het oordeel van den Gewestelijken Raad worden onderworpen. Het advies van den Gewestelijken Raad zal dan met de verordening aan Gedeputeerde Staten ingezonden moeten worden. Haven- en kadegelden voor havens, die niet in beheer zijn bij openbare lichamen, zullen, al weer behoudens beroep, de goedkeuring van den Gewestelijken Raad behoeven.

#### **Opvragen van gegevens.**

Van meer algemeen aard is de aan het havengewest toe te kennen bevoegdheid tot het opvragen van gegevens aan de havenexploitanten, de gemeentebesturen en de Kamers van Koophandel. Ook zal het havengewest aan de bevoegde autoriteiten de voorstellen moeten kunnen doen, die het noodig acht.

#### **Politiedwang en straffen.**

De wetgever zal het dagelijksch bestuur van het havengewest met de bevoegdheid tot het uitoefenen van politiedwang moeten toerusten, terwijl hij tevens er op bedacht zal moeten zijn de noodige strafbepalingen tegen de overtreding van eenige voorschriften vast te stellen.

#### **Territoir.**

De organen van het havengewest zullen hun bevoegdheden moeten uitoefenen over een nauwkeurig omschreven grondgebied. Bij het bepalen van den omvang daarvan heeft de Commissie gesteund op de overwegingen, die door haar in § 1 van dit Hoofdstuk aan den omvang van het havengebied zijn ten grondslag gelegd. Zij heeft voorts gemeend o. m. met het oog op den

nauwen samenhang tusschen het ontwikkelingsplan en de gemeentelijke uitbreidingsplannen het grondgebied van elke betrokken gemeente in zijn geheel in het grondgebied van het havengewest te moeten opnemen. Slechts voor de gemeente Naaldwijk, waarvan het zuidelijke gedeelte territoriaal vrijwel op zichzelf staat, heeft de Commissie een uitzondering op dezen regel gemaakt. Op de als Bijlage VII bij dit verslag opgenomen kaart is het grondgebied aangegeven.

Op dezen grondslag is de Commissie tot een grondgebied gekomen, dat zich uitstrekt over het gebied van de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Maasland, het gedeelte van Naaldwijk, ingesloten door de gemeenten Maasland, Rotterdam (Hoek van Holland), 's-Gravenzande en de Lier, de gemeenten Vlaardingerambacht, Kethel en Spaland, Overschie, Schiebroek, Hillegersberg, Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel, Krimpen a/d Lek, Lekkerkerk, IJsselmonde, Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht, Zwijndrecht, Heerjansdam, Barendrecht, Rhoon, Poortugaal, Hoogvliet, Pernis, Rozenburg, Spijkenisse, Hekelingen, Nieuw-Beijerland, Oud-Beijerland, Heinoord, Mijsheerenland, Maasdam, Puttershoek, 's-Gravendeel, Dordrecht, Dubbeldam, Papendrecht, Alblasterdam en Nieuw-Lekkerland.

De Commissie wil tenslotte een korte uiteenzetting geven van de samenstelling der organen van het havengewest, den Gewestelijken Raad en het Dagelijksch Bestuur, zooals zij die zich gedacht heeft.

#### **Gewestelijke Raad.**

In den Gewestelijken Raad zullen alle belangen, welke in het kader van het havengewest om behartiging vragen, vertegenwoordigd moeten worden. Tevens zal de in het oog springende beteekenis van enkele gedeelten van het havengebied in de samenstelling tot uiting moeten komen. Op dien grondslag komt men tot een afzonderlijke vertegenwoordiging van de gemeenten Rotterdam, Dordrecht, Schiedam, Vlaardingen en Zwijndrecht en tot een gezamenlijke vertegenwoordiging van de overige in het havengebied gelegen gemeenten. Voorts is het van belang, dat ook het Rijk en de provincie vertegenwoordigers aanwijzen. Ten einde van de deskundigheid van handel en scheepvaart gebruik te kunnen maken, heeft de Commissie zich een deel der door de gemeenteraden aan te wijzen leden benoemd gedacht op voordracht van de Kamers van Koophandel. Op dergelijke wijze zou zij invloed toegekend wenschen te zien aan de Nederlandsche Spoorwegen, aan één of meer te Rotterdam gevestigde organisaties van werkgevers in het havenbedrijf of plaatselijke afdelingen van dergelijke organisaties en aan de organisaties van transportarbeiders, welke immers elk voor zich belangen vertegenwoordigen, welke mede bij de ontwikkeling van het havengewest nauw betrokken zijn. De Directie der Nederlandsche Spoorwegen zal haar voordracht hebben in te dienen bij de Kroon, de hoofdbesturen der vakverenigingen bij Gedeputeerde Staten en de organisatie(s) van werkgevers in het havenbedrijf en de Rotterdamsche afdelingen der transportarbeidersorganisaties bij den gemeenteraad van Rotterdam.

Een belangrijke aangelegenheid vormt de verhouding tusschen het aantal vertegenwoordigers van Rotterdam en dat van de overige deelen van het havengewest. De Commissie heeft gemeend in deze de meest bevredigende oplossing te kunnen bereiken door het aantal Rotterdamsche vertegenwoordigers op de zoo groot mogelijke minderheid vast te stellen. Een meerderheid dier vertegenwoordigers lijkt de Commissie voor de niet-Rotterdamsche deelen van het havengewest moeilijk te aanvaarden. Dit voorop stellende, meende de Commissie aan Rotterdam een zoo groot mogelijk aantal vertegenwoordigers te moeten geven, zoodat de zoo groot mogelijke minderheid voor de hand lag. Men zou kunnen opmerken, dat bij tegenstelling tusschen Rotterdam en de andere deelen van het havengewest Rotterdam slechts één van de overige leden van den Gewestelijken Raad aan zijn zijde behoeft te hebben, om zijn wil te kunnen doordrijven; hier staat echter tegenover, dat het, ge-

zien de samenstelling van de Rotterdamsche vertegenwoordiging, die uit door den gemeenteraad zonder meer benoemden, uit op voordracht van de Kamer van Koophandel, van één of meer organisaties van werkgevers en van de afdeelingen der transportarbeidersorganisaties benoemden zal bestaan, geenszins vaststaat, dat de leden dier vertegenwoordiging eenparig zullen stemmen. De Commissie meent trouwens de verwachting te mogen uitspreken, dat de leden van den Gewestelijken Raad, die zonder last van of ruggespraak met hen, die benoemen, zullen stemmen, gedragen zullen worden door de gedachte, dat zij geroepen zijn tot behartiging van de belangen van het haven-gewest in zijn geheel, zoodat tegenstellingen, als zoeven verondersteld werden, zich niet dan bij uitzondering zullen voordoen. Mocht al eens in de samenstelling van den Gewestelijken Raad de oorzaak van een onjuiste beslissing gezocht moeten worden, dan kan zulk een beslissing bovendien altijd nog door Gedeputeerde Staten of de Kroon, al naar het geval ligt, ongedaan gemaakt worden.

Opgemerkt zij nog, dat de aanvaarding van het beginsel der zoo groot mogelijke minderheid van Rotterdamsche vertegenwoordigers sterken invloed uitoefent op het aantal leden van den Gewestelijken Raad. Hierdoor en door het betrekkelijk groot aantal kleinere gemeenten, die op een afzonderlijke vertegenwoordiging aanspraak kunnen maken, is het onvermijdelijk, dat het aantal leden van den Gewestelijken Raad tamelijk groot wordt. In het totaal van 29 leden, waartoe de Commissie gekomen is, ziet zij echter geen overwegend bezwaar.

De samenstelling van den Gewestelijken Raad zal dan tenslotte als volgt zijn:

4 leden, benoemd door de Kroon, waarvan één op voordracht van de Directie der Nederlandsche Spoorwegen;

2 leden, benoemd door Gedeputeerde Staten der provincie Zuid-Holland, waarvan één, woonachtig binnen het havengebied, doch niet te Rotterdam, op een gezamenlijke voordracht van de hoofdbesturen der door de Kroon aan te wijzen vakvereeningen, welke uitsluitend of althans in hoofdzaak transportarbeiders organiseeren;

14 leden, benoemd door den gemeenteraad van Rotterdam, waarvan 3 op voordracht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam, 2 op voordracht van één of meer door de Kroon aan te wijzen te Rotterdam gevestigde organisaties van werkgevers in het havenbedrijf of plaatselijke afdeelingen van dergelijke organisaties en 2 op een gezamenlijke voordracht van de plaatselijke afdeelingen der door de Kroon aan te wijzen transportarbeidersorganisaties te Rotterdam;

1 lid, benoemd door den gemeenteraad van Schiedam;

1 lid, benoemd door den gemeenteraad van Vlaardingen;

2 leden, benoemd door de gemeenteraden van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis gezamenlijk, op voordracht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Beneden-Maas;

2 leden, benoemd door den gemeenteraad van Dordrecht, waarvan één op voordracht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Dordrecht en omstreken;

1 lid, benoemd door den gemeenteraad van Zwijndrecht;

2 leden, benoemd door de gemeenteraden van de overige in het havengewest gelegen gemeenten in onderling overleg.

#### Dagelijksch Bestuur.

Het Dagelijksch Bestuur, bestaande uit 5 leden, zal door en uit den Gewestelijken Raad moeten worden benoemd. Ten einde een redelijke verdeling van de zetels van het Dagelijksch Bestuur te waarborgen, zal het gewenscht zijn den Gewestelijken Raad bij die benoeming niet geheel vrij te laten. De Commissie heeft zich dan ook voorgesteld, dat 3 leden van het Dagelijksch Bestuur benoemd zullen worden uit de door den gemeenteraad van Rotterdam benoemden, één uit de door de Kroon benoemden en één uit de overige leden van den Gewestelijken Raad.

Van de 3 leden van het Dagelijksch Bestuur, die tot de door den gemeenteraad van Rotterdam benoemden moeten behooren, zal er één op voordracht van de Kamer van Koophandel door dien gemeenteraad benoemd moeten zijn.

#### **Voorzitter.**

De Voorzitter van den Gewestelijken Raad en van het Dagelijksch Bestuur heeft de Commissie zich voorgesteld als door de Kroon benoemd. In beide Colleges zal hij slechts een raadgevende stem hebben.

Aangezien verdere bijzonderheden omtrent het havengewest in het als Bijlagen I en II bij dit verslag opgenomen ontwerp van wet met Memorie van Toelichting op de artikelen daarvan te vinden zijn, meent de Commissie zich tot de vorenstaande belangrijkste punten te mogen bepalen.

#### **Instelling bij de wet.**

Opgemerkt zij nog slechts, dat het havengewest wegens de voorgestelde samenstelling van den Gewestelijken Raad, de aan dien Raad toe te kennen bevoegdheden en de aan verschillende voorschriften te verbinden sancties niet anders dan door een wet in het leven geroepen zal kunnen worden. Het is voldoende aan de bevoegdheid tot vaststelling van streekplannen en aan de consequenties, verbonden aan het ontwikkelingsplan, te herinneren om allen twijfel in deze weg te nemen.

Naar aanleiding van de in de opdracht der Commissie aangestipte vraag, of toepassing moet worden gegeven aan artikel 194 der Grondwet, wil de Commissie opmerken, dat zij heeft gemeend den Gewestelijken Raad niet te moeten toerusten met de bevoegdheid tot het maken van verordeningen, waarbij men in de eerste plaats aan het maken van verordeningen op het gebied van de havenpolitie zou hebben te denken. Deze taak is nl. tot dusver naar behooren door de gemeenteraden verricht, zoodat er geen voldoende reden bestaat om de gemeentelijke bemoeiingen op dit punt te beperken. Wordt het havengewest mitsdien niet met verordenende bevoegdheid toegerust, dan zal de wet tot instelling daarvan niet op artikel 194 der Grondwet behoeven te steunen.

#### **Havengewest geen compromis.**

De Commissie wil deze § niet besluiten zonder er den nadruk op gelegd te hebben, dat het havengewest niet beschouwd moet worden als een compromis tusschen eenige dieper ingrijpende oplossingen en het behoud van den bestaanden toestand. De Commissie heeft zich op het standpunt gesteld, dat de oplossing, die zij zou voorstellen, zich slechts had te baseeren op de bezwaren, die zij had geconstateerd. Waar deze hoofdzakelijk in het gebrek aan eenheid in de *ontwikkeling* van het havengebied wortelden, heeft zij naar een oplossing gezocht, waardoor die ontwikkeling in goede banen kan worden geleid. In die oplossing konden tevens enkele bezwaren, die uit de huidige wijze van *exploitatie* van het havengebied voortvloeien, opgeheven worden. Wat de exploitatie op zichzelf betreft, heeft de Commissie niet de overtuiging gekregen, dat het brengen van eenheid daarin noodzakelijk is en heeft zij zich dus van het voorstellen van verdere maatregelen ter zake kunnen onthouden.

#### **Elk geval anders.**

Men zal wellicht vragen, of een oplossing, als door de Commissie voorgesteld, in eenig geval in het buitenland is aanvaard. Het antwoord hierop moet, voor zoover althans de Commissie gebleken is, ontkennend luiden, wat als volgt verklaard zal moeten worden.

Men heeft er in het algemeen in het buitenland naar gestreefd telkens voor de bijzondere bezwaren, die aan een bepaald geval eigen waren, de voor dat geval aangewezen oplossing te vinden. Waar de plaatselijke omstandigheden, waaronder een haven functioneert, van den meest verschillenden aard kunnen zijn, behoeft het dan ook niet te verwonderen, dat

de gevonden oplossingen onderling zeer veel verschil vertoonen en de bestuursvorm van een bepaalde haven — afgezien van de gevallen, waarin de havens in staatsbeheer worden geëxploiteerd — slechts zelden een evenbeeld in dien van eenige andere haven kan aanwijzen. Het is derhalve niet te verwonderen, dat ook de voor het havengebied van Rotterdam en omgeving aanbevolen oplossing een eigen karakter draagt.

Niet alleen de plaatselijke omstandigheden trouwens, maar ook de verschillende in het betrokken land geldende staatsrechtelijke verhoudingen zijn hier van invloed, aangezien deze voor een belangrijk deel den bestuursvorm bepalen.

Het in Engeland in vele gevallen aanvaarde havenschap past geheel in de in dat land algemeen toegepaste zakelijke decentralisatie. Dat in het verkeer met het achterland de concurrentie van buitenlandsche havens uiteraard ontbreekt, zal er bovendien toe bijgedragen hebben, dat aan inmenging van centraal gezag geen behoefte is gevoeld.

In Frankrijk daarentegen, met zijn sterk gecentraliseerd bestuur, is over het algemeen het bestuur over de havens in handen van den Staat. Slechts de Kamers van Koophandel hebben zich daarmede eenigen invloed weten te verwerven. In enkele havens intusschen, waarin de aan dezen toestand verbonden bezwaren zich te sterk deden gevoelen, heeft men, gebruik makende van de daartoe sedert 1920 door den wetgever open gestelde gelegenheid, een havenschap in het leven geroepen. De eigenaardigheid, dat de Fransche gemeenten zich slechts in een zeer beperkte autonomie mogen verheugen, heeft weer ten gevolge gehad, dat, terwijl het meerendeel der leden van den havenschapsraad door het centraal bestuur en de Kamer van Koophandel worden benoemd, aan de gemeenten slechts een zeer geringe invloed is toegekend.

In Duitschland worden weer enkele van de belangrijkste havens, Bremen, Hamburg, Lübeck, in staatsbeheer geëxploiteerd, nl. door de Hanzestaten van dien naam, wat historisch verklaard moet worden. Zoowel op het bestuur van deze Hanzehavens als op dat van de in zijn eigen gebied gelegen havens tracht Pruisen intusschen zich invloed te verschaffen, ten einde voor alle Deutsche havens tot het volgen van één gedragslijn in zake havenpolitiek te geraken. De eenige jaren geleden gesloten Hamburgsch-Pruisische overeenkomst, betreffende de stichting van een „Hafengemeinschaft”, kan als een compromis beschouwd worden tusschen dit streven van Pruisen en den wensch van Hamburg zijn machtssfeer ook over naburige havens als Altona en Harburg uit te strekken.

De Commissie wil volstaan met deze enkele opmerkingen, waaruit blijkt, dat naast de plaatselijke omstandigheden de staatsrechtelijke verhoudingen er toe medewerken, dat op het gebied van havenbestuur een zeer groote verscheidenheid bestaat, en er toe bijdragen, dat vergelijking met buitenlandsche voorbeelden, hoe nuttig ook, op zich zelf niet kan leiden tot aanvaarding van één dier voorbeelden voor het geval, dat de Commissie bezighoudt.

#### **Toekomst.**

De Commissie is overigens niet blind voor het feit, dat de lijnen, waarlangs de toekomstige ontwikkeling van het havengebied zich zal bewegen, niet met zekerheid zijn te trekken, en zij acht het dan ook geenszins onmogelijk, dat het havengewest in de toekomst ten gevolge van veranderde omstandigheden niet meer of niet meer geheel dezelfde functie zal kunnen vervullen, als het thans wordt toegedacht, en alsdan een andere bestuursvorm geboden zal zijn. Dit mocht de Commissie er echter niet van weerhouden het havengewest aan te bevelen als de beste oplossing, die zich binnen den gezichtskring, die voor haar thans open ligt, vertoont.

### **C. OVERIGE MAATREGELEN.**

#### **§ 7. Wijziging van gemeentelijke grenzen.**

Met de in de vorige paragraaf voorgestelde stichting van een havengewest zullen eenige gewichtige bezwaren, welke aan

de huidige organisatie van het havengebied, in zijn geheel beschouwd, eigen zijn, opgeheven kunnen worden. Dit neemt niet weg, dat daarnaast een aantal belangrijke onderwerpen deels van algemeene strekking, deels betreffende op zichzelf staande gevallen, om voorziening vragen.

**Havengewest stelt niet in alle gevallen noodzakelijkheid van grenswijziging ter zijde.**

Van deze onderwerpen wil de Commissie allereerst aan de orde stellen de mogelijkheid, dat gemeentelijke grenzen wijziging zullen behoeven. De Commissie is nl. van meening, dat weliswaar de instelling van een havengewest de tendentie tot grenswijziging zal verzwakken, doch dat dit niet wegneemt, dat grenswijziging in bepaalde gevallen noodig zal blijven.

Men dient er zich immers rekenschap van te geven, dat de instelling van een havengewest alleen een oplossing kan brengen voor vraagstukken, die de streek *als geheel* aangaan, dat het gewest met name een basis zal kunnen leggen voor de ontwikkeling van de streek.

Gelijk wel van zelf spreekt, zullen ontwikkelingsplan en streekplan den groei van de *in* het gebied bestaande kernen niet moeten tegengaan. Veeleer zal men van deze kernen bij het geven van leiding aan de ontwikkeling van de streek moeten uitgaan. Wanneer men hiermede geen rekening houdt, vervalt men onvermijdelijk in oplossingen, welke uit economisch en cultureel oogpunt gezien niet verantwoord zijn.

De groei nu van de kernen buiten haar grenzen en de smelting van bestaande kernen zullen — ook na instelling van een havengewest — problemen in het leven *blijven* roepen, die tot nu toe telken male tot het aanhangig maken van grenswijzigingen hebben geleid.

In het algemeen geldt immers, dat bij een dergelijken groei van de stad over haar grenzen heen het lokale karakter van de omliggende gemeenten geheel zal veranderen. In plaats van plattelandsgemeenten worden zij deelen van de groote stad. Vergroeit aldus het geheel tot een nieuwe eenheid, dan is voor een zelfstandig voortbestaan van de vroegere plattelandsgemeenten, die haar eigen karakter verloren hebben of in de naaste toekomst zullen verliezen, geen enkel steekhoudend argument meer aan te voeren.

Wanneer dergelijke verschijnselen zich voordoen, zal grenswijziging in het algemeen het aangewezen middel blijven.

**Plannen van anderen en plannen der gemeente zelve.**

Slechts in zooverre zal de tendentie tot grenswijziging worden verzwakt, dat een gemeente deze niet meer zal noodig hebben om ongewenschte plannen van *anderen* te kunnen tegengaan. Dit zal immers veilig kunnen worden toevertrouwd aan het in te stellen havengewest.

Wanneer een gemeente echter voor de uitvoering van haar *eigen* plannen het oog moet richten *buiten* de bestaande gemeentegrens, zal, naar te verwachten valt, ook in de toekomst alleen grenswijziging voor de daaruit voortvloeiende moeilijkheden een afdoende oplossing kunnen brengen.

**Bezwaren, verbonden aan optreden buiten de grenzen.**

Men bedenke slechts, dat de betrokken gemeente dan voor belangen, die bij gemeentelijke verordening geregeld plegen te worden, van het goedvinden van de buitengemeenten afhankelijk is. Evenzeer voor het noodige politietoezicht e. d. Bovendien zal in menig geval de plattelandsgemeente, op welker gebied groote havenwerken enz. tot stand worden gebracht, tegen de daaruit voortvloeiende verzwareing van haar taak, zoo wel uit financieel als bestuurstechnisch oogpunt, niet opgewassen blijken.

De betrokken gemeente is voorts niet in staat de kosten van de gemaakte werken in den vorm van belastingen en retributies terug te ontvangen. Eenigermate is dit bezwaar te ondervangen door het sluiten van privaatrechtelijke overeen-

komsten, doch eenvoudig en afdoende is dit niet. En dan blijft toch het bezwaar, dat aan de gemeente, op welker gebied de aanleg plaats heeft, verschillende voordeelen toevallen, o. m. de opcenten op de dividend- en tantiëmebelasting, betaald door de bedrijven, die zich nabij de werken gevestigd hebben, zulks ten koste van de gemeente, die de vestiging heeft mogelijk gemaakt en zich daarvoor wellicht belangrijke financiële offers heeft moeten getroosten. Ter illustratie van het vorenstaande moge worden verwezen naar het vermelde onder het hoofd „Door Rotterdam gedeerde belasting” op bladzijde 23.

#### Ook het havenschap zou geen uitweg bieden.

De vraag zou thans gesteld kunnen worden, of met het oog hierop de instelling van een havenschap, aan hetwelk ook het beheer van de havens zou overgaan, dan toch niet de voorkeur verdient. Een dergelijk lichaam zou immers bij de uitvoering van nieuwe havenwerken aan gemeentelijke grenzen niet gebonden zijn.

In de praktijk zou echter blijken, dat men op deze wijze toch niet veel gewonnen had. Want men kan het havenprobleem nu eenmaal niet zien als een probleem op zichzelf. Aan de havens zullen zich immers handelsondernemingen en industrieën vestigen, bij deze ondernemingen zullen de arbeiders woonplaats moeten kunnen vinden, deze arbeiders hebben behoefte aan scholen, ziekenhuizen, ontspanningsgelegenheden enz. Dit beteekent derhalve, dat de stadsuitbreiding de havenuitbreiding op den voet zal volgen. Het eenige, dat men in dit opzicht met de instelling van een havenschap bereiken kan, is dus, dat men een *deel* van de moeilijkheden wegneemt.

#### Conclusie.

Op grond van het vorenstaande wil de Commissie mitsdien ernstig waarschuwen tegen de opvatting, als zou de door haar verdedigde oplossing of zelfs een verder strekkende tevens beteekenen een oplossing van het vraagstuk der gemeentelijke indeeling binnen dit gebied.

Het voorstel van de Commissie heeft derhalve geenszins de strekking volledig te voorzien in de bezwaren, voortspruitende uit de tegenwoordige begrenzing van Rotterdam.

### § 8. Houding van de Regeering tegenover de gemeente Rotterdam.

De Commissie wil thans een oogenblik stilstaan bij de van de zijde van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam bij haar ingekomen klachten, betreffende de door de Regeering in de laatste decennia tegenover de gemeente Rotterdam gevolgde gedragslijn. Deze klachten zijn weergegeven in Hoofdstuk II van dit verslag <sup>1)</sup>.

De Commissie zal niet in een beoordeeling van de juistheid dezer klachten treden, omdat zij zich daartoe niet in staat acht.

Zij wil echter melding maken van de zienswijze van één harer leden, welke deze tegenover die van het gemeentebestuur stelde.

Het kwam dit lid voor, dat van een zekere stelselmatigheid, waarmede in de laatste jaren door het Rijk telkens weer nieuwe lasten op de haven-exploitatie zouden worden gelegd, geen sprake is.

Ten aanzien van het baggeren van zand uit de groote rivieren merkte het genoemde lid tegenover de ter zake door het gemeentebestuur gegeven beschouwingen op, dat het vragen van vergoeding voor zandontleening en de latere verhooging dier vergoeding uitsluitend een gevolg zijn van het algemeen streven van het Domeinbestuur, om de inkomsten uit 's Rijks Domeinen te vergrooten, en geenszins een tegen Rotterdam gericht karakter dragen en dat bij het aanwijzen van plaatsen, waar zand aan

<sup>1)</sup> Vgl. blz. 18 en blz. 28. e.v.

de rivieren ontleend moet worden, uiteraard in de eerste plaats met het rivierbelang wordt rekening gehouden. Bij de aanwijzing van plaatsen voor zandontleening ten behoeve van de gemeente Rotterdam was daarnevens met het gemeentebelang rekening gehouden. Het sprak echter van zelf, dat men in deze het rivierbelang niet ondergeschikt kon maken aan het gemeentebelang.

Wat betreft de quaestie van het wegnemen van de boeien op de rivier wees het bedoelde lid er op, dat de Regeering — in overeenstemming met de uitspraken van vereenigingen van varende deskundigen — van meening is, dat de boeien een bezwaar voor den goeden toestand op de rivier vormen. Hij was van meening, dat de Regeering — daarbij vasthoudende aan het beginsel, dat de boeien moesten worden opgeruimd — de gemeente zoo ver mogelijk tegemoet gekomen was door de opruiming over een lange reeks van jaren te verdeelen.

Ter zake van de vertraging in de onteigening van den Spaansche- en den Oost-Abtspolder merkte het meergenoemde lid op, dat uit het feit, dat de duur van de voorbereiding eener onteigening de gemeente tegenvalt, toch niet mag worden geconcludeerd tot gebrek aan medewerking van de zijde van de Regeering. Deze had in deze rekening te houden met door belanghebbenden geuite zeer ernstige bezwaren.

Wat tenslotte de uitspraak van het gemeentebestuur betreft, dat de Regeering niet steeds voldoende de groote beteekenis inziet, die de bloei der Rotterdamsche haven voor de nationale welvaart heeft, het genoemde lid kon geenszins toegeven, dat de door het gemeentebestuur medegedeelde feiten deze conclusie zouden rechtvaardigen.

Ook in een beoordeeling van deze opmerkingen wil de Commissie niet treden. Zij meent te mogen volstaan met voor de klachten van het gemeentebestuur de ernstige aandacht van de Regeering te vragen.

Te meer vindt zij daartoe vrijheid, waar Rotterdam terecht kan wijzen op een zeer tegemoetkomende houding van de Belgische en de Duitsche Regeering tegenover de groote concurrenten Antwerpen en Hamburg.

Met een enkel voorbeeld moge dit worden toegelicht.

Blijkens de toelichting op het „ontwerp van wet tot goedkeuring van de overeenkomst afgesloten den 9 Mei 1927 tusschen den Staat en de Stad Antwerpen, voor de uitbreiding der zeevaartinrichtingen” (n<sup>o</sup>. 201 van 1927) heeft de Stad Antwerpen voor havenuitbreiding e. d. een complex gronden ter oppervlakte van 3 555 H.A. van den Staat overgenomen tegen den prijs van 17 000 frank per H.A., wat — de frank tegen 7 cent berekend — neerkomt op f 0,12 per c.A. Men is tot dezen prijs gekomen door bij den prijs, dien de Staat bij de onteigening in het begin dezer eeuw voor de gronden heeft betaald, op te tellen een bedrag voor rentederving, berekend tegen 3 pct. per jaar, en daarvan weer de opbrengsten, die de Staat uit de verhuring heeft genoten, af te trekken.

Tegenover deze cijfers zijn te stellen de volgende bedragen, waarover ten slotte tusschen den Staat der Nederlanden en de gemeente Rotterdam over afstand van terreinen voor havenaanleg overeenstemming werd bereikt. De gemeente Rotterdam betaalde aan het Rijk voor overname van de Beneden-Heyplaat f 5 per c.A. en voor een complex grond en water op den rechteroever der Nieuwe Maas, dat de gemeente noodig had voor den aanleg van de Benzinehaven, f 7 per c.A. voor den grond en f 3 per c.A. voor het water. Stelde dus de Belgische Regeering zich op het standpunt, dat Antwerpen den Staat slechts had te vergoeden de door dezen gemaakte kosten, de Nederlandsche Regeering meende prijzen te moeten bedingen, welke zoo dicht mogelijk de marktwaarde benaderen.

Al kan aan het verschil in standpunt van beide Regeeringen een verschil in omstandigheden mede ten grondslag liggen, de Commissie wil er toch de aandacht op vestigen, dat het standpunt van het Nederlandsche Domeinbestuur, hetwelk door één van de leden der Commissie, naar hierboven vermeld is, nader werd belicht, toch blijkens het vorenstaande geenszins als vanzelfsprekend behoeft te worden aanvaard.

### § 9. Verbetering van verkeerswegen in het havengebied.

De Commissie meent voorts uit hoofde van de haar verstrekte opdracht aandacht te moeten vragen voor het groote belang van goede verkeerswegen te land en te water in en naar het havengebied, waarvan de bloei van Rotterdam en omgeving in niet geringe mate afhankelijk moet worden geacht.

Beziet men het gebied, zooals dit door de Commissie is afgepaald, dan kan men daarin zekere havenkernen waarnemen, waar meerdere havenbekkens zijn gegraven en een aantal loodsen en pakhuizen zich bevinden, als gevolg waarvan op deze plaatsen een zekere verkeersdichtheid aanwijsbaar is. Zoo kan men in de gemeente Rotterdam spreken van een havenkern aan den rechter Maasoever, bestaande uit IJselhaven, Lekhaven en Keilehaven, van een andere kern, gevormd door Parkhaven, Jobshaven en Schiehaven, en zal stellig het Driehavenplan na voltooiing een nieuwe havenkern beteekenen. Hetzelfde geldt voor den linker Maasoever, waar Maas- en Rijnhaven, tezamen met de beide Katendrechtsche havens, een kern vormen. Het goederenverkeer in deze kernen is van gelijken aard. Wel moge worden vermeld, dat de overslag van massale goederen, zooals erts en kolen en granen, in hoofdzaak plaats vindt in de havens van den linker Maasoever, doch aan beide zijden van de rivier worden stukgoederen verladen.

Het feit, dat het havenverkeer in het gebied voornamelijk doorvoer is, brengt mede, dat een groot deel der goederen opnieuw verscheept wordt, hetgeen, gevoegd bij het gewone vervoer van opslagplaatsen naar de scheepsgelegenheden, een levendig verkeer per lichter en per as noodig maakt. Immers de verschillende havenkernen liggen zeer ver uiteen, en veelal wordt een lading samengesteld uit goederen, welke in meer dan één havenkern zijn aangevoerd.

De Commissie is van meening, dat de uit de verspreide ligging voortvloeiende bezwaren wellicht ten deele kunnen worden ondervangen door een gewijzigde organisatie der beschikbare ligplaatsen voor lijnschepen, doch dat anderzijds het noodzakelijke verkeer behoort te beschikken over voortreffelijke verkeerswegen ter compensatie van de genoemde nadeelen. De sterke toeneming van het vervoer met vrachtautomobielen maakt, dat in deze tusschen land- en waterwegen geen onderscheid behoeft te worden gemaakt.

#### Wegen binnen de gemeente Rotterdam.

Wat de wegen binnen de gemeente Rotterdam betreft, valt op te merken, dat het in de binnenstad niet geheel te vermijden verkeer met sleeperswagens en vrachtauto's op sommige punten nog belemmeringen ondervindt. De Commissie is evenwel van meening, dat de vraag, of hierin verbetering kan worden gebracht en o. m. ook een meer corresponderende opening der diverse bruggen, gelegen op de wegen tusschen de havenkernen, kan worden bereikt, niet onder haar competentie valt.

#### Oeververbindingen.

Een zeer zware handicap voor het landverkeer is het ontbreken van voldoende oeververbindingen. De ééne bestaande en sedert kort belangrijk verbeterde verbinding is mede door de te beperkte capaciteit van de Willemsbrug en haar toegangen op den rechter Maasoever geheel onvoldoende en ligt te ver verwijderd van de havenkernen. Zoo drukken op het vervoer van de Rijn naar de Lekhaven steeds extra lasten, veroorzaakt door het feit, dat slechts één weg beschikbaar is en de afstand tusschen beide havens via de Maasbruggen meer dan 6½ K.M. bedraagt. De Commissie meent met de betrokken autoriteiten, dat deze toestand in strijd is met de belangen van de haven, waar economisch vervoer dient te worden bevorderd. De door de gemeente Rotterdam ingestelde wagenveren Park—Charlois en Katendrecht—Willemskade kunnen uiteraard aan deze behoefte niet voldoende tegemoet komen.

De Commissie meent dan ook met klem te moeten wijzen op de wenschelijkheid van spoedige uitvoering van de plannen voor een vaste oeververbinding Park—Charlois, zooals deze bij het gemeentebestuur in voorbereiding zijn. Zij ziet in de voorgestelde tunnelverbinding een belang, dat uitgaat boven het beperkt lokale, in het bijzonder in verband met het feit, dat de mogelijkheid van verdere uitbreiding van de Rotterdamsche haven, toch zeker niet een vraagstuk van enkel plaatselijke beteekenis, alleen nog maar aan den linker Maasoever is te vinden.

#### **Wegen buiten de gemeente Rotterdam.**

Tredende buiten de grenzen van de gemeente Rotterdam, wenscht de Commissie te wijzen op de onvoldoende verbinding van Rotterdam met Hoek van Holland en Poortershaven, welke thans van dien aard is, dat het snelvervoer steeds plaats vindt via Den Haag. Ook hier is naar haar meening verbetering gewenscht.

#### **Waterwegen.**

Thans overgaande tot de verbindingswegen in het havengebied te water, merkt de Commissie allereerst op, dat een goede verbinding van de bestaande binnenwateren met de Nieuwe Maas van belang moet worden geacht, evenals een voldoende ligplaats voor de kleinere binnenschepen, welke thans niet in de nabijheid van de los- en laadplaatsen der zeeschepen hun beurt kunnen afwachten. Wat het eerste desideratum betreft, kan worden opgemerkt, dat een belangrijke verbetering zal worden gebracht door de nieuwe Parksluizen, welke met steun van de provincie Zuid-Holland door Rotterdam worden gebouwd.

Het feit, dat de havenkernen zoo ver uiteenliggen, heeft geleid tot een levendig verkeer per binnenschip over de rivier voor de stad Rotterdam. De opzet van de havenbekkens maakt dit onvermijdelijk. Het verkeer van zeeschepen echter op de Nieuwe Maas, welke allereerst voor deze schepen beschikbaar dient te blijven, wordt hierdoor belemmerd, hetgeen nog wordt geaccentueerd door het feit, dat ook de rijnschepen op de rivier zijn aangewezen. Een afzonderlijke toegangsweg tot het zeehavengebied aan de Nieuwe Maas voor het rijnvaartverkeer wordt daarom ook door de Commissie zeer gewenscht geacht.

#### **Kanaal naar de Oude Maas.**

Naar haar uit de aan den gemeenteraad van Rotterdam aangeboden Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam (zie Bijlage IV van dit verslag) gebleken is, bestaan er tot dit doel plannen voor den aanleg van een kanaal van de Waalhaven uit naar de Oude Maas.

De Commissie meent den aanleg van een dergelijk kanaal, waarvan de technische uitvoerbaarheid, naar zij vernam, in onderzoek is, des te meer te kunnen toejuichen, omdat hiermede tevens een nieuwe oriëntering ten opzichte van nog te graven havens zou worden bevorderd. Door dit kanaal toch wordt havenaanleg aan de Oude Maas economisch en haventechnisch mogelijk gemaakt, waartegen zonder deze verbinding verschillende bezwaren zouden zijn aan te voeren.

Bij nadere beschouwing van dit havenproject blijkt nog te meer de wenschelijkheid van een vaste oeververbinding Park—Charlois, welke dan de verbinding zal kunnen vormen tusschen de havenkernen aan den rechter Maasoever, de Waalhaven en de nieuwe havens aan de Oude Maas, doch tevens de verbindingsweg beteekent tusschen het naaste achterland ten Noorden van de Nieuwe Maas en deze havens.

#### **§ 10. Spoorwegverbindingen in en naar het havengebied.**

Ontleedt men het goederenverkeer van de havens in het gebied, dan blijkt, dat de overslag van massale goederen overwegend is en het vervoer van stukgoederen slechts een be-

scheiden plaats inneemt <sup>1)</sup>). Deze eenzijdigheid in het verkeer der havens is niet onbedenklijk en het verdient dan ook aanbeveling een vermeerdering van het stukgoedverkeer in alle opzichten te bevorderen. De Commissie is van meening, dat hierbij een behoorlijke bediening van het spoorwegvervoer naar, van en door het havengebied eerste noodzaak is en het verheugt haar dan ook, dat het overleg, dat plaats gevonden heeft tusschen het gemeentebestuur van Rotterdam en de Nederlandsche Spoorwegen over de meest gewenschte oplossing van het spoorwegvraagstuk van Rotterdam en omgeving, wat de hoofdzaken betreft, tot overeenstemming heeft geleid.

De Commissie is van meening, dat het gewenscht is te geraken tot een volledige en afdoende organisatie der spoorwegen aan beide oevers van de Nieuwe Maas evenwel in onderling verband. Het is van groot belang, dat het achterland zijn voor overzee bestemde goederen naar Rotterdam zal kunnen dirigeren, zonder vermelding van den oever, waarvoor zij bestemd zijn, het havengebied dus in het achterland als één geheel kan worden gezien en geen bekendheid behoeft te worden verlangd met de ligging der havenbekkens.

De Commissie wenscht voorts te wijzen op de noodzakelijkheid van spoorwegaansluiting der haventerreinen aan den linker oever van de Nieuwe Maas met den rechter oever van de Oude Maas, mede in verband met de toekomstige ontwikkeling aan die rivier. Verder komt het de Commissie gewenscht voor, dat de Wilhelminahaven te Schiedam op het spoorwegnet wordt aangesloten.

Een scheppen van breed opgezette rangeerterreinen, waar met de toekomst is rekening gehouden, een soepele organisatie van het spoorwegverkeer in en naar het havengebied en een goedkoope verbinding per spoor van de havenbekkens onderling zal ongetwijfeld aan een opbloei van het verkeer in het gebied ten goede komen.

Ook in ruimer verband meent de Commissie, dat de spoorwegtoestanden verbetering behoeven. Den spoorweg beschouwende als verbindingsweg van het havengebied met het achterland, zoowel binnen als buiten de landsgrenzen, acht de Commissie het ten zeerste gewenscht, dat worde overgegaan tot verdubbeling van bestaande en het aanleggen van nieuwe spoorweglijnen.

Een intens spoorwegverkeer met Noord-Brabant, Zeeland en Limburg, welke provincies stellig in nauwer contact met de Nederlandsche havens behooren te worden gebracht, wordt belemmerd door de te beperkte capaciteit van de Moerdijkbrug. Hetzelfde geldt voor de slechts gedeeltelijk dubbelsporige lijn door de Betuwe, welke bij voldoende capaciteit een belangrijke functie zou kunnen vervullen in het verkeer met West- en Zuid-Duitschland.

De Commissie meent met klem te moeten aandringen op verdubbeling van deze beide verbindingen, welke zij onontbeerlijk acht voor het verkeer met het achterland, waarop het havengebied is aangewezen. Zij vestigt er in dit verband de aandacht op, dat een voldoende capaciteit van de Moerdijkbrug het mogelijk zou maken het goederenvervoer van en naar het Roergebied, Düsseldorf en Keulen te leiden over de zooveel kortere route Breda—Venlo—Kaldenkirchen in stede van over Utrecht—Arnhem—Emmerik <sup>2)</sup>).

### § 11. Verdere verbindingswegen met het achterland.

De Commissie is van meening, dat naast de spoorwegen ook de land- en waterwegen van en naar het achterland in ruime mate kunnen bijdragen tot de welvaart van het havengebied.

<sup>1)</sup> Men vergelijke de in Bijlage III voor erts, kolen en granen opgenomen cijfers met de daarevens geplaatste totaalcijfers.

<sup>2)</sup> Via Utrecht—Emmerik.	Via Venlo—Kaldenkirchen.
Rotterdam—Duisburg .. 250 KM.	Rotterdam—Duisburg .. 217 KM.
Rotterdam—Düsseldorf 274 KM.	Rotterdam—Düsseldorf 220 KM.
Rotterdam—Keulen ... 314 KM.	Rotterdam—Keulen ... 248 KM.

De haven immers van dezen tijd ontleent niet langer in eersten aanleg haar beteekenis aan de havenstad zelve, doch aan de productiviteit en de behoeften van haar achterland, d.w.z. van het gebied, dat over de haven zijn producten uitvoert en zijn grondstoffen en de goederen, welke het verder behoeft, betreft.

Van het achterland is ook het havengebied, waarvoor de Commissie is ingesteld, voornamelijk afhankelijk en in dat licht gezien zijn de wegen, welke van het havengebied naar het achterland leiden, van het grootste gewicht. De Commissie heeft dan ook gemeend niet te mogen nalaten deze verbindingswegen in haar onderzoek te betrekken.

#### Landwegen.

Onder de verbindingswegen te land, welke met de toeneming van het vrachtvervoer van steeds meer belang worden, verdienen allereerst de wegen naar het naaste achterland de aandacht. De Commissie moge hier wijzen op de geheel onvoldoende wegen van het Westland naar het havengebied. Zij meent, dat door verlenging in noordelijke richting tot Loosduinen van den in het Rijkswegenplan opgenomen weg van Naaldwijk naar den Maasdijk bij de Nolle, aansluitende op den nieuw ontworpen Rijksweg Hoek van Holland—Rotterdam, alsmede door een verbindingsweg Laakhaven via Delft naar het havengebied, aan de bezwaren, welke thans het voor de havens zoo belangrijke vervoer van tuinbouwproducten ondervindt, tegemoet gekomen zou kunnen worden. Zij geeft in overweging ook laatstbedoelden weg in het Rijks- of provinciaal wegenplan op te nemen.

Ook met Utrecht ontbreekt een verbinding, welke zich heeft aangepast aan de eischen van het moderne vrachtautoverkeer. Voor het verkeer met het Duitsche achterland moet een aan moderne eischen voldoende weg door de Betuwe van groot belang worden geacht. Waar thans reeds geregelde autodiensten van het Westland met West-Duitschland worden onderhouden, oordeelt de Commissie het niet denkbeeldig, dat ook uit het havengebied dergelijke diensten naar het achterland zullen worden ingesteld, welke een goeden verkeersweg vereischen.

Voorts wenscht de Commissie aandacht te vragen voor de verbinding van het havengebied met Noord-Brabant. Met leedwezen heeft zij geconstateerd, hoezeer de belangrijke nijverheid in deze provincie zich mede door het ontbreken van een voldoende verbinding met het havengebied sterk heeft georiënteerd op buitenlandsche havens. De Commissie is ervan overtuigd, dat de industrieën in deze provincie — zooals ook de nijverheid in de omliggende landen, doordrongen van het belang harer nationale havens, deze zooveel mogelijk steunt — haar producten en grondstoffen over het havengebied zouden doen vervoeren, indien de verbindingswegen haar dit mogelijk maakten. Naast een vergrooting van de capaciteit van de spoorwegbrug over het Hollandsch Diep acht de Commissie het dan ook dringend noodig, dat spoedig worde overgegaan tot den bouw van een vaste verbinding over genoemd water ten dienste van het gewone verkeer, zoomede van een vaste verbinding ter vervanging van het veer Dordrecht—Zwijndrecht. Slechts hierdoor kan naar de meening van de Commissie het havengebied ten volle het Zuiden en Zuid-Oosten des lands tot zijn achterland rekenen. Het onder dagteekening van 25 Juni j.l. door een elftal belanghebbende Kamers van Koophandel en Fabrieken aan den Raad van Ministers gerichte adres, waarin met aandrang verzocht wordt, dat binnen den kortst mogelijken tijd de noodige gelden voor de totstandkoming eener nieuwe overbrugging van het Hollandsch Diep bij de Staten-Generaal worden aangevraagd, wenscht de Commissie dan ook met kracht te ondersteunen.

Ten slotte wenscht de Commissie te wijzen op de onvoldoende verbinding met de Zeeuwsche en Zuid-Hollandsche eilanden, welke eveneens dringend verbetering behoeft. Zij meent evenwel met de vermelding hiervan te kunnen volstaan, aangezien naar de verbeteringen, welke in het verkeer tusschen

de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche eilanden met Zuid-Holland en Noord-Brabant onderling noodig zijn, een onderzoek is ingesteld door een bij beschikking van 2 Juli 1929 door den Minister van Waterstaat in het leven geroepen commissie. Voor het door bedoelde commissie in Juni 1930 uitgebrachte verslag, waarop in Mei j.l. nog een vervolg is verschenen, vraagt de Commissie in dit verband de aandacht van de Regeering.

#### Waterwegen.

Belangrijker nog bijna dan de landwegen zijn in verband met den aard van het goederenverkeer in het gebied de waterverbindingen met het achterland. Hoewel deze in het algemeen aan redelijke eischen voldoen, meent de Commissie, dat de verbinding te water met het Westland o.m. verbetering behoeft. De aanvoer van steenkolen, glas en hout uit de havens en de export van tuinbouwproducten doet de behoefte aan een goeden waterweg gevoelen. De Commissie dringt dan ook aan 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. Bovendien acht de Commissie van groote beteekenis het in de „Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam”<sup>1)</sup> opgenomen kanaal van Rotterdam naar Maassluis, dat wellicht t. z. t. met het Westlandsche kanalenet in verbinding zou kunnen worden gebracht.

Voorts acht de Commissie de waterverbinding met Delft en Leiden niet geheel voldoende. Een verbetering van de Schie te Delft bij de Rotterdamsche brug komt haar gewenscht voor.

Het verheugt de Commissie te kunnen constateeren, dat de verbetering van den vaarweg Amsterdam—Rotterdam met kracht is aangevat, terwijl ook aan het Julianakanaal de werkzaamheden geregeld voortgang hebben. Dit laatste beteekent, evenals het geprojecteerde Twente—Rijnkanaal, een verruiming van het achterland van het havengebied. Naar de meening van de Commissie zal het havengebied met spoedige voltooiing van deze werken, welke de verbinding beteekenen met belangrijke industriegebieden, ten zeerste gebaat zijn.

### § 12. Industrialisatie van het havengebied.

Ten slotte meent de Commissie niet te mogen nalaten te wijzen op de noodzakelijkheid van industrialisatie van het havengebied.

Zooals reeds in de vorige paragraaf uiteengezet, ontleent de moderne zeehaven vooral haar beteekenis aan haar achterland en is haar goederenverkeer in hoofdzaak daarvan afhankelijk te achten. De vraag nu of het transport van het achterland over een bepaalde haven wordt geleid, wordt beheerscht door de totale transportkosten, welke de uitdrukking zijn van den virtueelen afstand tusschen het productie- en consumptiegebied. Dit geldt ook voor de havens in het gebied, waarover de Commissie verslag uitbrengt. Waar de zeevrachten tusschen de dicht bijeengelegen havens aan de Noordzee en overzeesche gebieden onderling vrijwel niet uiteenloopen, geven de totale transportkosten van de haven naar het achterland en omgekeerd veelal den doorslag en zijn deze bij de keuze voor de Noord-West-Europeesche gebieden tusschen de verschillende havens voor hun in- en uitvoer beslissend. Geringe verschillen in transportkosten kunnen oorzaak zijn, dat de waren een anderen weg kiezen, en in dit verband zijn de beschermende maatregelen, welke de omliggende landen in velerlei vorm nemen tot steun hunner nationale havens, van groote beteekenis.

Het feit, dat het goederenverkeer van het gebied in hoofdzaak doorvoer-verkeer, d.i. achterland-verkeer is, veroorzaakt onzekerheid. Naar de meening van de Commissie kan slechts door het

<sup>1)</sup> Vgl. Richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam. Verz. 1931, Volgn. 30. Als Bijlage IV bij dit verslag opgenomen (blz. 89).

bestaan van veredelings-industrieën in het havengebied aan dit bezwaar tegemoet gekomen worden. Alleen door waardevermeerdering, welke wordt verkregen door verwerking van grondstoffen tot halffabrikaat of fabrikaat, kunnen wellicht hogere transportkosten, een grootere virtueele afstand, worden genivelleerd. Hierdoor wordt aan het havenverkeer een vaste basis gegeven, die niet in zoo ruime mate onderhevig is aan de invloeden van concurrerende havens als het zuivere doorvoer-verkeer.

Op deze gronden acht de Commissie de vestiging van industrieën in het havengebied van zeer groote beteekenis. Zij acht deze beteekenis zelfs zóó groot, dat zij niet mocht nalaten hiervoor in het bijzonder aandacht te vragen. Met name wil zij er op wijzen, dat het wenschelijk is, dat op den rechter Maasoever de mogelijkheid bestaat tot het vestigen van industrieën, omdat althans onder de huidige omstandigheden de rechter Maasoever, in verband met de geografische verhoudingen tusschen het havengebied en de overige deelen des lands, nog steeds de grootste aantrekkingskracht voor de vestiging van industrieën bezit.

Het valt intusschen buiten de taak der Commissie deze gedachten nader uit te werken.

## HOOFDSTUK IV.

### VOORSTELLEN EN CONCLUSIES DER COMMISSIE.

*Havengewest.* Het is gewenscht, dat de eenheid in de ontwikkeling van het havengebied, gevormd door de Rijn-Maasdelta bevorderd wordt en alle in dit gebied werkzame krachten zooveel mogelijk op hetzelfde doel gericht worden. Te dien einde zal een openbaar lichaam, genaamd Havengewest voor het gebied van de Nieuwe en de Oude Maas, moeten worden ingesteld.

De twee voornaamste organen van dit lichaam zullen zijn een Gewestelijke Raad en een Dagelijksch Bestuur.

De Gewestelijke Raad zal de bevoegdheid hebben een ontwikkelingsplan voor het gebied van het havengewest vast te stellen. Tusschen eenerzijds de gemeentelijke uitbreidingsplannen en de krachtens de artikelen 45 e.v. der Woningwet vast te stellen streekplannen en anderzijds het ontwikkelingsplan, dat niet openbaar zal zijn en op zich zelf niet van rechtskracht voorzien wordt, zal overeenstemming bereikt moeten worden. Wordt overeenstemming niet in der minne bereikt, dan zullen Gedeputeerde Staten, behoudens beroep op de Kroon, beslissen.

Voor zoover en zoo lang de gemeentebesturen met betrekking tot de vaststelling en herziening van uitbreidingsplannen actief zijn, kan met het vorenstaande worden volstaan. Met het oog echter op de mogelijkheid, dat zij de daartoe noodige medewerking niet willen verleen, is het van belang, dat de Gewestelijke Raad bovendien de bevoegdheid verkrijgt om zelf streekplannen op den voet van de Woningwet vast te stellen, terwijl Gedeputeerde Staten dien Raad de verplichting tot het vaststellen van zulk een streekplan zullen kunnen opleggen. Heeft de Gewestelijke Raad eenmaal een streekplan ter inzage gelegd, dan zullen de bepalingen der Woningwet in zake de vaststelling van streekplannen door de daarin genoemde commissies ten deele buiten werking treden. Bestonden voor dit gebied reeds streekplannen, dan wordt het door den Gewestelijken Raad vastgestelde streekplan als een herziening van die plannen beschouwd.

Een belangrijke aanvulling op deze bevoegdheden vormt de eisch, dat voor den aanleg van havens e.d. en de vestiging van scheepswerven en fabrieken buiten bebouwde kommen aan rivieroeveren een vergunning van den Gewestelijken Raad noodig zal zijn, welke alleen zal worden geweigerd, wanneer door dien aanleg of die vestiging het belang van een doelmatige ontwikkeling van het geheele havengebied zou worden geschaad. Ook hier staat van de beslissing beroep open.

Het havengewest zal nog met een aantal andere bevoegdheden van minder gewicht worden toegerust.

Ten einde te geraken tot de instelling van een havengewest, als boven bedoeld en in § 6 van Hoofdstuk III nader omschreven, stelt de Commissie de Regeering derhalve voor bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal een ontwerp van wet in te dienen, zooals dat is opgenomen in Bijlage I van dit verslag.

*Wijziging van gemeentelijke grenzen.* De instelling van een havengewest zal de tendentie tot grenswijziging verzwakken, doch grenswijziging zal in bepaalde gevallen noodig blijven.

Wanneer een gemeente bemerkt, dat plannen worden gemaakt voor buiten haar grenzen uit te voeren werken en zij acht die plannen met het oog op de ontwikkeling, zooals zij zich die voor het buiten haar grenzen gelegen gebied gedacht heeft, ongewenscht, dan kan, wanneer de plannen inderdaad in de ontwikkeling van het geheele havengebied niet passen, het havengewest daaraan paal en perk stellen. De bewuste gemeente kan daaraan dus niet meer een argument voor wijziging harer grenzen ontleenen.

Wanneer echter een gemeente voor de uitvoering van haar *eigen* plannen zich genoodzaakt ziet het oog te richten naar buiten haar grenzen gelegen gebied, rijzen moeilijkheden, waaraan het havengewest geen oplossing zal kunnen geven en die in het algemeen alleen grenswijziging zal vermogen op te heffen.

Een dergelijke groei van de stad over haar grenzen zal in vele gevallen met zich mede brengen, dat het lokale karakter van de aangrenzende gemeente, op wier grondgebied die uitgroei plaats vindt, geheel verandert, en daarmee ook de motieven, die pleiten voor handhaving van de bestaande gemeentegrenzen, doen verloren gaan.

De Commissie spreekt op grond van de vorenstaande, in § 7 van Hoofdstuk III nader uitgewerkte, overwegingen de meening uit, dat, ook wanneer tot instelling van een havengewest is overgegaan, het vraagstuk der gemeentelijke indeeling daarmee niet is opgelost.

*Houding van de Regeering tegenover de gemeente Rotterdam.* Zonder in een beoordeeling te treden van de bezwaren, welke van de zijde van Burgemeester en Wethouders der gemeente Rotterdam zijn ingekomen in zake de door de Regeering tegenover die gemeente aangenomen houding, welke bezwaren zijn weergegeven in § 4 van Hoofdstuk II, veroorlooft de Commissie zich evenwel voor deze bezwaren de ernstige aandacht van de Regeering te vragen. Zij verwijst tevens naar de opmerkingen, die zij ter zake in § 8 van Hoofdstuk III gemaakt heeft.

*Verbindingswegen in het havengebied.* Voorts is de Commissie van meening, dat de verbindingswegen in het havengebied aan hoge eischen dienen te beantwoorden, aangezien de verschillende havenbekkens op betrekkelijk grooten afstand van elkaar verwijderd liggen en de aard van het havenverkeer uitwisseling van goederen tusschen deze havenbekkens onderling veelal noodig maakt. Zij meent, dat de hieruit voortspruitende bezwaren slechts kunnen worden verminderd door een soepel verkeersapparaat. De Commissie erkent in dit verband de dringende behoefte aan een tweede oeververbinding, welke een kortere weg zal beteekenen van de havens aan den rechter Maasoever naar den linker oever.

Wat betreft het verkeer te water acht zij het wenschelijk, dat het verkeer op de rivier de Nieuwe Maas wordt ontlast en zij kan dan ook de bij de gemeente Rotterdam bestaande plannen tot het graven van een kanaal van de Oude Maas naar de geprojecteerde rijnvaaithaven, afgezien van de technische uitvoerbaarheid, welke nog in onderzoek is, slechts toejuichen. Dit kanaal kan naar haar meening een belangrijke verbetering beteekenen van de bestaande outillage voor de binnen- en rijnscheepvaart.

*Spoorwegen.* De Commissie heeft kennis genomen van de resultaten van het overleg, hetwelk heeft plaats gevonden tusschen het gemeentebestuur van Rotterdam en de Nederlandsche Spoorwegen en wenscht de uitvoering van het daarbij ontworpen plan, dat voorziet in een op zichzelf volledige spoorwegorganisatie aan beide oevers van de Nieuwe Maas, zonder in de details daarvan te treden, aan te bevelen. Zij meent, dat hierdoor voor het havengebied in de naaste toekomst een vlot spoorwegverkeer mogelijk wordt gemaakt.

Waar de spoorwegen voorts een zeer belangrijke verbinding vormen van het havengebied met het achterland, heeft de

Commissie ook nagegaan, in hoeverre deze verbindingen wellicht nog verbetering behoeven. Zij meent, dat ook voor het spoorwegverkeer de geografisch kortste weg aanbeveling verdient, weshalve zij wil wijzen op de zuidelijke wegen, welke leiden naar het Duitsche achterland en voor het verkeer met dit belangrijke industriegebied de voorkeur verdienen boven de thans in hoofdzaak gebruikte lijnen. Zij meent de vraag te moeten stellen, of het niet wenschelijk is deze routes te verruimen.

*Verdere verbindingen van en naar het achterland.* Naast de spoorwegen acht de Commissie ook de water- en landwegen, welke de verbinding vormen met het voor de moderne haven onmisbare achterland, van groote beteekenis. Zij heeft dan ook gemeend in het bijzonder te moeten aandringen op moderniseering van de verbindingen met het Westland, met de Zeeuwsche eilanden en met Noord-Brabant. In het bijzonder met deze laatste provincie en met Limburg acht zij goede verbindingswegen van groot belang.

Waar het verkeer te water voor het havengebied overwegend is te noemen, spreekt de Commissie de hoop uit, dat het Julianakanaal en het Twenthe-Rijnkanaal, welke waterwegen een verruiming van het achterland van het onderhavige gebied brengen, spoedig voltooid zullen zijn.

*Industrialisatie van het havengebied.* Ten slotte meent de Commissie te moeten wijzen op de noodzakelijkheid van bevordering van industrialisatie van het havengebied. Zij meent, dat de aard van het goederenverkeer niet in alle opzichten een zekere basis biedt voor de welvaart van Rotterdam en omgeving en acht het mogelijk, dat het verkeer door de vestiging van veredelings-industrieën aan het havengebied meer dan tot dusver gebonden wordt. Zij beveelt de hiermede samenhangende problemen in de bijzondere aandacht der betrokken autoriteiten aan.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 7 September 1931.

*De Commissie,*

FORTUYN, *voorzitter.*

JOH. BRAUTIGAM.

L. W. H. v. DIJK.

FREDERIKS.

A. J. M. GOUDRIAAN.

J. VAN DER GRINTEN.

J. F. SCHÖNFELD.

A. v. WALSUM.

IN 'T VELD, *secretaris.*

BACKX, *adj. secretaris.*

B. KOLFF, *adj. secretaris.*

**BIJLAGEN.**

**Voor-ontwerp van wet tot instelling van een Havengewest  
voor het gebied van de Nieuwe en de Oude Maas.**

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER  
NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is de eenheid in de ontwikkeling van het havengebied, gevormd door de Rijn-Maas-delta, te bevorderen en alle in dit gebied werkzame krachten zooveel mogelijk op hetzelfde doel te richten, zoomede tot dit doel een openbaar lichaam, ter verzorging van deze taak, in te stellen;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

HOOFDSTUK I.

*Algemeene bepalingen.*

**Artikel 1.**

Er is een openbaar lichaam, genaamd Havengewest voor het gebied van de Nieuwe en de Oude Maas, in deze wet verder genoemd havengewest.

De zetel van het havengewest is gevestigd te Rotterdam.

**Artikel 2.**

Het havengewest zal zijn werkzaamheid uitstrekken over het gebied van de gemeenten *Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Maasland*, het gedeelte van *Naaldwijk*, ingesloten door de gemeenten *Maasland, Rotterdam (Hoek van Holland), 's-Gravenzande* en *de Lier, Vlaardingerambacht, Kethel en Spaland, Overschie, Schiebroek, Hillegersberg, Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel, Krimpen a/d Lek, Lekkerkerk, IJsselmonde, Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht, Zwijndrecht, Heerjansdam, Barendrecht, Rhoon, Poortugaal, Hoogvliet, Pernis, Rozenburg, Spijkenisse, Hekelingen, Nieuw-Beijerland, Oud-Beijerland, Heinoord, Mijnsheerenland, Maasdam, Puttershoek, 's-Gravendeel, Dordrecht, Dubbeldam, Papendrecht, Alblasterdam* en *Nieuw-Lekkerland*.

Bij algemeenen maatregel van bestuur kan in de begrenzing van het gebied wijziging worden gebracht.

HOOFDSTUK II.

*Van de organen.*

**Artikel 3.**

Aan het hoofd van het havengewest staat een gewestelijke raad, bestaande uit 29 leden, te benoemen als volgt:

4 door Ons, waarvan één op voordracht van de directie der Nederlandsche Spoorwegen;

2 door Gedeputeerde Staten der provincie *Zuid-Holland*, waarvan één, woonachtig binnen het havengebied, doch niet te *Rotterdam*, op een gezamenlijke voordracht van de hoofdbesturen der door Ons aan te wijzen vakvereenigingen, welke uitsluitend of althans in hoofdzaak transportarbeiders organiseeren;

14 door den raad der gemeente *Rotterdam*, waarvan 3 op voordracht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam, 2 op voordracht van één of meer door Ons aan te wijzen te *Rotterdam* gevestigde organisaties van werkgevers in het havenbedrijf of plaatselijke afdeelingen van dergelijke organisaties en 2 op eene gezamenlijke voordracht van de plaatselijke afdeelingen der door Ons aan te wijzen transportarbeidersorganisaties;

1 door den raad der gemeente *Schiedam*;

1 door den raad der gemeente *Vlaardingen*;

2 door de raden der gemeenten *Schiedam*, *Vlaardingen* en *Maassluis* gezamenlijk, op voordracht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Beneden-Maas;

2 door den raad der gemeente *Dordrecht*, waarvan 1 op voordracht van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Dordrecht en omstreken;

1 door den raad der gemeente *Zwijndrecht*;

2 door de raden van de overige gemeenten in onderling overleg.

Onder „voordracht” wordt verstaan een voordracht van twee personen voor elke vacature.

Wanneer de lichamen of vereenigingen, op wier voordracht eene benoeming plaats heeft, niet binnen een termijn, te stellen door het orgaan, hetwelk benoemt, hunne voordracht indienen, vindt de benoeming plaats zonder voordracht.

Kunnen de gemeenteraden, die gezamenlijk één of meer leden moeten benoemen, niet tot overeenstemming komen, dan geschiedt de benoeming van deze leden door Gedeputeerde Staten der provincie *Zuid-Holland*.

De benoeming van alle leden heeft plaats voor den tijd van vier jaren. Om de vier jaren treedt het college in zijn geheel af. Alle leden zijn dadelijk herbenoembaar.

De leden van den gewestelijken raad kunnen te allen tijde ontslag nemen. Hij, die ontslag neemt als lid van den gewestelijken raad, geeft daarvan onverwijld kennis aan dien raad en aan het orgaan of de organen, waardoor hij benoemd is.

De vervulling van een opgevallen plaats moet geschieden binnen drie maanden.

Hij, die ter vervulling eener buiten periodieke aftreding opgevallen plaats, tot lid van den gewestelijken raad benoemd is, treedt af op het tijdstip, waarop degene, in wiens plaats hij is benoemd, moest aftreden.

#### Artikel 4.

De gewestelijke raad kiest, eveneens voor den tijd van vier jaren, uit zijn midden een dagelijksch bestuur, bestaande uit vijf leden, waarvan één moet behooren tot de leden van den gewestelijken raad, benoemd door Ons, drie moeten behooren tot die, benoemd door den raad der gemeente *Rotterdam*, en één tot de overige leden.

Van de in de tweede plaats bedoelde drie leden zal één moeten worden gekozen uit de voorgedragenen door de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam.

#### Artikel 5.

Wij benoemen den voorzitter van den gewestelijken raad, die tevens is voorzitter van het dagelijksch bestuur, buiten de leden van den raad, eveneens telkens voor een tijdvak van vier jaren.

Hij heeft zoowel in de vergaderingen van den raad als van het dagelijksch bestuur eene raadgevende stem.

Wij stellen zijne instructie vast en regelen zijne belooning.

Wij kunnen hem te allen tijde bij met redenen omkleed besluit schorsen en ontslaan.

**Artikel 6.**

De gewestelijke raad benoemt, op voordracht van het dagelijks bestuur, een secretaris, die den raad en het dagelijks bestuur in de vervulling van hunne taak bijstaat.

**Artikel 7.**

Bij algemeenen maatregel van bestuur worden, met inachtneming van de bepalingen dezer wet, nadere regelen gesteld omtrent:

- 1°. de benoeming van de leden van den gewestelijken raad en van het dagelijks bestuur;
- 2°. de benoeming, de schorsing en het ontslag, de rechten en verplichtingen van den secretaris en van andere ambtenaren;
- 3°. de vervanging van den voorzitter en van den secretaris;
- 4°. de vergoeding van reis- en verblijfkosten en de toekenning van presentiegeld voor het bijwonen der vergaderingen aan de leden van den gewestelijken raad en het dagelijks bestuur.

## HOOFDSTUK III.

*Van de vergaderingen van den gewestelijken raad  
en het dagelijks bestuur.*

**Artikel 8.**

De gewestelijke raad vergadert zoo dikwijls de voorzitter, het dagelijks bestuur of ten minste een vijfde gedeelte der leden het noodig oordeelt.

Het dagelijks bestuur vergadert zoo dikwijls de voorzitter of ten minste twee leden het noodig oordeelen.

De raad en het dagelijks bestuur mogen niet beraadslagen of besluiten, zoo niet ten minste de helft van het bij deze wet bepaalde aantal leden tegenwoordig is.

**Artikel 9.**

De vergaderingen van den gewestelijken raad en het dagelijks bestuur zijn niet openbaar.

**Artikel 10.**

De leden stemmen zonder last van of ruggespraak met hen, die benoemen.

Elk lid brengt slechts ééne stem uit.

Alle besluiten worden bij volstreekte meerderheid der stemmende leden opgemaakt.

Bij staken van stemmen wordt, geldt het zaken, het nemen van een besluit tot eene volgende vergadering uitgesteld. In deze, en evenzoo in eene voltallige vergadering, wordt, bij staken van stemmen, het voorstel geacht niet te zijn aangenomen.

Ingeval omtrent het benoemen, voordragen of aanbevelen van personen de stemmen bij herstemming staken, beslist terstond het lot.

**Artikel 11.**

Wanneer in den gewestelijken raad onderwerpen aan de orde komen, waarbij rechtstreeks de belangen zijn betrokken van eenige gemeente, die geen eigen vertegenwoordiger in den raad heeft, zal deze gemeente worden uitgenoodigd een vertegenwoordiger aan te wijzen, die de desbetreffende vergaderingen met raadgevende stem bijwoont.

De gewestelijke raad en het dagelijks bestuur kunnen deskundigen uitnoodigen de vergaderingen bij te wonen.

**Artikel 12.**

De verdere werkwijze van den gewestelijken raad en het dagelijks bestuur zal, met inachtneming van de bepalingen dezer wet, worden geregeld bij algemeenen maatregel van bestuur.

Alles, wat betreft de orde en het houden der vergaderingen, zal worden geregeld bij een reglement van orde, vast te stellen door den gewestelijken raad, onder goedkeuring van Gedeputeerde Staten der provincie *Zuid-Holland*.

#### HOOFDSTUK IV.

##### *Van de taak.*

##### **Artikel 13.**

De gewestelijke raad stelt voor het in artikel 2 omschreven gebied een ontwikkelingsplan vast.

Na voorloopige vaststelling van het plan wordt dit ter kennis gebracht van de besturen der gemeenten, welke belangen geacht kunnen worden daarbij betrokken te zijn.

Deze kunnen binnen een termijn van drie maanden na de toezending hun bezwaren aan het dagelijksch bestuur kenbaar maken.

Het dagelijksch bestuur kan, naar aanleiding van die bezwaarschriften, met de gemeentebesturen, die bezwaarschriften hebben ingediend, in overleg treden en brengt vervolgens verslag uit aan den gewestelijken raad. Deze stelt aan de hand daarvan het plan vast, waarna dit ter kennis wordt gebracht van Gedeputeerde Staten.

Voor wijzigingen van het plan gelden dezelfde bepalingen als voor de vaststelling.

##### **Artikel 14.**

De besturen der in artikel 2 genoemde gemeenten gaan niet over tot de in artikel 37, tweede lid, der Woningwet bedoelde ter inzage-legging van een ontwerp-uitbreidingsplan voor hunne gemeente, van een ontwerp tot herziening van een uitbreidingsplan of van een ontwerp tot vaststelling of herziening van de in artikel 39 der Woningwet bedoelde bebouwingsvoorschriften, dan na overleg gepleegd te hebben met het dagelijksch bestuur van het havengewest.

Evenmin gaat de commissie, bedoeld in de artikelen 45, 46 en 47 dier wet over tot de in artikel 37, tweede lid, dier wet bedoelde ter-inzage-legging van een ontwerp van een geheel of gedeeltelijk op het gebied van het havengewest betrekking hebbend streekplan of van eene herziening van zulk een plan, dan na overleg gepleegd te hebben met het dagelijksch bestuur van het havengewest.

De gewestelijke raad kan na de vaststelling of de herziening van het uitbreidingsplan, de bebouwingsvoorschriften dan wel het streekplan, zijne bezwaren inbrengen bij Gedeputeerde Staten.

Mochten Gedeputeerde Staten het uitbreidingsplan, de bebouwingsvoorschriften dan wel het streekplan niettemin goedkeuren, dan kan de gewestelijke raad, binnen den in artikel 38 der Woningwet bedoelden termijn, beroep bij Ons instellen.

##### **Artikel 15.**

De gewestelijke raad kan het in artikel 13 bedoelde ontwikkelingsplan geheel of voor een bepaald gedeelte vaststellen als streekplan in den zin der Woningwet. Eveneens kunnen Gedeputeerde Staten den gewestelijken raad opdragen voor het in artikel 2 omschreven gebied of een gedeelte daarvan een streekplan vast te stellen.

In deze gevallen vindt het bepaalde in het derde lid van artikel 45 der Woningwet overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat voor de daar bedoelde commissie in de plaats treedt de gewestelijke raad.

Zoodra overeenkomstig het eerste lid van dit artikel een ontwerp van een streekplan voor het in artikel 2 omschreven gebied of een gedeelte daarvan ter inzage is gelegd of door Gedeputeerde Staten aan den gewestelijken raad een opdracht, als daar bedoeld, is verstrekt, treden voor dit gebied of gedeelte daarvan de artikelen 45, eerste lid, en 46 der Woningwet buiten werking, met dien verstande, dat Gedeputeerde Staten

aan den gewestelijken raad een termijn kunnen stellen, binnen welken het streekplan of eene herziening daarvan aan hunne goedkeuring moet worden onderworpen. Indien de gewestelijke raad daaraan niet voldoet, vindt het bepaalde in artikel 48 overeenkomstige toepassing.

Indien een streekplan, als bedoeld in het eerste lid van dit artikel, door Gedeputeerde Staten of door Ons is goedgekeurd, wordt het voor de toepassing van artikel 49 der Woningwet beschouwd als eene herziening van het streekplan of de streekplannen, welke reeds mochten zijn vastgesteld voor het gebied, waarop het nieuwe streekplan betrekking heeft.

#### **Artikel 16.**

Voor den aanleg van havens en havenwerken, waaronder mede te verstaan de inrichting van ligplaatsen voor zeeschepen buiten havens, zoomede voor de vestiging van scheepswerven en fabrieken buiten bebouwde kommen aan of op niet grooteren afstand dan 100 M. van de normaallijnen der rivieren en van de oevers der daarmede in open gemeenschap staande wateren in het in artikel 2 omschreven gebied, is vergunning noodig van den gewestelijken raad.

Bij algemeenen maatregel van bestuur wordt, met inachtneming van het in het vorige lid bepaalde, nader aangegeven, ten aanzien van welke gedeelten van het grondgebied van het havengewest de in dat lid bedoelde vergunning behoort te worden aangevraagd.

Deze vergunning zal alleen worden geweigerd op grond, dat door den aanleg of de vestiging het belang van eene doelmatige ontwikkeling van het geheele gebied zou worden geschaad. Eene afwijzende beschikking wordt met redenen omkleed.

Aan de vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden. Deze voorwaarden zullen geen andere zijn dan die, welke op grond van de vergunning in het belang van het havengewest of de gemeente, op welker gebied de aanleg of de vestiging plaats heeft, moeten worden gesteld.

Van de beslissing van den gewestelijken raad kan ieder belanghebbende binnen eene maand bij Ons in beroep komen.

#### **Artikel 17.**

De besturen van de in artikel 2 genoemde gemeenten zullen de ontwerpen van belastingverordeningen, welke haven- en kadetarieven bevatten, vóór de vaststelling door den gemeenteraad aan het oordeel van den gewestelijken raad onderwerpen. Bij de inzending van de verordening aan Gedeputeerde Staten, ter verkrijging van Onze goedkeuring, leggen zij tevens het advies van den gewestelijken raad over.

Vorenstaande bepalingen gelden ook voor wijziging van de bedoelde verordeningen.

#### **Artikel 18.**

Regelingen betreffende de heffing van haven- en kadegeld in havens in het in artikel 2 omschreven gebied, niet in beheer bij openbare lichamen, behoeven de goedkeuring van den gewestelijken raad.

Van eene afwijzende beschikking staat beroep op Ons open.

Voor zoover dergelijke havens niet uitsluitend ten behoeve van één bedrijf zijn bestemd, zijn de hierbedoelde beheerders verplicht de goedgekeurde regelingen op nader door den gewestelijken raad vast te stellen wijze ter algemeene kennis te brengen.

#### **Artikel 19.**

De beheerders van havens en haveninrichtingen, als bedoeld in artikel 16, de besturen van de gemeenten en de Kamers van Koophandel en Fabrieken in het in artikel 2 omschreven gebied zijn verplicht aan den gewestelijken raad en het dagelijksch bestuur alle gegevens te verstrekken, welke deze voor eene richtige vervulling van de hun opgedragen taak noodig achten.

Mochten één of meer van de genoemde beheerders en lichamen tegen het verstrekken van de gevraagde gegevens

bezwaar hebben, dan wel zich daartoe niet in staat achten, dan kunnen zij binnen eene maand na de gedane aanvraag daarover eene uitspraak vragen van Gedeputeerde Staten of, voor zoover het havens of haveninrichtingen in beheer bij het Rijk betreft, van dengene Onze Ministers, dien zulks aangaat.

Gedeputeerde Staten of Onze Minister beslissen niet dan na het betreffende orgaan van het havengewest te hebben gehoord.

#### Artikel 20.

Volgens regels, bij algemeenen maatregel van bestuur te stellen, zal de gewestelijke raad vooraf worden gehoord over in het in artikel 2 omschreven gebied uit te voeren belangrijke openbare werken.

#### Artikel 21.

Wanneer de wetten, algemeene maatregelen van bestuur of provinciale verordeningen het vorderen, verleent het havengewest zijne medewerking tot uitvoering daarvan.

Tenzij anders bepaald, geschiedt dit door het dagelijksch bestuur.

Weigert de gewestelijke raad zijne medewerking, dan voorziet het dagelijksch bestuur daarin.

Wanneer het dagelijksch bestuur niet of niet behoorlijk voor de hem opgedragen uitvoering zorgt, geschiedt de voorziening van Onzentwege ten koste van het havengewest.

#### Artikel 22.

Onze Ministers, het bestuur der provincie *Zuid-Holland* en voorts de besturen van de in artikel 2 genoemde gemeenten hebben het recht bij den gewestelijken raad of het dagelijksch bestuur alle onderwerpen aanhangig te maken, welke tot bevordering van het doel van het havengewest kunnen strekken.

Genoemde organen kunnen naar aanleiding daarvan — en ook eigener beweging — aan de bevoegde autoriteiten die voorstellen doen, welke zij noodig achten.

#### Artikel 23.

Aan den gewestelijken raad behoort, met betrekking tot de vervulling van de taak van het havengewest, alle bevoegdheid, welke niet bij deze of eenige andere wet of een algemeenen maatregel van bestuur, ter uitvoering van deze wet, aan het dagelijksch bestuur of den voorzitter is toegekend.

#### Artikel 24.

Nevens de met name in deze wet toegekende bevoegdheden heeft het dagelijksch bestuur tot taak de voorbereiding en uitvoering van de besluiten van den gewestelijken raad.

De gewestelijke raad kan onder zijn toezicht en, zoo noodig, volgens nader door hem vast te stellen regels een bepaald aangewezen deel van de hem opgedragen taak overdragen aan het dagelijksch bestuur of aan den voorzitter.

Het dagelijksch bestuur en de voorzitter geven, met betrekking tot het door hen gevoerde beleid, aan den gewestelijken raad alle verlangde inlichtingen.

#### Artikel 25.

Behoudens het bepaalde in artikel 24, eerste lid, is de voorzitter belast met de uitvoering van de besluiten van den gewestelijken raad en het dagelijksch bestuur.

Het besluit, dat naar zijn oordeel, als strijdig met de wetten of het algemeen belang, door Ons kan worden geschorst of vernietigd, brengt hij niet ten uitvoer.

Hij geeft van dit gevoelen binnen 24 uren na het nemen van het besluit kennis aan het college, dat het nam, en aan Gedeputeerde Staten, die daarvan terstond aan Ons verslag doen.

Hij is, indien dertig dagen na de dagteekening zijner kennisgeving aan Gedeputeerde Staten geene schorsing of vernietiging door Ons is bevolen, tot uitvoering verplicht.

Hij vertegenwoordigt het havengewest in alle rechtsgedingen en bij alle buitengerechtelijke rechtshandelingen, die voor het havengewest moeten worden gedaan.

De laatstbedoelde vertegenwoordiging kan hij opdragen aan een door hem aangewezen gemachtigde.

#### **Artikel 26.**

De niet aan Onze goedkeuring onderworpen besluiten van den gewestelijken raad en het dagelijksch bestuur kunnen bij een met redenen omkleed, in het *Staatsblad* te plaatsen, besluit door Ons, den Raad van State gehoord, worden vernietigd, indien en voor zoover zij in strijd zijn met de wetten of het algemeen belang.

#### **Artikel 27.**

De in artikel 26 bedoelde besluiten kunnen bij een met redenen omkleed, in het *Staatsblad* te plaatsen, besluit door Ons worden geschorst. Het besluit bepaalt den duur der schorsing, welke niet langer kan duren dan een half jaar. Schorsing stuit onmiddellijk de werking der geschorste bepalingen. De artikelen 188 en 189 der Gemeentewet vinden overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 28.**

Vernietiging van wege strijd met de wet brengt mede vernietiging van alle gevolgen van het vernietigd besluit.

Bij vernietiging van wege strijd met het algemeen belang kunnen de niet met dat belang strijdige gevolgen, in Ons besluit aangewezen, in stand blijven.

#### **Artikel 29.**

De gewestelijke raad of het dagelijksch bestuur zorgen, in geval van schorsing dan wel geheele of gedeeltelijke vernietiging hunner besluiten, dat aan het bepaalde in de artikelen 27 en 28 wordt voldaan en dat opnieuw in hetgeen de geschorste of vernietigde bepalingen regelden, voor zooveel noodig is, wordt voorzien.

#### **Artikel 30.**

Het dagelijksch bestuur heeft de bevoegdheid tot het op kosten der overtreders doen wegnemen, beletten, verrichten of in vorigen toestand herstellen van hetgeen in strijd met deze wet of met andere wetten, algemeene maatregelen van bestuur en provinciale verordeningen, waarvan het de uitvoering is opgedragen, is of wordt gemaakt, gesteld, ondernomen, nagelaten, beschadigd of weggenomen.

De artikelen 152, tweede lid, 153, 154 en 155 der Gemeentewet vinden overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 31.**

Met inachtneming van de bepalingen dezer wet zal de taak van den gewestelijken raad en het dagelijksch bestuur bij algemeenen maatregel van bestuur nader worden geregeld.

### **HOOFDSTUK V.**

#### *Van de geldmiddelen.*

#### **Artikel 32.**

De kosten van het havengewest zullen worden gedragen gezamenlijk door het Rijk, de provincie *Zuid-Holland* en de in artikel 2 genoemde gemeenten, in dier voege, dat het Rijk zal betalen 25 pct., de provincie 5 pct. en de gemeenten de overige 70 pct., naar rato van het zielental op 1 Januari van het jaar, waarover de verdeling loopt.

#### **Artikel 33.**

Gemeenten, waarvan aangenomen kan worden, dat het havengewest voor hun gebied nog slechts weinig of geene beteekenis heeft, kunnen door Ons, na ingewonnen advies van den geweste-

lijken raad, zoolang de bedoelde omstandigheid zich voordoet, van de betaling geheel of ten deele worden vrijgesteld.

Het aandeel van de overige gemeenten wordt in zoodanig geval naar evenredigheid verhoogd.

#### **Artikel 34.**

De gewestelijke raad stelt jaarlijks de begrooting van de inkomsten en uitgaven vast.

Zij behoeft Onze goedkeuring.

Zij wordt Ons, nadat zij door den gewestelijken raad is vastgesteld, ten minste twee maanden vóór den aanvang van het jaar, waarvoor zij moet dienen, ter goedkeuring aangeboden.

Onze beslissing omtrent de ter goedkeuring aangeboden begrooting wordt bekend gemaakt binnen twee maanden na den dag, waarop zij is vastgesteld.

De beslissing kan door Ons, bij een met redenen omkleed besluit, worden verdaagd.

Onze goedkeuring wordt verleend of onthouden aan de begrooting in haar geheel, gelijk zij door den gewestelijken raad is vastgesteld.

#### **Artikel 35.**

Is Onze goedkeuring niet verleend aan de begrooting vóór den aanvang van het jaar, waarvoor deze moet dienen, dan kunnen Wij het dagelijksch bestuur machtigen, tot op de helft der aangevraagde sommen uitgaven te doen uit die posten der begrooting, waartegen bij Ons geene bedenking bestaat.

#### **Artikel 36.**

De rekening en verantwoording van de inkomsten en uitgaven van het havengewest wordt jaarlijks op den grondslag van de door Ons goedgekeurde begrooting door den gewestelijken raad vastgesteld bij een door Ons goed te keuren besluit.

De leden van het dagelijksch bestuur onthouden zich daarbij van stemming.

#### **Artikel 37.**

Bij algemeenen maatregel van bestuur worden regelen gesteld omtrent de inrichting van de begrooting en van de rekening en verantwoording, omtrent de wijze van af- en overschrijving op posten der begrooting, zoomede omtrent de wijze, waarop betalingen uit de kas van het havengewest moeten geschieden.

### HOOFDSTUK VI.

#### *Strafbepalingen.*

#### **Artikel 38.**

Met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft het aanleggen van havens of havenwerken en de vestiging van scheepswerven en fabrieken zonder de in artikel 16 bedoelde vergunning, het niet naleven van de aan zoodanige vergunning verbonden voorwaarden, het niet of niet tijdig ter goedkeuring inzenden van de in artikel 18 bedoelde regelingen, het niet naleven en het niet publiceeren van de goedgekeurde regelingen, zoomede het niet of niet tijdig verstrekken van de in artikel 19 bedoelde gegevens, dan wel het verstrekken van onjuiste gegevens, een en ander voor zoover de overtreding wordt begaan door anderen dan een publiekrechtelijk lichaam.

Indien tijdens het plegen van het feit nog geen twee jaren zijn verlopen sedert eene vroegere veroordeeling van den schuldige wegens eene overtreding, als hiervoor genoemd, onherroepelijk is geworden, kunnen de straffen worden verdubbeld.

Indien de overtreder eene naamlooze vennootschap, eene coöperatieve of andere rechtspersoonlijkheid bezittende vereeniging of eene stichting is, wordt de strafvervolgung ingesteld en worden de in dit artikel bedoelde straffen uitgesproken tegen de leden van het bestuur.

**Artikel 39.**

Op de overtreding van door Ons ter uitvoering van deze wet gemaakte bepalingen kan door Ons bij algemeenen maatregel van bestuur straf worden gesteld, doch geene andere of hoogere dan die, genoemd in artikel 38, eerste lid.

Het tweede en derde lid zijn daarbij van toepassing.

**Artikel 40.**

Met het opsporen van de feiten, strafbaar gesteld bij deze wet of een ter uitvoering daarvan vastgestelden algemeenen maatregel van bestuur, zijn, behalve de bij artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering aangewezen personen, belast de ambtenaren van Rijks- en gemeente-politie.

**Artikel 41.**

De strafbare feiten, bedoeld in artikel 40, worden beschouwd als overtredingen.

HOOFDSTUK VII.

*Slotbepaling.*

**Artikel 42.**

Deze wet treedt in werking op een nader door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministerieele Departementen, Autoriteiten, Colleges en Ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

**Memorie van Toelichting op de artikelen van het  
voor-ontwerp van wet tot instelling van een Haven-  
gewest voor het gebied van de Nieuwe en de Oude  
Maas.**

HOOFDSTUK I.

*Artikel 1.* Voor de keuze van den naam „havengewest” moge worden verwezen naar de algemeene beschouwingen.

De zetel ware te vestigen in Rotterdam, omdat deze gemeente als het centrum van het gebied, waarover de werkzaamheid van het havengewest zich zal uitstrekken, moet worden beschouwd.

*Artikel 2.* Zooals in de algemeene beschouwingen reeds werd uiteengezet, heeft het in de bedceling gelegen de oeverterreinen langs de toegangen tot Rijn en Maas van uit zee onder de werkzaamheid van het havengewest te brengen. In het algemeen is daarbij de grens zoo genomen, dat oeverterreinen, die redelijkerwijs gesproken voor den aanleg van zeehavens e. d. niet in aanmerking komen, buiten het gebied vallen.

Met het oog op mogelijke wijzigingen in den staatkundigen of waterstaatkundigen toestand is het gewenscht de mogelijkheid open te houden, dat bij algemeenen maatregel van bestuur in de begrenzing van het gebied wijziging kan worden gebracht

HOOFDSTUK II.

*Artikel 3.* Bij de ontworpen samenstelling van den gewestelijken raad, die aan het hoofd van het havengewest zal komen, is uitgegaan van de volgende beginselen.

In de eerste plaats werd het niet gewenscht geacht, dat Rotterdam een meerderheid zou krijgen. Anderzijds was er rekening mede te houden, dat Rotterdam als centrum de ontwikkeling van het geheele gebied beheerscht en er als het ware zijn stempel op drukt.

Op grond van deze overwegingen kwamen de ondergeteekenden tot een samenstelling, waarbij Rotterdamsche vertegenwoordigers in den gewestelijken raad de grootst mogelijke minderheid vormen.

In de tweede plaats moest er naar gestreefd worden het aantal leden te beperken, zonder schade te doen aan het beginsel, dat zooveel mogelijk alle belangen in het havengewest vertegenwoordigd behooren te worden.

Overeenkomstig dit laatste beginsel moest rekening gehouden worden met een vertegenwoordiging van de gemeenten, gelegen in het gebied van het havengewest, het Rijk en de provincie.

Met het streven naar beperking van het aantal leden was echter weer niet overeen te brengen een vertegenwoordiging van alle gemeenten afzonderlijk.

Daarom is er van uitgegaan, dat alleen de meer belangrijke havengemeenten rechtstreeks vertegenwoordigd behoeven te

zijn. De overige gemeenten zullen 2 leden in gezamenlijk overleg kunnen aanwijzen.

Verder is het van belang geoordeeld ook het deskundig element in het beheer van het havengewest te betrekken.

De ondergeteekenden zijn niet blind voor de daaraan verbonden bezwaren, vooral hieruit voortspruitende, dat deskundigen in den regel alleen onder de direct-belanghebbenden gezocht zullen kunnen worden.

Zij zijn echter van meening, dat bij de voorgestelde wijze van samenstelling deze bezwaren worden ondervangen.

Er is nl. van uitgegaan, dat de benoeming van de leden, voor zoover zij niet door de Kroon worden benoemd, uitsluitend zal plaats hebben door organen, gekozen op de basis van algemeen kiesrecht of althans aan vertegenwoordigende lichamen verantwoordelijk. Vereenigingen of lichamen, die in meerdere of mindere mate de direct-belanghebbenden vertegenwoordigen, benoemen dus niet zelf, maar krijgen het recht om een voordracht in te dienen.

Voorts blijft het aantal van deze leden in de minderheid (12 leden op een totaal van 29).

Ten slotte is gewaakt tegen een eenzijdige samenstelling van dit „deskundige” element door tegenover de vertegenwoordigers van werkgevers ook die van werknemers op te nemen.

Overwogen is nog om ook de beheerders van particuliere havens afzonderlijk in den gewestelijken raad te vertegenwoordigen. De ondergeteekenden hebben daarvoor echter geen aanleiding gevonden, in de eerste plaats omdat deze beheerders zuiver private belangen dienen. Toekenning van een vertegenwoordiging aan hen zou terecht kunnen leiden tot de gevolgtrekking, dat ook aan andere private belangen (men denke aan werven en industrieën) een vertegenwoordiging behoorde te worden toegekend. Bovendien valt te bedenken, dat de particuliere havens slechts een bescheiden plaats in het havengebied innemen en dat de beheerders weinig zullen kunnen bijdragen tot bereiking van het *doel* van het havengewest, het bevorderen van eenheid in de ontwikkeling van de streek als geheel. Intusschen hebben de ondergeteekenden het scheppen van een incompatibiliteit niet noodig geoordeeld, zoodat tegen hun toelating geen bezwaar behoeft te bestaan, wanneer zij door één der in artikel 3 genoemde organen mochten worden benoemd.

Overigens willen de ondergeteekenden nog opmerken, dat bij de samenstelling van den gewestelijken raad hoofdzaak zal moeten zijn, dat alle belangen, die in het gebied om behartiging vragen, hun pleitbezorger vinden, ten einde door wederzijdsche overreding tot een synthese te kunnen komen, waarbij het hoogere belang van de streek als geheel ten slotte het meest gebaat zal zijn.

In dezen gedachtengang zullen stemmingen dus tot de uitzonderingen moeten behooren, terwijl er dan bovendien nog naar gestreefd is van de beslissingen van den gewestelijken raad steeds beroep toe te kennen, zoodat deze nimmer het laatste woord heeft.

*Artikel 4.* Ook bij de samenstelling van het dagelijksch bestuur zijn zooveel mogelijk de hierboven uiteengezette beginselen toegepast. Alleen is er hier geen bezwaar tegen gezien om aan de Rotterdamsche vertegenwoordigers de meerderheid toe te kennen, aangezien de taak van het dagelijksch bestuur zich hoofdzakelijk beperkt tot de voorbereiding en uitvoering van de besluiten van den gewestelijken raad.

*Artikel 5.* Er is van uitgegaan, dat de voorzitter een zooveel mogelijk onafhankelijke positie moet innemen. Zijn invloed zal waarschijnlijk groter zijn, naar mate dit beginsel beter tot zijn recht komt.

Daarom wordt hem ook slechts een raadgevende stem toegekend. Dientengevolge kan hij zich desgewenscht van het uitspreken van een meening onthouden.

*Artikelen 6 en 7.* Deze artikelen behoeven geen toelichting.

## HOOFDSTUK III.

*Artikelen 8—12.* Deze artikelen behoeven geen nadere toelichting. Zooveel mogelijk is de redactie gevolgd van de overeenkomstige artikelen van de Gemeentewet.

Artikel 11, eerste lid, is noodig, omdat, gelijk bij de toelichting op artikel 3 werd uiteengezet, het niet mogelijk is gebleken den gewestelijken raad zoodanig samen te stellen, dat elke gemeente een eigen vertegenwoordiger daarin heeft.

## HOOFDSTUK IV.

Zooals in de algemeene beschouwingen nader werd uiteengezet, zal de taak van het havengewest zich in hoofdzaak moeten beperken tot het brengen van meer eenheid in de ontwikkeling van het havengebied, terwijl daarnaast dan nog enkele andere bevoegdheden behooren te worden toegekend, ten einde bezwaren, uit de verbrokkelde exploitatie van de havens in dit gebied voortspuitende, te ondervangen.

Een punt van ernstige overweging heeft nog uitgemaakt de vraag, of het gewenscht kan zijn den gewestelijken raad, overeenkomstig het bepaalde in artikel 194 der Grondwet, verordenende bevoegdheid toe te kennen.

De ondergeteekenden hebben gemeend deze vraag in ontkenningen zin te moeten beantwoorden, omdat de behoefte aan zoodanige bevoegdheid zich vooralsnog niet doet gevoelen.

Uiteraard kan hier alleen gedacht worden aan het maken van verordeningen op het gebied der havenpolitie. Tot nu wordt deze taak naar behooren verricht door de betreffende gemeenteraden. Toekenning van verordenende bevoegdheid aan den gewestelijken raad zou dus tot gevolg hebben onttrekking van een deel dezer bevoegdheid aan de gemeentebesturen, zonder dat daarvoor voldoende redenen bestaan.

De eenige reden zou immers slechts gelegen kunnen zijn in de behoefte aan meer uniformiteit in de havenpolitie-verordeningen der verschillende gemeenten. Van een dergelijke behoefte is tot nu echter slechts weinig gebleken en, mocht zij zich in de toekomst sterker doen gevoelen, dan mag aangenomen worden, dat door besprekingen in den gewestelijken raad de bezwaren wel zullen zijn, te ondervangen.

Voorshands zouden de ondergeteekenden te dezen aanzien daarom een afwachtende houding willen aannemen.

*Artikelen 13—15.* Zooals gezegd, zal de voornaamste taak van het havengewest dus moeten bestaan in het bevorderen van eenheid in de ontwikkeling van het in artikel 2 omschreven gebied.

Daarvoor zal allereerst noodig zijn de totstandkoming van een algemeen plan, waarnaar de ontwikkeling zich zal moeten richten, terwijl daarnaast waarborgen moeten bestaan, dat het plan in de praktijk ook inderdaad zal worden gevolgd.

De eenvoudigste weg ware nu wellicht geweest den gewestelijken raad de bevoegdheid toe te kennen om voor het gebied van het havengewest op den voet der herziene Woningwet een streekplan vast te stellen en te dien einde de artikelen 45 e.v. der Woningwet zonder meer van toepassing te verklaren, uiteraard met dien verstande, dat voor de in deze artikelen bedoelde commissie de gewestelijke raad in de plaats zou treden.

Het bezwaar, dat een zoodanig streekplan een ruimer karakter zou moeten dragen dan voor de vervulling van de taak van het havengewest strikt noodig is, kan naar de meening van de ondergeteekenden niet opgaan. In de algemeene beschouwingen werd immers aangetoond, dat een plan voor ontwikkeling van dit havengebied zich niet zou mogen bepalen tot de havens alleen, maar ook betrekking zou moeten hebben op land- en waterwegen, spoorwegen, woonwijken en ontspanningsgebieden enz., omdat het verband tusschen een en ander zoo nauw is, dat al deze vraagstukken slechts als één geheel kunnen worden gezien.

Uit dit oogpunt zou er dus tegen toepasselijk-verklaring zonder meer van de aangehaalde bepalingen der Woningwet geen bezwaar behoeven te bestaan.

Echter kwam een ander bezwaar naar voren en wel het volgende.

Het algemeene ontwikkelingsplan moet bovenal gekenmerkt worden door een groote mate van beweeglijkheid. Op de basis van dit plan moeten immers de gemeentelijke uitbreidingsplannen nader uitgewerkt worden. Meermalen zal het bij die uitwerking dan echter tevens noodig blijken het algemeene plan op onderdeelen te wijzigen. Zou men nu overgaan tot vaststelling van een streekplan voor het heele gebied van het havengewest, dan is te vreezen, dat het streekplan voortdurend in staat van wijziging zou verkeeren. Daarbij valt nog te bedenken, dat voor wijziging van een streekplan dezelfde procedure noodig is als voor een gemeentelijk uitbreidingsplan. Elke wijziging zou dus een tijdsruimte van ten minste een jaar vergen.

Dit bezwaar is te ondervangen door het ontwikkelingsplan niet, als het streekplan op den voet der Woningwet, van rechtskracht te voorzien, maar het eenvoudig te gebruiken als een soort schema, waaraan de gemeentelijke uitbreidingsplannen kunnen worden getoetst.

Deze gedachte is nader uitgewerkt in de artikelen 13 en 14 van het wetsontwerp.

De procedure voor vaststelling en herziening van het ontwikkelingsplan kan nu zeer eenvoudig zijn, omdat aan het ontwikkelingsplan op zichzelf geenerlei rechtsgevolg is verbonden (zie artikel 13).

In artikel 14 vindt men de regeling, die beoogt te waarborgen, dat de gemeentelijke uitbreidingsplannen en bebouwingsvoorschriften in het algemeene ontwikkelingsplan passen.

Overeenkomstig de algemeen gevolgde gedragslijn is ook hier aan den gewestelijken raad niet het laatste woord toegekend, maar zullen bij verschil van meening Gedeputeerde Staten beslissen. Mochten Gedeputeerde Staten het plan of de bebouwingsvoorschriften, in afwijking van de zienswijze der organen van het havengewest, toch goedkeuren, dan moeten deze laatste evenals ieder belanghebbende, bij de Kroon in beroep kunnen gaan.

Langs dezen weg bereikt men op eenvoudige wijze hetzelfde resultaat als met de vaststelling van een streekplan, voorkomt men althans de herhaalde wijzigingen van het streekplan, met alle formaliteiten, daaraan verbonden.

Dit systeem werkt echter slechts gunstig, voor zoover en zolang de gemeentebesturen *actief* zijn, door zelf de vaststelling of herziening van uitbreidingsplannen voor hun gemeenten ter hand te nemen.

Zoodra men te doen heeft met gemeentebesturen, die *passief* blijven en medewerking tot vaststelling of herziening van een uitbreidingsplan weigeren, schiet het systeem te kort.

Twee wegen stonden nu open om in dit tekort te voorzien. Het was mogelijk om het havengewest de bevoegdheid toe te kennen zich in dergelijke gevallen tot Gedeputeerde Staten te wenden, die dan met toepassing van de bepalingen der Woningwet aan de weigerachtige gemeentebesturen de vaststelling of herziening van een uitbreidingsplan zouden kunnen opleggen. Het was ook mogelijk den gewestelijken raad te bekleeden met de bevoegdheid om het ontwikkelingsplan zoo noodig geheel of voor een bepaald gedeelte vast te stellen als streekplan in den zin der Woningwet, hetgeen tot gevolg zal hebben, dat dan overeenkomstig artikel 49 dier wet gemeentelijke uitbreidingsplannen met het streekplan in overeenstemming moeten worden gebracht en dat voor gemeenten, die nog geen uitbreidingsplan hebben, het streekplan als goedgekeurd uitbreidingsplan zal gelden.

Deze laatste oplossing leek den ondergeteekenden de meest doeltreffende, waarom zij in artikel 15 is neergelegd.

Hierop komt de voorgestelde regeling dus neer, dat, wanneer de gemeentebesturen voldoende medewerking verleenen, naar alle waarschijnlijkheid met toepassing van artikel 14 (toetsing gemeentelijke plannen aan het algemeene ontwikkelingsplan) zal kunnen worden volstaan, terwijl in het tegenovergestelde geval tot vaststelling van het ontwikkelingsplan, geheel of voor een gedeelte, als streekplan in den zin der Woningwet zal moeten worden overgegaan.

De vraag moest voorts beantwoord worden, of het aanbeveling kan verdienen om, naast de hier voorgestelde regeling, voor het in artikel 2 omschreven gebied de bepalingen van de Woningwet in zake de vaststelling van streekplannen van toepassing te laten.

Men zou zich immers op het standpunt kunnen stellen, dat, nu voor dit gebied een analoge regeling tot stand zal komen, het beter is de bepalingen der Woningwet over ditzelfde onderwerp voor deze streek buiten werking te stellen, te meer nu artikel 15 aan Gedeputeerde Staten ook tegenover den gewestelijken raad de noodige bevoegdheden toekent om, wanneer hun college dit gewenscht mocht voorkomen, de totstandkoming van een streekplan voor het in artikel 2 omschreven gebied of een gedeelte daarvan te verzekeren (zie het slot van het eerste en van het derde lid van artikel 15).

De ondergeteekenden zouden er dan ook toe neigen de artikelen 45 e.v. der Woningwet voor dit gebied buiten werking te stellen, ware het niet, dat verschillende van de in artikel 2 genoemde gemeenten ook betrokken kunnen zijn bij streekplannen, welke ten deele buiten het gebied van het havengewest vallen. Zoo zullen b.v. alle gemeenten benoorden den Waterweg betrokken kunnen worden bij een streekplan voor het Westland. Een bepaling, dat de aangehaalde artikelen van de Woningwet voor het in artikel 2 omschreven gebied buiten werking zullen treden, zou dus tot gevolg hebben, dat deze gemeenten ook niet meer konden medewerken aan de totstandkoming van een streekplan voor het Westland.

Het behoeft geen betoog, dat dit minder gewenscht moet worden geacht. Er is trouwens ook niet zooveel bezwaar tegen de totstandkoming op den voet der Woningwet van streekplannen voor gedeelten van het in artikel 2 omschreven gebied, als maar vast staat, dat ook deze streekplannen niet in strijd komen met het ontwikkelingsplan. Uit dezen gedachtengang is het tweede lid van artikel 14 geboren.

Anders komt natuurlijk de zaak te staan, wanneer de gewestelijke raad zelf tot vaststelling van een streekplan overgaat. In dit geval zijn andere streekplannen voor dat gebied niet toelaatbaar en zal het nieuwe plan over daarvoor reeds vastgestelde streekplannen moeten prevaleeren (zie artikel 15, derde en vierde lid).

Opmerking verdient ten slotte nog, dat in artikel 14, tweede lid, alleen wordt gesproken van de commissie, bedoeld in de artikelen 45, 46 en 47 der Woningwet. In theorie bestaat ook nog de mogelijkheid, dat Gedeputeerde Staten volgens artikel 48 zelfstandig een streekplan vaststellen. Het kwam den ondergeteekenden echter voor, dat de kans op toepassing van dit artikel in het gebied van het havengewest slechts zeer gering is, omdat Gedeputeerde Staten waarschijnlijk de voorkeur zullen geven aan toepassing van artikel 15, eerste lid, van het wetsontwerp. Moch het geval zich bij uitzondering (b.v. voor een randgebied) eens voordoen, dan mag trouwens verwacht worden, dat Gedeputeerde Staten ook eigener beweging wel het noodige overleg met het havengewest zullen zoeken. Op deze gronden hebben de ondergeteekenden gemeend dit geval, ten einde de wet niet noodeloos ingewikkeld te maken, ongeregeld te mogen laten.

*Artikel 16.* Dit artikel is noodig om te voorkomen, dat zich in gedeelten van het havengebied, waarvoor nog geen streekplan of uitbreidingsplan is vastgesteld, ongewenschte haveninrichtingen zullen vestigen, die later aan een doelmatige ontwikkeling van de streek in den weg zouden kunnen staan.

Ten einde niet te diep in te grijpen, worden naast havens en havenwerken alleen genoemd scheepswerven en fabrieken *buiten bebouwde kommen* aan of op niet grooteren afstand dan 100 M. van de rivieroevers.

Voor zoover deze inrichtingen worden gevestigd *binnen bebouwde kommen*, komt immers het belang van een doelmatige *streek-ontwikkeling* niet in het geding.

Van groote beteekenis is ook het voorlaatste lid, omdat de ervaring geleerd heeft, dat plattelandsgemeenten door de ves-

tiging van groote ondernemingen op haar gebied in moeilijkheden kunnen geraken en dat niet altijd de vereischte aandacht wordt geschonken aan de totstandkoming van de noodige verbindingen. Zooals wel vanzelf spreekt, wordt er van uitgegaan, dat de bedoelde voorwaarden zullen worden gesteld zooveel mogelijk in overleg met de betreffende gemeentebesturen.

Ook hier is van de beslissing van den gewestelijken raad weer beroep toegekend en wel op de Kroon. Mocht dit gewenscht blijken, dan zal deze vooraf het gevoelen van Gedeputeerde Staten kunnen vragen.

Ten overvloede zij opgemerkt, dat artikel 16 geen afbreuk zal doen aan het vereischte, dat men in het bezit is van vergunningen, als b.v. door het Baggerreglement, de Waterstaatswet 1900 en de Rivierenwet worden voorgeschreven.

*Artikelen 17 en 18.* Hoewel het niet noodig voorkomt, dat er in de haven- en kadetarieven voor het geheele havengebied volstreckte gelijkheid wordt gebracht — tegen een gezonde concurrentie kan immers geen bezwaar bestaan — is het toch wel gewenscht eenige maatregelen te treffen, ten einde excessen in den concurrentiestrijd te kunnen weren.

Daarom is in artikel 17 voorgeschreven, dat de gewestelijke raad in de gelegenheid moet worden gesteld zich over gemeentelijke verordeningen, welke haven- en kadetarieven bevatten, uit te spreken, terwijl artikel 18 de heffingen in particuliere havens aan de goedkeuring van den gewestelijken raad onderwerpt. In beide gevallen ligt de beslissing in laatste instantie weer bij de Kroon.

Het laatste lid van artikel 18 vloeit voort uit de overweging, dat de beheerders van havens, die voor het publiek verkeer open staan, zich ook aan openbare contrôle hebben te onderwerpen. Zulks is in overeenstemming met de gedachte, neergelegd in de artikelen 5 en 6 der Wet Openbare Vervoermiddelen.

Een punt van ernstige overweging heeft nog uitgemaakt de vraag, of het niet gewenscht zou zijn den gewestelijken raad de bevoegdheid toe te kennen om een regeling te treffen ter voorkoming van de betaling van dubbel havengeld door schepen, die meer dan één haven in het in artikel 2 omschreven gebied aandoen.

Hoewel dit inderdaad als een bezwaar wordt gevoeld en het euvel waarschijnlijk wel te ondervangen zou zijn, is het den ondergeteekenden beter voorgekomen de oplossing van dit vraagstuk aan vrij overleg tusschen de betreffende gemeentebesturen over te laten, waartoe artikel 22 van het wetsontwerp de gelegenheid biedt.

*Artikel 19.* Voor een juiste vervulling van de hun opgedragen taak zullen de organen van het havengewest ongetwijfeld de behoefte gevoelen aan allerlei gegevens. Men denke slechts aan de wenschelijkheid van betrouwbare statistieken en aan de noodzakelijkheid van een *survey*, welke aan de vaststelling van het ontwikkelingsplan zal moeten voorafgaan.

Daarom is aan de in artikel 19 genoemde lichamen de plicht opgelegd om de noodige gegevens te verstrekken. Anderzijds viel echter rekening te houden met de mogelijkheid, dat betrokkenen op grond van ondernemingsgeheim of iets dergelijks tegen het verschaffen van de gegevens bezwaar kunnen hebben, met het oog waarop beroep op Gedeputeerde Staten of den Minister is toegekend.

*Artikel 20.* Belangrijke werken, als hier bedoeld, zijn b.v. verbeteringen of andere werken aan den toegangsweg naar zee, het Rijks- en provinciaal wegenplan, voor zoover betrekking hebbende op het havengebied en de verbindingen met het achterland, spoorwegwerken e. d.

*Artikel 21* regelt het z.g. zelfbestuur. Het artikel is analoog aan de overeenkomstige bepalingen van de Provinciale en de Gemeentewet.

*Artikel 22.* Is eenmaal het havengewest tot stand gekomen, dan is tevens een centrum geschapen, waar alle organen, die

bij de ontwikkeling van het havengebied betrokken zijn, de onderwerpen, welke een meer algemeene strekking hebben, aan de orde kunnen stellen.

Verwacht mag worden, dat aldus een basis wordt gelegd voor gemeenschappelijk overleg, waardoor het mogelijk zal zijn allerlei vraagstukken — ook buiten die, welke met name in het wetsontwerp worden genoemd — in de toekomst langs minnelijken weg tot een zooveel mogelijk allen bevredigende oplossing te brengen.

*Artikelen 23—25.* Deze artikelen regelen de verdeeling van de aan het havengewest toegekende bevoegdheden over de drie organen: gewestelijken raad, dagelijksch bestuur en voorzitter. Voor zoover mogelijk is daarbij het voorbeeld van de Gemeentewet gevolgd.

*Artikelen 26—29.* Het is in overeenstemming met algemeene staatsrechtelijke beginselen de mogelijkheid te openen, dat de niet aan de goedkeuring der Kroon onderworpen besluiten wegens strijd met de wetten of het algemeen belang kunnen worden vernietigd.

De regeling stemt vrijwel geheel overeen met die van de Gemeentewet.

*Artikel 30* kent aan het dagelijksch bestuur toe het recht van politiedwang, hetwelk naast de strafbepalingen van de artikelen 38 e. v. noodig is om naleving van de wettelijke voorschriften, bij welke het havengewest betrokken is, te verzekeren. Ook hierbij is aansluiting gezocht aan de Gemeentewet.

*Artikel 31* is in overeenstemming met de wetgevende praktijk van den laatsten tijd.

#### HOOFDSTUK V.

*Artikel 32.* Er is van uitgegaan, dat ook het Rijk en de provincie Zuid-Holland bij de werkzaamheid van het havengewest belang zullen hebben. Daarop steunt ook hun vertegenwoordiging in den gewestelijken raad.

Uit dien hoofde moet het billijk worden geacht, dat zij ook in de kosten bijdragen.

*Artikel 33.* Aangenomen kan worden, dat verschillende gemeenten voorshands bij de werkzaamheid van het havengewest weinig of geen belang zullen hebben (men zou zich kunnen voorstellen, dat dit b.v. met de bezuiden de Oude Maas gelegen gemeenten het geval zal zijn). Dat zij in artikel 2 toch zijn genoemd, vindt zijn oorzaak hierin, dat ook op hun gebied dingen kunnen gebeuren, die uit een algemeen oogpunt minder gewenscht zijn. Daarin kan op zichzelf echter geen motief gelegen zijn om deze gemeenten nu ook in de kosten te doen bijdragen. Vandaar, dat artikel 33 de mogelijkheid van vrijstelling opent.

*Artikelen 34—36.* Deze artikelen zijn ontworpen in hoofdzaak naar het voorbeeld van de Provinciale Wet.

*Artikel 37* vereischt geen toelichting.

#### HOOFDSTUK VI.

*Artikelen 38—41.* Deze artikelen spreken voor zichzelf. Overigens moge er op worden gewezen, dat het zwaartepunt, wat de sanctie op de naleving van de verschillende voorschriften betreft, minder in deze artikelen dan wel in artikel 30 is gelegen.

Voorts dient hierbij rekening te worden gehouden met het bepaalde in artikel 23*bis* van het Wetboek van Strafrecht.

#### HOOFDSTUK VII.

*Artikel 42* vereischt geen toelichting.

HAVEN.	Gelost uit zeeschepen bij in- en doorvoer in 1930 in Tonnen van 1000 K.G.									Geladen in zeeschepen bij uit- en doorvoer in 1930.				
	Totaal.	Erts en kolen.	Granen.	Hout.	Benzine e. d.	Soya-boonen, palm-pitten, copra, grondnoten.	Lijn-koeken e. d.	Koffie.	Salpeter, kunst-mest.	Totaal.	Kolen.	Chemische producten.	Papier.	Salpeter, kunst-mest.
Rotterdam. . . .	20 763 900	10 072 739	4 059 144	1 544 205	766 366	735 711	181 149	41 443	59 484	13 907 874	9 904 522	203 904	184 064	252 571
Overige havens 1) .	4 205 061	3 025 377	—	276 871	279 953	8 072	—	—	9 983	1 588 691	986 874	4 787	5 359	229 955
Schiedam . . . .	367 131	17 771	—	212 368	880	8 072	—	—	188	344 489	255 523	2 235	3 527	3 185
Vlaardingen . . .	3 209 325	2 624 657	—	20	248 824	—	—	—	9 884	756 094	526 106	43	357	94 721
Maassluis 2) . . .	292 763	287 395	—	1 602	—	—	—	—	—	76 299	37 964	—	—	—
Hoek van Holland.	3 945	—	—	—	—	—	—	—	—	27 989	—	—	—	—
Pernis 3) . . . .	130 267	24 848	—	—	30 249	—	—	—	—	265 226	158 620	1 305	642	81 819
Dordrecht . . . .	121 254	52 420	—	62 881	—	—	—	—	—	23 791	8 661	1 204	833	1 113
Zwijndrecht . . .	80 376	18 286	—	—	—	—	—	—	—	94 803	—	—	—	49 117

- 1) D. w. z. Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Poortershaven, Hoek van Holland, Pernis en Vondelingenplaat, Dordrecht en Zwijndrecht.  
2) en Poortershaven-Ammergat.  
3) en Vondelingenplaat.

Uit bovenstaande statistiek blijkt, dat in vrijwel alle artikelen Rotterdam de belangrijkste haven is. De grootere quantiteiten van sommige artikelen in andere havens vinden vooral hun oorzaak in het feit, dat daar ter stede een bedrijf gevestigd is, dat voor verwerking grondstoffen gebruikt of zijn fabrieken uitvoert. Het eerste is het geval bij den aanvoer van plantaardige vetten in Zwijndrecht, waar de margarine-industrie van beteekenis is; het tweede bij den uitvoer van salpeter en kunstmest uit Zwijndrecht, Pernis en Vlaardingen, waar superphosfaatfabrieken gevestigd zijn.

Vermeld moge nog worden de belangrijke aanvoer van erts en kolen in Vlaardingen, welke te danken is aan het daar gevestigde bedrijf „Vlaardingen-Oost”.

Terwille van de overzichtelijkheid werden slechts eenige artikelen afzonderlijk vermeld, de overige wijzigen echter dit beeld niet. Slechts wordt er nog op gewezen, dat de uitvoer van groenten en aardappelen, tezamen met den doorvoer, in 1930 bedroeg 188 883 ton over Rotterdam,

20 525 „ „ Maassluis en  
11 620 „ „ Hoek van Holland.

Voor de overige havens werd geen uitvoer ter zee vermeld.

De in dezen staat opgenomen cijfers zijn ontleend aan de Jaarstatistiek van den In-, Uit- en Doorvoer over 1930, bewerkt door het Centraal Bureau voor de Statistiek, te 's-Gravenhage.

## BIJLAGE IV.

**VERZAMELING 1931.**

Volgn. 30.

**Richtlijnen voor de ontwikkeling  
van Rotterdam.**

Rotterdam, 10 Februari 1931.

*Aan den Gemeenteraad.***Geschiedenis van het eerste plan.**

Bij rapport van 4 Juni 1928, waarvan aan elk Uwer leden voor de behandeling van het voorstel inzake grenswijziging een afdruk is verstrekt, heeft de Directeur der Gemeentewerken (toen nog Adjunct-Directeur) een van den Stadsarchitect afkomstige „Studie van den algemeenen uitleg van Rotterdam in verband met omliggende gemeenten” ingediend.

In deze studie waren ook de omliggende gemeenten betrokken, omdat bij de bestaande verhoudingen een algemeen uitbreidingsplan voor Rotterdam zich niet tot het gebied binnen de gemeentegrenzen kan bepalen. Te voorzien valt, dat de gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Overschie, Hillegersberg, enz. eerlang met Rotterdam zullen samengroeien. Wordt nu door elk dezer gemeenten de ontwikkeling naar eigen inzicht ter hand genomen, dan moet dit op den duur leiden tot onhoudbare toestanden, omdat de verschillende gemeentebesturen ieder op zichzelf onmogelijk in staat kunnen zijn zich rekenschap te geven van de eischen, die de structuur van de zich vormende metropool in de toekomst zal stellen.

Het zal duidelijk zijn, dat het aan elkaar passen van afzonderlijke gemeentelijke uitbreidingsplannen hier geen uitkomst kan brengen. Noodig is, dat tijdig het samenstel, hetwelk zich aan het ontwikkelen is, als één geheel wordt gezien. Daarom dient het maken van een algemeen indeelingsplan voor het geheele gebied, waarnaar de gemeentelijke uitbreidingsplannen zich zullen hebben te richten, vooraf te gaan.

In de praktijk is dit evenwel niet zoo eenvoudig, omdat de Woningwet nog niet kent de mogelijkheid om dergelijke „gewestelijke” indeelingsplannen van wettelijke sanctie te voorzien. Intusschen is een belangrijke verbetering ingetreden, doordat de in Februari 1929 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland ingestelde Provinciale Advies-commissie in zake uitbreidingsplannen, onder voorzitterschap van hun lid H. van Boeyen, sindsdien haar werkzaamheden heeft aangevangen. Wij komen hierop nader terug.

Het behoeft na het voorgaande geen verder betoog, dat het door den Stadsarchitect opgemaakte plan slechts bedoeld was als een studie en geenszins als een uitgewerkt uitbreidingsplan.

De Directeur zeide daarvan in zijn vorenbedoeld rapport:

„Het plan zal niet anders mogen worden gezien dan als een „programma, dat werd opgebouwd uit de eischen, die een snel „uitgroeïend werkgebied voor verre toekomst stelt. Deze eischen „zullen zich bij diepere bestudeering van de samenstellende „stadselementen ongetwijfeld wijzigen op grond van het feit, „dat breeder doorschouwen van het stadsorganisme noodzakelijk „het inzicht verruimen moet. Dientengevolge zal dit program „soepel moeten zijn en zal het geen andere beteekenis mogen „verkrijgen dan het aangeven van de richting, waarin de op- „lossing van het vraagstuk moet worden gezocht. Dit program „zal slechts in beginsel door den Raad mogen worden aanvaard. „Daarna kan met dit program als uitgangspunt overleg met de „Spoorwegen, den Waterstaat, en de omliggende gemeenten „worden gezocht. Dit overleg zal tot verschuivingen in het plan „aanleiding geven en deze verschuivingen zullen invloed kunnen „uitoefenen op het beloop der groote verkeerswegen in het plan, „zonder dat evenwel het beginsel, waarop dit plan werd op- „gebouwd, zal behoeven te worden aangetast.

„Het zal nauwelijks behoeven te worden betoogd, dat dit „veelzijdig overleg veel tijd zal kosten. Men zal echter niet „blind mogen zijn voor het feit, dat dit overleg veel zal bijdragen „tot een breeder inzicht in de problemen, die het geheele „gebied in zijn ontwikkeling stelt. Te zelfder tijd zullen studies „moeten worden gemaakt, die de structuur van de stad nader „aan het licht brengen, om als resultaat daarvan te kunnen „beoordeelen de grootte, de ligging en de indeeling van industrie- „en handelsterreinen, arbeiders- en andere woonwijken en park- „en ontspanningsgebieden. Tenslotte zal het beloop der primaire „verkeerswegen aan deze indeelingen nader moeten worden „getoetst. Nagegaan zal moeten worden of en zoo ja, welke „wegen uitsluitend voor vrachtverkeer zullen moeten worden „ingericht en welke, buiten de bebouwde centra om, het inter- „lokale verkeer zullen moeten dienen. Langs dezen weg zal „toch alleen het algemeen uitbreidingsplan in zijn verdere ont- „wikkeling kunnen worden opgebouwd en zal de noodige waar- „borg voor een goede samenwerking met de omliggende ge- „meentebesturen kunnen worden verkregen. Het plan, dat als „resultaat van deze besprekingen, beschouwingen en studiën „zal ontstaan, zal dan, als geraamteplan voorbereid, door de „erbij betrokken gemeenten als uitbreidingsplan moeten worden „vastgesteld. Iedere gemeente kan dan voor zich binnen het „raam van dit geraamteplan haar uitbreidingsplan wijzigen of „samenstellen. Het zal van de bereidheid tot samenwerken „grootendeels afhangen, welke resultaten zullen worden ver- „kregen.”

#### **Noodig gebleken wijzigingen.**

De juistheid van dit betoog zou al spoedig aan het licht treden. Nog vóórdat het aan de hand van de over het plan ingewonnen rapporten en adviezen mogelijk was Uwe Vergadering in de gelegenheid te stellen zich ter zake in beginsel uit te spreken, bleek n.l. reeds de noodzakelijkheid om het plan op een tweetal belangrijke punten om te werken.

##### **Het spoorwegvraagstuk.**

Het eerste dezer punten betreft de oplossing van het spoorwegvraagstuk. Zooals bekend, is daarover indertijd rapport uitgebracht door een Staatscommissie, ingesteld bij Koninklijk besluit van 19 Maart 1914, N°. 21. Bij zijn studie over den stadsuitleg was de Stadsarchitect tot de overtuiging gekomen, dat de denkbeelden dezer commissie te uitsluitend uit spoorweg-oogpunt waren gezien, waardoor zij bij verwezenlijking als een vreemd en stug element in het volgroeide stadslichaam zouden aandoen. Als gevolg daarvan was hij in zijn algemeen uitbreidingsplan tot verschillende belangrijke afwijkingen van de voorstellen der Staatscommissie gekomen. Gezien nu het groote belang, voor onze Gemeente betrokken bij een spoedige oplossing van het brandende spoorwegvraagstuk, is aanstonds opdracht verstrekt om ondershands ter zake met de Spoorweg-Maatschappij in overleg te treden. Dit overleg, waarbij de in het algemeen uitbreidingsplan verwerkte oplossing als uitgangspunt werd aangevaard, bracht weer nieuwe inzichten op verschillende punten, als gevolg waarvan zich de noodzakelijkheid deed gevoelen ook het algemeen uitbreidingsplan met de gewijzigde opvattingen, die uit het overleg waren voortgevloeid, in overeenstemming te brengen.

Het resultaat van het overleg zal afzonderlijk aan het oordeel van Uwe Vergadering worden onderworpen.

##### **Haven- en kanaalaanleg op het eiland IJsselmonde.**

Waren deze wijzigingen voor het plan principieel niet van zoo groote beteekenis, een veel verder strekkende verandering werd noodig als gevolg van de in 1929 door den dienst der Gemeentewerken gemaakte nadere studie van het vraagstuk van den haven- en kanaalaanleg op het eiland IJsselmonde, waarover gehandeld wordt in het mede bij de stukken gevoegde rapport van den Directeur der Gemeentewerken, d.d. 14 December 1929.

Deze nadere studie heeft tot het inzicht geleid, dat een afzonderlijke toegangsweg voor de rijnvaart naar het havengebied

op den Linker Maasoever, ter vermindering van de veelvuldige kruising van zeevaart en rijnvaart op de rivier vóór de stad, steeds meer urgent wordt. Aanvankelijk was daartoe gedacht aan een kanaal Waalhaven-Bolnes, doch bij nadere overweging bleek een verbinding tusschen de in uitvoering zijnde haven voor rijnschepen en de Oude Maas verre de voorkeur te verdienen.

Een overeenkomstig denkbeeld, n.l. een kanaal Waalhaven-Oude Maas, is reeds ter sprake gekomen bij de behandeling van het uitbreidingsplan voor den Linker Maasoever. Toen moest het nog worden afgewezen met het oog op de belemmeringen, die de spoorbrug bij Dordrecht en de provinciale brug bij Barendrecht voor het scheepvaartverkeer opleveren. Inmiddels is echter de verbetering van de Oude Maas als vaarweg van Dordrecht naar zee in uitvoering genomen; in verband daarmee wordt de brug bij Barendrecht vervangen door een moderne hefbrug met een doorvaartwijdte van 60 M., terwijl de spoorbrug bij Dordrecht eenigen tijd geleden reeds ongeveer 1 M. omhoog gebracht is.

De bezwaren, aangevoerd tegen een gedeeltelijk gebruik van de Oude Maas als toegangsweg naar de Rotterdamsche haven, zullen hiermede geheel zijn ondervangen. De mogelijkheid wordt daardoor geschapen om voor de binnenvaart een soort ringverkeer rond het eiland IJsselmonde in het leven te roepen, wat op zichzelf reeds zeer groote voordeelen biedt. Ten einde deze voordeelen ten volle te bereiken, zal het dan echter, gelijk de Directeur aantoonde, noodzakelijk zijn het kanaal te doen uitmonden ten Westen van de Waalhaven in de rijnschepenhaven en niet, zooals aanvankelijk gedacht was, in de Waalhaven O.z.

Met een dergelijke oplossing wordt voorts bereikt, dat de rijnvaart meer rechtstreeks tot in het havengebied zal kunnen doordringen. Door aan een gedeelte van het kanaal een zeer groote breedte te geven zal het kanaal zelf t.z.t. de rol van rijnschepenhaven kunnen vervullen. Dit heeft deze groote beteekenis, dat de rijnschepen dadelijk van uit het kanaal over de Waalhaven en de Pernis-havens zullen kunnen worden gedistribueerd. Als gevolg daarvan zal de thans in uitvoering zijnde rijnschepenhaven metertijd als haven voor massagoed kunnen worden ingericht, zonder dat dit voor het probleem zal stellen, waarheen de binnenschepen dan weer zullen moeten worden gedirigeerd. M.a.w. aan het steeds weer verschuiven van de ligplaatsen voor rijnschepen naar nieuwe havenruimte, die later ook weer voor de zeevaart beschikbaar moet worden gesteld, zal dan een einde zijn gekomen.

Ten slotte biedt de aanleg van een dergelijk kanaal een onverwacht perspectief, waar het geldt de vraag, naar welke zijde Rotterdam voor havenaanleg in verdere toekomst het oog heeft te richten. Tot vóór korten tijd werd als een vanzelfsprekendheid aangenomen, dat de ontwikkeling moest gaan in westwaartsche richting. De loop der dingen heeft er evenwel toe geleid, dat verdere havenuitbreiding aan den Rechter Maasoever practisch een onmogelijkheid is geworden, terwijl men aan den Linker Maasoever een natuurlijk einde vindt aan de westpunt van het eiland IJsselmonde. Een uitbreiding naar het oosten kan met het oog op de bruggen verder buiten beschouwing blijven. Als eenige mogelijkheid blijft dus slechts een ontwikkeling in zuidelijke richting, d.w.z. naar de Oude Maas.

In haar rapport aan de Regeeringscommissie in zake havenbelangen van Rotterdam en omgeving had ook reeds de Kamer van Koophandel voor dit probleem de aandacht gevraagd. Als uitvloeisel daarvan heeft gemelde commissie verzocht nader de vraag onder het oog te zien, of en — zoo ja — hoe verdere havenaanleg aan de Oude Maas mogelijk zou zijn.

Het te dier zake ingestelde onderzoek heeft tot de conclusie geleid, dat de aanleg van een kanaal naar de Oude Maas ook de oplossing van dit vraagstuk vergemakkelijkt. Ter weerszijden van de kanaalmonding is voldoende ruimte voor den aanleg van een tweetal groote havencomplexen. Het complex bovenstrooms zou voor industriele doeleinden kunnen worden aangewezen, dat benedenstrooms voor handelsdoeleinden. Bij nadere uit-

werking van deze denkbeelden bleek voorts, dat dit havencomplex vrij dicht bij de stad zou zijn gelegen; immers, de afstand tot de oeververbinding Park-Charlois bedraagt niet meer dan 6 K.M. Het lijkt den Directeur dan ook waarschijnlijk, dat hier, mede in verband met de goede spoorwegaansluiting, welke mogelijk is, en nadat een vaste oeververbinding Park-Charlois zou zijn tot stand gebracht, een belangrijke stukgoedhaven zal kunnen ontstaan.

Is aldus een zeer aannemelijke oplossing voor havenaanleg aan de Oude Maas te verkrijgen, bij nadere beschouwing blijkt een gaan in deze richting zelfs de voorkeur te verdienen boven een uitbreiding naar het westen, omdat deze nieuwe havens ten opzichte van de stad nog gunstiger gelegen zijn dan de havens bewesten Pernis, terwijl ook een betere spoorwegaansluiting mogelijk is. Bovendien wordt aldus een sterkere concentratie van het havengebied verkregen.

Een laatste — en zeker niet het minst belangrijke — voordeel is gelegen in de beperking van het aantal vaste rivierovergangen. Bij een voortdurende uitbreiding in westelijke richting zou ook de behoefte aan meer oeververbindingen groeien. De hiervóór aangegeven oplossing heeft tot gevolg, dat tot in verre toekomst met vier vaste verbindingen kan worden volstaan.

Het behoeft wel niet uitvoerig te worden betoogd, dat in verband daarmee de beteekenis van een vaste verbinding Park-Charlois sterk wordt geaccentueerd. Zelfs lijkt de onderstelling niet gewaagd, dat zij de hartader zal vormen van het Rotterdam van de toekomst.

Tegenover de geschetste voordeelen staat slechts één nadeel, n.l. dat de zeeschepen de brug bij Spijkenisse zullen moeten passeeren. Overwegend is dit echter niet, omdat deze brug in verband met de belangen van Dordrecht toch voor het passeeren van zeeschepen geschikt zal worden gemaakt.

Ook de Havenmeester, de Rijkshavenmeester, de Hoofdingenieurs van den Rijkswaterstaat in de arrondissementen Rotterdam en Dordrecht en de scheepvaartcommissie uit de Kamer van Koophandel hebben in beginsel hun instemming met deze plannen betuigd en verklaarden, dat zij de verwezenlijking daarvan voor Rotterdam van het grootste belang achten.

Het behoeft nu wel geen betoog, dat deze nieuwe inzichten van grooten invloed zijn geweest op het wegensel en de aanwijzing van woon- en ontspanningsgebieden op het eiland IJsselmonde.

In de toelichting tot zijn nieuwe „richtlijnen voor de ontwikkeling van Rotterdam” kon de Stadsarchitect dan ook constateren, dat het spoorwegplan eenerzijds en het rijnvaartkanaal anderzijds het basement hebben gevormd, waarop het gebouw van Rotterdams toekomstige ontwikkeling werd opgetrokken.

Bij de omwerking van het plan is bovendien rekening gehouden met de critiek, die door den Directeur van de Bouwpolitie en den Woningdienst op de eerste studie was geoeft met betrekking tot de voor bebouwing gereserveerde oppervlakten.

#### **Toelichting van het nieuwe plan.**

Thans komende tot een toelichting van het omgewerkte plan, meenen wij het woord te mogen laten aan den Stadsarchitect, die in zijn begeleidend rapport het volgende opmerkt.

„Op een viertal bijlagen is nader uiteengezet, welke ver-  
„schuivingen in de U bekende studie van het algemeene plan  
„van Rotterdam in verband met omliggende Gemeenten dienden  
„te worden aangebracht. Als ondergrond voor deze bijlagen is  
„een teekening gebruikt, waarop in enkele lijnen de compositie  
„van het plan is aangeduid. Bovendien is een overzicht van de  
„bebouwing gegeven. Om den toestand in zijn juiste omvang  
„te kunnen beoordeelen, werd onder bebouwing verstaan:

- „1°. alle reeds tot stand gekomen bebouwing.
- „2°. alle wettelijk vastgestelde partieele uitbreidingsplannen.
- „3°. alle plannen die reeds in een vergevorderd stadium van  
„voorbereiding verkeerden.

„Bijlage I.

„Spoor-, sneltram- en waterwegen.

„Op bijlage I zijn de spoor-, sneltram- en waterwegen aangegeven, die, logisch en rhythmisch passende in de compositie van het plan, tot uitvoering zullen moeten worden gebracht, wil een harmonische ontwikkeling van het werk- en woongebied rond Rotterdam waarlijk tot stand kunnen komen.

„a. Spoorwegplan.

„Hoewel ik voor een meer gedetailleerde bestudeering van het spoorwegplan meen te mogen verwijzen naar het vroeger genoemde gemeenschappelijk rapport van 24 December 1929, moge hieronder volledigheidshalve een korte beschrijving van het plan volgen.

„Personenbanen (op bijlage met roode kleur aangegeven).

„De dubbelsporige personenbaan van Gouda wordt ter plaatse van den Stormpolder op hoog niveau (12,75 M. + N.A.P.) over de Maas gevoerd. Na afbuiging is westelijke richting en vrije kruising van de dubbelsporige baan van Dordt bereikt, zij naast de laatste het nieuw geprojecteerde hoofdstation „Zuid”.

„Dit station, naast en op hetzelfde niveau als het rangeerstation IJsselmonde ontworpen, is langs de bestaande doch verhoogde 2-sporige viaduct in verbinding gebracht met het nieuw ontworpen centraal station. Dit station werd op 5 M. + N.A.P. geprojecteerd, zoodat alle belangrijke verkeerswegen er onder door kunnen worden gevoerd. Het eigenlijke stationsgebouw werd op vrijwel dezelfde plaats als het tegenwoordige station D.P. gedacht.

„Het Centraal-station is door middel van een 4-sporige baan met het station Schiedam, dat eenigszins oostelijk werd verschoven, verbonden. Van daar stralen logisch de dubbelsporige banen naar Hoek van Holland en Den Haag uit.

„Goederenbanen (op bijlage met blauw-grijze kleur aangegeven).

„Voor de noorderstad werd een centraal rangeerstation te Capelle, voor de zuiderstad een centraal rangeerstation onder Barendrecht ontworpen. Beide stations zijn rechtstreeks met elkaar in verbinding gebracht door middel van een dubbelsporige baan, die naast de dubbelsporige personenbaan van Gouda over de Maas wordt gevoerd.

„Het goederenverkeer via Gouda — het goederenverkeer van Amsterdam zal, hoewel geleidelijk, eveneens over Gouda worden geleid — vindt in het rangeerstation Capelle logisch zijn eindpunt.

„Op dit station worden de convooien gevormd, bestemd voor de verschillende havencomplexen, de plaatselijke goederenstations en de tot ontwikkeling te brengen industrie-terreinen.

„Een dubbelsporige goederenbaan, die voor zooveel mogelijk het tracé van de huidige ceintuurbaan volgt, brengt het vereischte contact vloeiend tot stand.

„De aansluiting van den electrischen spoorweg met deze ceintuurbaan werd in verband met de toekomstige ligging van het centrale rangeerterrein te Capelle gewijzigd.

„Voor de zuiderstad werd hetzelfde systeem tot ontwikkeling gebracht. Ook hier eindigt het goederenverkeer via Dordt in het centrale rangeerterrein onder Barendrecht en zullen dubbelsporige banen het steeds toenemende goederenverkeer met de ontworpen of reeds in uitvoering genomen havens, plaatselijke goederenstations en industrieterreinen onderhouden.

„Deze opzet opent de mogelijkheid het huidige rangeerstation IJsselmonde eenigszins in te krimpen, waardoor de noodige ruimte ontstaat om ter plaatse een halte voor de dan wel geëlectriceerde R. T. M. tot stand te brengen. Aldus wordt het contact tusschen sneltram en spoorweg belangrijk verbeterd.

„b. Sneltramplan.

„Hoewel in het schema van hoofdverkeerswegen op omlegging van de tramlijnen der R. T. M. werd gerekend en nagegaan

„hoe deze het best in de stad zouden kunnen worden ingevoerd,  
„is daarmee geenszins het vraagstuk van het snelverkeer voor  
„de naaste toekomst opgelost.

„Integendeel. De vraag, hoe aan de steeds toenemende be-  
„hoefte aan snelle verkeersmiddelen voor het uitgebreide werk-  
„en woongebied van en rond Rotterdam het hoofd zal kunnen  
„worden geboden, zal een diepgaande studie vereischen.

„Reeds in het rapport van 4 Juni 1928 werd daarop gewezen  
„en opgemerkt, dat „de hoogbaan in dit plan niet werd op-  
„„genomen, omdat het vaststellen van het tracé dat der  
„„overige sporen niet beïnvloedt en een nader advies van een  
„„deskundige vordert” en verderop „ik wil er ten overvloede  
„„de aandacht op vestigen, dat het van belang is, dat dit  
„„advies spoedig wordt gevraagd, daar anders te vreezen is,  
„„wanneer daaromtrent niet tijdig een principieele beslissing  
„„door den Raad zal kunnen worden genomen, dat bij de uit-  
„„gifte van grond in Zuid moeilijkheden zullen worden onder-  
„„vonden.”

„Ik heb mij echter afgevraagd, hoe het snelst een principieele  
„beslissing in zake dit uitermate belangrijke verkeersvraagstuk  
„zou kunnen worden uitgelokt. Bij een bespreking, die ik hier-  
„omtrent met den directeur der R. E. T. eenigen tijd geleden  
„mocht hebben, is mij gebleken, dat genoemde functionaris  
„met mij van meening is, dat dit vraagstuk de volle aandacht  
„verdient en niet langer kan blijven rusten.

„Het is deze overweging, die mij de vrijheid  
„geeft Uw College te verzoeken den Directeur  
„van de R. E. T. en ondergeteekende opdracht  
„te geven omtrent deze materie zoo spoedig  
„mogelijk nader advies uit te brengen.

„c. Kanalen en havens.

„Meer dan oogenschijnlijk ware te verwachten bestaat er een  
„samenhang tusschen een goed stelsel van kanalen en een  
„logisch geprojecteerd havensysteem. Het is daarom raadzaam  
„bij het ontwerpen van het eene stelsel, de belangen van het  
„andere niet uit het oog te verliezen.

„Kanalen. (Op bijlage zijn de nieuw geprojecteerde met  
„donkerblauwe kleur aangegeven.)

„Op den rechter oever zal het stelsel van kanalen door ver-  
„deren uitbouw en door het tusschenvoegen van enkele ont-  
„brekende schakels tot perfectie moeten worden gebracht. Op  
„den linkeroever daarentegen zal van meet af aan een  
„kanalenstelsel moeten worden opgebouwd.

„De kanaalverbinding Kralingsche Veer, Plas, Rotte, Rotter-  
„damsche Schie, Delfshavensche Schie, die reeds gedeeltelijk  
„in uitvoering is en voor een ander deel, behoudens het juiste  
„tracé — een tracé als op de teekening aangegeven, waarbij de  
„Kralingsche Plas buiten den vaarweg wordt gehouden, schijnt  
„mij zeer aanbevelenswaardig — principieel is vastgesteld, wordt  
„doorgetrokken over de Schiedamsche Schie en de Vijfsluizen-  
„vaart naar Maassluis met een aftakking naar Vlaardingen.  
„Deze verbinding zal de gelegenheid openen alle scheepvaart  
„van het binnenwater gemakkelijk op te nemen en buiten de  
„bebouwde kommen om naar de Maas te leiden. Er zal te over  
„gelegenheid zijn deze kanaalverbindingswegen, waar het noodig  
„is, aan te sluiten met eventueel aan te leggen industrie- en  
„handelsterreinen.

„Er is op gerekend, indien de oost-Abtspolder wordt opge-  
„spoten, de Delfshavensche Schie door te trekken ter afsnijding  
„van de scherpe kniebocht bij de kom van Overschie, een ver-  
„betering, die door Schuttevaer reeds meerdere malen is be-  
„pleit

„Ter vervanging van de scheepvaartverbinding over het Hof-  
„plein is een kanaal ontworpen over de terreinen van de voor-  
„malige gasfabriek aan den Oostzeedijk. Een tracé ter plaatse  
„biedt groote voordeelen aan de binnenscheepvaart, aangezien  
„ruime ligplaatsen zullen kunnen worden beschikbaar gesteld.  
„Het juiste tracé dezer verbinding is nog in onderzoek en hangt  
„samen met de uitkomst der scheepvaarttelling.

„Op den Linker oever is behalve het scheepvaartkanaal, dat  
„bij de vaststelling van het uitbreidingsplan Zuid werd aan-

„vaard, een nieuwe kanaalverbinding van reusachtige afmetingen geprojecteerd, het zgn. rijnvaartkanaal, dat de Oude Maas met de Waalhaven en de ten Westen ervan ontworpen havens zal verbinden. Komt dit rijnvaartkanaal tot stand, dan zal het eerstgenoemde kanaal wat bescheidener afmetingen kunnen verkrijgen, omdat het dan een andere dan de aanvankelijk veronderstelde functie zal krijgen te vervullen. Het zal eensdeels het vaarwater der Zuiderstad met het buitenwater in verbinding brengen, wat voor de scheepvaart in dit omvangrijke stadsgebied der toekomst uitermate belangrijk moet worden geacht, anderdeels zal het de ontwikkeling van belangrijke industriegebieden onder IJselmonde en Ridderkerk mogelijk maken.

„Havens. (Nieuwe met donkerblauwe kleur aangegeven).

„Op den rechter oever zullen na het gereed komen der Merwehavens geen nieuwe havencomplexen meer kunnen worden gegraven.

„De kernen Schiedam, Vlaardingen en Maassluis en de langs den Waterweg tot bloei gekomen industrieën hebben verdere ontwikkeling vrijwel onmogelijk gemaakt.

„Anders staat het voor den Linker oever.

„Het rijnvaartkanaal zal uiteraard een der beheerschende elementen voor de ontwikkeling van het eiland IJselmonde worden. De reusachtige afmetingen ervan zullen het gebied practisch in twee deelen snijden, die nog slechts door twee hooggelegen bruggen met elkaar blijven verbonden. Logisch zijn ten Westen der monding aan de Oude Maas zeehavens ontworpen, terwijl ten Oosten industriehavens zijn geprojecteerd. Deze groepeerings biedt, het zal later blijken, een voortreffelijke oplossing voor de huisvesting van de talrijke havenarbeiders, die bij de ontwikkeling van dit belangrijke havenbekken te werk zullen moeten worden gesteld.

„Zie ik het wel, dan zal — indien deze havens aan den mond van het rijnvaartkanaal tot uitvoering komen — het graven van havens westelijk van de Westerhaven belangrijk vertraagd, zoo niet overbodig worden gemaakt.

„Uit een oogpunt van concentratie van het verkeer — weinig vaste oeververbindingen, korte afstanden van woonnaar werkplaats — zou de geschetste ontwikkeling ten zeerste moeten worden toegejuicht.

„Aldus opent deze uit nautische overwegingen ingegeven havenconcentratie een boeiend perspectief voor de ontwikkeling van uitgestrekte woon- en ontspanningsgebieden langs de boorden van de stemmingsvolle Oude Maas.

„Bijlage II.

„Hoofdwegen voor gewoon verkeer.

„Het stelsel van hoofdverkeerswegen, dat in de toekomst een vlotte afwikkeling van het verkeer zal moeten waarborgen, is in twee hoofdgroepen te verdeelen.

„De eene groep (de in hoofdzaak Oost-West gerichte wegen) omvat de hoofdverkeerswegen evenwijdig aan de rivier geprojecteerd; zij moeten het reusachtige verkeer, dat zich tusschen de steeds in beteekenis toenemende kernen van Capelle—Rotterdam—Schiedam—Vlaardingen en Maassluis zal ontwikkelen, gemakkelijk kunnen verzwelgen.

„De tweede groep omvat de hoofdverkeerswegen (de in hoofdzaak Noord-Zuid gerichte), die het verkeer dwars door de stad zullen moeten opnemen. Deze laatste komen derhalve logisch met de rivierovergangen samen.

„Reeds bij de behandeling van het uitbreidingsplan-Zuid werd op de beteekenis van deze wegen gewezen en aangetoond hoe weinig bewegingsvrijheid nog bestond t. o. v. de keuze der rivierovergangen in verband met de reeds uitgevoerde of binnenkort in uitvoering te nemen havencomplexen aan den linker oever en de bestaande stadskernen op den rechter oever.

„Uit dien hoofde zou aan de ontwikkeling van een groot havencomplex aan de Oude Maas nabij den mond van het rijnvaartkanaal zeer bijzondere waarde moeten worden gehecht. Niet uitsluitend om de korte verbindingswegen tot het reeds volgroeide stadslichaam, maar vooral om de gelegenheid,

„die hier onverwachts geboden wordt het aantal vaste oever-  
 „verbindingen tot een drietal te kunnen beperken. Waar aan  
 „het tot stand brengen van vaste oeververbindingen ontzag-  
 „lijke uitgaven verbonden zijn, moge het belang van deze  
 „mogelijkheid met nadruk worden onderstreept.

„Oost-West-verkeerswegen (op bijlage met bruine  
 „kleur aangegeven).

„Op den rechter oever zullen een drietal hoofdverkeerswegen  
 „tot uitvoering moeten worden gebracht.

„De meest Noordelijke zal, als voortzetting van den  
 „rijksweg Rotterdam—Gouda, langs den Kralingschen plas de  
 „binnenzijde van de ceintuurbaan volgen en, gebruik makend  
 „van den breeden verkeersweg langs het Rotte-Schiekanaal in  
 „het plan „Blijdorp”, zuidelijk langs de kernen van Overschie  
 „en Kethel, noordelijk langs Maassluis aansluiten op den ont-  
 „worpen rijksweg naar Hoek van Holland.

„De tweede takt af van een breeden verkeersweg door de  
 „Krimpener waard (waardoor deze belangrijke streek in plaats  
 „van op Gouda op Rotterdam zal worden georiënteerd); ont-  
 „worpen door de Esch en langs den Oostzeedijk en den Goud-  
 „schesingel, het Hofplein en de Diergaardelaan, vindt hij zijn  
 „voortzetting langs den boulevard, die zuidelijk langs het nieuwe  
 „centraal station werd ontworpen. Deze boulevard vloeit langs  
 „de spoorbaan naar Schiedam, noordelijk langs Vlaardingen en  
 „sluit Zuid-Oostelijk langs Maassluis aan op een nieuw gepro-  
 „jecteerden weg langs den bestaanden spoorweg naar Hoek van  
 „Holland.

„De derde en voor de huidige ontwikkeling van het meeste  
 „belang, zal op het Oostplein van den 2en hoofdweg af splitsen,  
 „langs Nieuwehaven, Beursplein, Blaak, Binnenweg, Rochus-  
 „senstraat, Mathenesserdijk en een nieuw te vormen verkeers-  
 „weg Zuidelijk door Schiedam loopen en langs den spoorweg  
 „door Vlaardingen bij Maassluis aansluiten op den meest Zuide-  
 „lijken verkeersweg naar Hoek van Holland.

„Op den linker oever zullen 2 hoofdverkeerswegen met een  
 „belangrijke aftakking naar het woongebied langs de Oude  
 „Maas tot ontwikkeling moeten worden gebracht.

„De eerste hoofdweg takt ter plaatse van den rivierovergang  
 „van den ontworpen rijksweg over IJsselmonde af, vloeit langs  
 „het Zuiderstation, het centrale plein en de ontworpen tunnel  
 „en sluit aan op den derden hoofdweg op den rechter oever ter  
 „plaatse van de Rochussenstraat.

„De tweede hoofdweg takt van den zelfden rijksweg af, maar  
 „vloeit, Zuidelijk van Ridderkerk, met gedeeltelijke gebruik-  
 „making van den straatweg naar Dordt, Noordelijk langs  
 „Barendrecht, volgt het tracé van het scheepvaartkanaal, in  
 „het uitbreidingsplan-Zuid ontworpen, en wordt ten Zuiden van  
 „het vliegveld hoog over het rijnvaartkanaal gevoerd en bereikt  
 „Noordelijk van Rhoon en Poortugaal de kom van Hoogvliet.

„Behalve deze omschreven primaire wegen, zal een stelsel  
 „van minder belangrijke Oost-West wegen tot ontwikkeling  
 „moeten worden gebracht. Op bijlage zijn de belangrijkste ervan  
 „met smalle bruine kleur aangegeven.

„Noord-Zuid verkeerswegen (op bijlage met blauw-  
 „grijze kleur aangegeven).

„De reeds in uitvoering genomen rijksweg van Den Haag zal,  
 „zooals bij de toelichting van het plan Blijdorp reeds werd  
 „opgemerkt, zijn belangrijkste voortzetting moeten vinden langs  
 „de Henegouwerlaan en den 's-Gravendijkwal, om via de tunnel  
 „langs een daartoe in Zuid ontworpen hoofdweg het haven- en  
 „industriegebied aan de Oude Maas te bereiken.

„Van den rijksweg binnen het gebied van Overschie zal een  
 „tweede hoofdweg aftakken, die langs de gedempte Schie het  
 „Hofplein en den Coolsingel via de in de toekomst te bouwen  
 „brug over de Maas langs een tweeden hoofdweg door Zuid in  
 „aansluiting wordt gebracht met de brug over de Oude Maas  
 „bij Barendrecht.

„Van den laatsten weg takt weer een hoofdweg af ter plaatse  
 „van den parallelweg, die Westelijk langs den spoorweg naar

„Dordt in aansluiting wordt gebracht met den vroeger genoemden rijksweg, door IJsselmonde ontworpen.

„Ten slotte takt van den rijksweg van Den Haag de groote verkeersweg af, die om de bebouwde kom van Rotterdam aansluit op de ontworpen brug bij van Brienoord, door middel waarvan aansluiting wordt verkregen op den grooten rijksweg over IJsselmonde.

„Waar het enorme verkeer, dat zich langs den rijksweg van Den Haag naar Rotterdam zal ontwikkelen, bij verderen uitbouw van het werk- en woongebied ten Westen van Schiedam, op den duur stellig gebaat zal zijn met een hoofdweg ten westen van den spoorweg Den Haag—Rotterdam, en mij gebleken is, dat zoowel het gemeentebestuur van Den Haag als dat van Delft, als ook de Provinciale Commissie van Advies inzake uitbreidingsplannen de totstandkoming van een weg ter plaatse noodzakelijk achten, heb ik gemeend niet te mogen nalaten dezen weg in het hoofdschema op te nemen.

„Deze weg zal Westelijk van Delft langs de spoorbaan kunnen worden ontworpen, voortzetting vinden langs de Vijfsluizenvaart, door middel van een veer in verbinding gebracht worden met een verkeersweg, die Westelijk van de Westershaven en Westelijk langs de kom van Rhoon aan de Oude Maas zijn beëindiging vindt. Een veer zal de verbinding met het eiland, voor recreatie-doeleinden bestemd, tot stand brengen.

„Van dezen hoofdweg splitst benoorden Kethel een verkeersweg af, die westelijk van Kethel en Vlaardingen den Waterweg bereikt.

„Ook dit stelsel zal moeten worden aangevuld met minder belangrijke Noord-Zuid wegen, waardoor een rhytmisch samenstel kan worden verkregen. Op bijlage zijn deze wegen met smalle blauw-grijze kleur aangegeven.

„Bijlage III.

„Bestemmingen.

„Een belangrijk element voor een weloverwogen en economisch verantwoord stadsuitleg moet worden gezien in het reeds lang te voren vaststellen van de bestemming, die aan de nog maagdelijke terreinen, welke geleidelijk in het werk- en woongebied worden betrokken, moet worden gegeven.

„Op de bijlage is aangegeven hoe ik mij „in beginsel” deze bestemmingsverdeling heb gedacht.

„In donkerpaars zijn aangegeven de industrie- en handelsstrooken, die reeds in gebruik zijn genomen. In paars is aangegeven, welke industrie- en handelsgebieden binnen de gemeentegrenzen nog beschikbaar zijn, terwijl in donkerblauw is verbeeld, welke ontwikkeling van industrie- en handelsstrooken nog wordt mogelijk geacht.

„In rood is aangegeven de meer aaneengesloten bebouwing, zooals die zich in den loop der tijden in dit gebied reeds ontwikkeld heeft. Met donkerbruin is aangegeven, welke terreinen binnen de gemeentegrenzen nog slechts voor hoogbouw zijn aan te wijzen en met rose is aangeduid de verdere uitbreiding van hoogbouw bij voortschrijdende ontwikkeling.

„Met oranjegeel is aangegeven de meer open laagbouw, met grijs-bruin de uitbreiding hiervan binnen de gemeentegrenzen en met bruingeel de eventueele toekomstige uitbreiding.

„Met donkergroen is bedoeld vast te leggen, op welke gebieden de bebouwing nog slechts verspreid zal voorkomen, terwijl met lichtgroen de parken, sport- en speelterreinen en de groote recreatiegebieden zijn aangegeven.

„Ik sprak hier van „in beginsel”, omdat aan een definitieve aanwijzing een uitgebreide studie omtrent den economisch meest gewenschten uitbouw dient vooraf te gaan. Het zal dan ook te allen tijde mogelijk moeten zijn de bestemming te wijzigen, mits dit geschiedt op grond van een wel overwogen verhandeling omtrent de oeconomische vooruitzichten van het werkgebied rond Rotterdam.

„Ik kan hier niet met genoeg nadruk wijzen op de noodzaak, een zekere vloeibaarheid te bewaren, want het is nu eenmaal onmogelijk van te voren vast te leggen, welke bestemming aan bepaalde terreinen zal moeten worden gegeven. Steeds

„verdere doorvorsching van de oeconomische mogelijkheden van  
„dit werkgebied, steeds soepele aanpassing aan veranderende  
„levensvoorwaarden van deze menschelijke agglomeratie, zal  
„voortdurende verschuiving der samenstellende stadselementen  
„tot eisch stellen. Men leide hier echter niet uit af, dat een  
„bestemmingsplan dan geen waarde hebben zou. In dezen  
„voorbarigen gedachtengang zou het maken van een uitbreidings-  
„plan eveneens dienen te worden nagelaten, omdat ook hier  
„een reeks van factoren haar invloed doet gelden, waarvan men  
„slechts van sommige de draagwijdte volledig heeft kunnen door-  
„schouwen.

„Nee, het gaat er om een schema tot grondslag van  
„verdere studie op te bouwen, een schema, dat voortdurend  
„aan te vullen is, om allengs met steeds grooter zekerheid den  
„stadsuitleg doelbewust te kunnen leiden.

„De stadsuitleg zal moeten worden beheerscht, met  
„vaste hand zal het stadslichaam moeten worden uitgebreid.

„Dan eerst zal de eisch een goed geordende stad te scheppen  
„in vervulling gaan en dan eerst zal den menschen, die er hun  
„werk vinden, waarlijk voldoende gelegenheid tot gezonde ont-  
„spanning naar lichaam en ziel worden geboden.

„Zoo gezien zal een bestemmingsplan er toe bijdragen de  
„basis te verbreden, waarop de waarlijk moderne stad behoort  
„te zijn opgebouwd.

#### „Bijlage IV.

##### „Park- en recreatiegebieden.

„Op deze teekening is met lichtgroene kleur aangegeven,  
„welke terreinen binnen de huidige gemeentegrenzen zijn be-  
„stemd voor parken, plantsoenen, speel- en parkstrooken. Met  
„een donkergroene kleur zijn aangegeven de gebieden, die in  
„aansluiting daarmede in de toekomst zouden moeten worden  
„bestemd voor hetzelfde doel.

„Zooals in bijlage III met verschillende kleuren werd aan-  
„gegeven, zullen de oevers van de Nieuwe Maas, voor zoover  
„dat nog niet reeds is geschied, voor haven- en industrie-  
„doeleinden moeten worden prijsgegeven. Daarachter zal een  
„strook voor hoogbouw, die de kernen van Rotterdam, Schie-  
„dam, Vlaardingen en Maassluis zal verbinden, tot ontwikkeling  
„worden gebracht. Deze strook zal, waar eenigszins mogelijk,  
„door een parkzône van 100 tot 300 M. breedte van de laag-  
„bouwzône moeten worden afgescheiden. Deze strook van laag-  
„bouw zal tegen een strook met meer verspreide bebouwing  
„stuiten of overgaan in park- en recreatiegebieden van zeer  
„ruimen omvang.

„Ik heb er naar gestreefd dezen massieven stadsopbouw,  
„zooveel mogelijk, te onderbreken met loodrecht op de rivier  
„gerichte parkstrooken, die, waar de ruimte het toeliet, met  
„een min of meer monumentale beëindiging tegen de rivier-  
„oevers stuiten. Het boeiend en nimmer rustend scheepvaart-  
„bedrijf kan daar in alle rust en in aantrekkelijke omgeving  
„ongestoord worden genoten.

„Kan aan dezen gedachtengang op den rechter oever het  
„zuiverst uitdrukking worden gegeven, op den linker oever zal  
„het toekomstbeeld meer gecompliceerd, maar daarbij niet  
„minder grootsch zijn.

„Hier komt de Oude Maas als nieuw element mogelijkheden  
„bieden van zoo ver strekkende beteekenis, dat men het zich  
„nauwelijks verbeelden kan. Het rijnvaartkanaal zal, het werd  
„reeds opgemerkt, de nieuwe haven- en industriegebieden tot  
„zich trekken, waardoor dientengevolge een concentratie van  
„het werkgebied aan de Oude Maas wordt in de hand gewerkt.

„Westelijk van dit kanaal zal derhalve een ongezochte ge-  
„legenheid worden geboden een uitgebreide landelijke bebouwing  
„met Rhoon en Poortugaal tot kernen tot ontwikkeling te  
„brengen, die langs de Oude Maas haar hoogtepunt vinden zal.  
„Gemakkelijke en korte verbindingswegen zullen het bij uit-  
„stek aantrekkelijk maken voor huisvesting der beter gesitu-  
„eerden. Het eiland noordelijk van Oud-Beierland ware geheel  
„voor recreatie- en sportdoeleinden te bestemmen.

„Oostelijk van het rijnvaartkanaal zal zich een ontspannings-