

De BURGEMEESTER VAN ROTTERDAM roept de leden van de gemeenteraad op tot het houden van een VERGADERING op DONDERDAG 28 NOVEMBER 1957 om 14 uur, ter behandeling van de hieronder vermelde onderwerpen.

ROTTERDAM, 22 november 1957.

De Burgemeester voornoemd,
G. E. VAN WALSUM

AGENDA:

1. Goedkeuring van de notulen van de vergadering van 31 oktober 1957.
2. Mededeling van ingekomen stukken.
3. Benoeming van twee leden in de commissie van toezicht op het middelbaar onderwijs. (Nr. 1982 van de lijst).
4. Benoeming van een lerares in tijdelijke dienst in de Franse taal en letterkunde aan de kweekschool tot opleiding van onderwijzers(essen). (Nr. 1983 van de lijst).
5. Benoeming van onderwijzend personeel aan lagere scholen. (Nrs. 1984–1989 van de lijst).
6. De voorstellen tot overplaatsing van onderwijzend personeel bij het lager onderwijs. (Nrs. 1990 en 1991 van de lijst).
7. Het voorstel tot het aangaan van een $4\frac{1}{4}\%$ obligatielening, groot f 4.400.000,—. (Volgnr. 284). (Nr. 1992 van de lijst).
8. De voorstellen tot toewijzing van grond:
 - a. in het uitbreidingsplan Zomerland aan de Gebrs. Casteleijn;
 - b. aan de Verdilaan aan E. Wijler-Spetter;
 - c. aan de Beemd en de Aveling aan A. Koster e.a.
(Nrs. 1993–1995 van de lijst).
9. De voorstellen tot verhuring of verhuring bij continuatie van grond:
 - a. aan de Strickledeweg aan S. Spee-Vervelde;
 - b. aan de Rochussenstraat aan het Nederlands Beheersinstituut;
 - c. aan de Crooswijksebocht aan A. Moerman;
 - d. op het terrein van de gemeentelijke Drinkwaterleiding te IJsselmonde aan C. van Ewijk;
 - e. aan de Koushaven aan de n.v. Handelmaatschappij Zwijsen en Co;
 - f. op pier 2 in de Waalhaven aan de Montaan Transport Maatschappij n.v.
(Nrs. 1996–2001 van de lijst).
10. Het voorstel tot verhuring van het jachtrecht op enkele gronden van de gemeente. (Nr. 2002 van de lijst).

11. De voorstellen tot verkoop van grond:
 - a. aan de Paltroklaan aan het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie;
 - b. aan de Walenburgerweg aan M. Donkervoort.
(Nrs. 2003 en 2004 van de lijst).

12. De voorstellen tot verhuring of verhuring bij continuatie van huizen, enz.:
 - a. aan de muziekvereniging „Oefening baart Kunst” de voormalige wagenshuur achter het pand Ring 220;
 - b. aan de Christelijk Gereformeerde Kerk te Pernis het pand Pastoriedijk 361;
 - c. aan de vereniging „Zoekt het Verlorene” de voormalige dienstwoning aan de Hofdijk 13;
 - d. aan M. Klarenbeek het winkelpand Nieuwe Binnenweg 102;
 - e. aan P. C. Loch de schoolwoning aan de Willem Barentsstraat 10;
 - f. aan C. J. Jansen-Verboom het winkelhuis c.a. Binnenweg 115;
 - g. aan de vereniging „De technische school” het gemeentelijke schoolgebouw Rauwenhoffstraat 39.
(Nrs. 2005–2011 van de lijst).

13. Het voorstel tot het huren van lokaliteit ten behoeve van de huisvesting van een klasse van een bijzondere lagere school te Hoek van Holland. (Nr. 2012 van de lijst).

14. Het voorstel tot voortzetting van de verhuring van het recht tot exploitatie van een overzetpontje. (Nr. 2013 van de lijst).

15. Het voorstel tot wijziging van het vastgestelde plan van onteigening van gronden in het oostelijke deel van Lombardijen. (Nr. 2014 van de lijst).

16. Het voorstel tot het regelen op de begroting 1956 van aanvullende kredieten ten behoeve van het Gemeente-Energiebedrijf. (Nr. 2015 van de lijst).

17. De voorstellen tot het toestaan, regelen of versterken van kredieten op de begroting 1957:
 - a. voor het aanschaffen van banken ten behoeve van de bijzondere lagere school Hillenius-singel 23;
 - b-f. voor het aanschaffen van leermiddelen ten behoeve van de bijzondere lagere scholen Vermeerstraat 30, Schietbaanlaan 118, Schereplein 5, Larixlaan 192 en Duyststraat 29;
 - g. voor het vernieuwen van dekvloeren in twee lokalen van de bijzondere lagere school Strevelsweg 155;
 - h. voor het aanschaffen van meubilair ten behoeve van de bijzondere lagere school Aert van Nesstraat 29;
 - i. voor het stichten van een scholencomplex tussen de Nobelstraat en de Sonmansstraat ten behoeve van enkele bijzondere lagere scholen;
 - j. voor vergoeding van de bouwkosten van de bijzondere lagere school Schietbaanlaan 118;
 - k. voor aankoop van gereedschapsladen c.a. ten behoeve van de Christiaan Huygensschool;
 - l. voor het aanschaffen van meubilair ten behoeve van het gemeentelijke lyceum Olijfstraat 4–6.
(Nrs. 2016–2027 van de lijst).

18. Het voorstel tot nadere regeling van krediet op de begroting 1957 voor het stichten van een bijgebouw ten behoeve van de sociale afdeling van de dienst van Volkshuisvesting. (Nr. 2028 van de lijst).

19. De voorstellen tot het regelen op de begroting 1957 van aanvullende kredieten voor straataanleg c.a. in IJsselmonde-Dorp, in het gebied ten noorden van de Kromme Zandweg en ter ontsluiting van de woonwijken Pendrecht en Zuidwijk. (Nr. 2029–2031 van de lijst).

20. Het voorstel tot het regelen van tekorten op de gewone dienst, op het verrekenhoofdstuk van die dienst en op de kapitaaldienst van de begroting 1956. (Nr. 2032 van de lijst).
21. Het voorstel tot het regelen van tekorten op de gewone dienst van de begroting 1957. (Nr. 2033 van de lijst).
22. Het voorstel tot het wijzigen van de begroting 1956 van het Algemeen Leningfonds. (Nr. 2034 van de lijst).
23. Het voorstel tot het toekennen van subsidie aan de stichting Gereformeerde Gezinszorg Rotterdam-Kralingen. (Nr. 2035 van de lijst).
24. De voorstellen tot het verlenen respectievelijk weigeren van medewerking op grond van artikel 72 der Lager-onderwijswet 1920. (Nrs. 2036–2039 van de lijst).
25. Het voorstel tot het verlenen van medewerking op grond van artikel 50 der Kleuteronderwijswet. (Nr. 2040 van de lijst).
26. Het voorstel tot toekenning van een verder voorschot aan de besturen van de bijzondere scholen voor g.l.o. en u.l.o. op de aanvullende vergoeding, bedoeld in artikel 101, lid 4, der Lager-onderwijswet 1920. (Volgnr. **278**). (Nr. 2041 van de lijst).
27. De voorstellen tot het toekennen van aanvullende voorschotten aan de besturen van bijzondere lagere scholen voor het jaar 1957. (Volgnrs. **281** en **282**). (Nrs. 2042 en 2043 van de lijst).
28. Het voorstel tot het verhogen van het subsidie voor de Nederlandse Economische Hogeschool voor de jaren 1955 en 1956. (Volgnr. **279**). (Nr. 2044 van de lijst).
29. Het voorstel tot wijziging van de status van het Rotterdams Toneel. (Volgnr. **280**). (Nr. 2045 van de lijst).
30. Het voorstel tot uitvoering van het „plan-Europoort”. (Volgnr. **283**). (Nr. 2046 van de lijst).

1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

1957

1958

Volgnr. 283

H.B. nr. 66827.

Plan-Europoort

ROTTERDAM, 19 november 1957.

Aan de Gemeenteraad.

Wij hebben de eer Uwe Vergadering hierbij ter goedkeuring voor te leggen een plan tot aanleg van een havencomplex voor zeer grote schepen in de kop van het eiland Rozenburg tegenover Hoek van Holland. Dit project, dat bekend zal staan als „plan-Europoort”, is op bijgaande kaart nader aangegeven. Het is ontworpen in nauw overleg met de Rijkswaterstaat en de provincie, terwijl het gemeentebestuur van Rozenburg, op welks grondgebied het voor een belangrijk gedeelte zal worden gerealiseerd, bereid is gevonden aan de totstandkoming daarvan de nodige medewerking te verlenen. Alvorens dit plan nader toe te lichten, mogen wij hier eerst een uiteenzetting doen volgen van de motieven, welke tot indiening van dit project hebben geleid.

Verwachtingen ten aanzien van het vervoer van olie, kolen en ertsen.

De landen van West-Europa zijn voor de voorziening van hun energiebehoefte in steeds sterkere mate aangewezen op de invoer van olie en kolen van overzee. Deze na-oorlogse ontwikkeling komt tot uitdrukking in de vervoerscijfers van onze haven, welke bij de overslag van de voor West-Europa bestemde massagoederen een vooraanstaande plaats inneemt. Dit verkeer zal in de toekomst nog belangrijk toenemen. Zo is het gebruik van petroleumprodukten in West-Europa per hoofd van de bevolking in verhouding tot dat in Amerika nog gering. In Nederland bedraagt dit thans \pm 350 kg per hoofd per jaar, in Engeland \pm 430 kg, in Zweden \pm 1000 kg, tegen in Amerika \pm 2500 kg. De deskundigen zijn van mening, dat de consumptie van olieprodukten buiten de Verenigde Staten van Amerika en buiten de in de Russische invloedssfeer gelegen landen jaarlijks met ten minste 7,5% zal stijgen. In de komende jaren zullen dan ook grote hoeveelheden aardolie moeten worden ingevoerd, in hoofdzaak afkomstig uit Venezuela en het Midden-Oosten.

Voor de ontwikkeling van het kolenvervoer kunnen wij verwijzen naar het bij de stukken overgelegde rapport van de Organisatie Europese Economische Samenwerking (O.E.E.S.) over „Europe's growing needs of energy, how can they be met”, waarin de verwachting wordt uitgesproken, dat in 1975 50 miljoen ton kolen in West-Europa zal moeten worden geïmporteerd om in de behoefte te kunnen voorzien.

Ook ten aanzien van het ertsvervoer zijn er aanwijzingen, dat dit nog belangrijk zal toenemen. Het gebruik van ijzer- en staalprodukten in West-Europa is sterk stijgende en de metaalindustrie is daarbij in toenemende mate aangewezen op invoer van overzee. Een gedeelte van deze ertsen zal afkomstig zijn uit Labrador, waar de afscheepplaatsen slechts gedurende enkele maanden van het jaar gebruikt kunnen worden.

De invoer van de hierboven genoemde grondstoffen zal zich voor een belangrijk deel richten op de mond van de Nieuwe Waterweg. Om dit verkeer te kunnen opvangen zullen hier tijdig grote opslagterreinen in gereedheid moeten worden gebracht, welke in open gemeenschap met de zee aan diep vaarwater moeten zijn gelegen, aangezien deze aanvoer ter besparing van transportkosten met grote eenheden zal plaats vinden. Van hieruit zullen deze grondstoffen dan, na al dan niet een bewerking te hebben ondergaan, weer worden doorgevoerd zowel naar het binnenland als naar landen overzee.

Reeds thans is Rotterdam een belangrijk distributiecentrum voor petroleumprodukten en kolen. Zo exporteerde de „Shell” in 1956 7 miljoen ton geraffineerde olie, zowel naar de oostkust van Engeland en naar Scandinavië als naar Noord-Frankrijk en elders, terwijl verwacht mag worden dat deze export zal toenemen, wanneer de „Caltex” haar raffinagecapaciteit – zoals aangekondigd – zal hebben verdubbeld en de „Esso” haar raffinaderij in het Botlekgebied in gebruik heeft genomen. Het is voorts algemeen bekend, dat Rotterdam ten aanzien van het vervoer van de uit Amerika aangevoerde en voor

Engeland bestemde kolen een belangrijke functie vervult. Door verwezenlijking van het thans voorgestelde „plan-Europoort” zal onze haven wellicht ook voor de uit Labrador aan te voeren erts in zekere mate een distributiecentrum kunnen worden.

Deze beschouwing over de toekomstige ontwikkeling van het havenverkeer mogen wij afsluiten met onderstaand overzicht van het vervoer in miljoenen tonnen sedert 1938 met daarnaast een voorzichtige schatting van de vervoerscijfers in 1960, 1965 en 1970.

	1938	1954	1955	1956	1957	schatting		
						1960	1965	1970
droog massagoed	29.5	18.3	30.4	33.4	34.-	37.-	43.-	50.-
stukgoed	7.8	9.6	10.4	9.6	11.-	12.-	13.-	14.-
samen	37.3	27.9	40.8	43.-	45.-	49.-	56.-	64.-
aardolie	2.9	19.8	23.8	27.4	28.5	34.-	45.-*	60.-*
	40.2	47.7	64.6	70.4	73.5	83.-	101.-	124.-

*) mogelijk minder olie als de pijplijn van Wilhelmshaven in bedrijf komt.

Hierbij is uitgegaan van een toeneming van het massagoed met 3% per jaar, van het stukgoed met 2% per jaar en van de olie met 6% per jaar.

Overleg met de Rijkswaterstaat en de provincie.

Op 15 juni 1956 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, overeenkomstig ons verzoek van 7 maart van dat jaar, toestemming gegeven om het in open gemeenschap met de Nieuwe Waterweg uit te voeren gedeelte van het Botlekplan te vergroten door verplaatsing van de dam in de Botlek naar de grens van dit industriegebied. Hierdoor konden wij voorzien in de toen bestaande behoefte aan grote opslagterreinen, gelegen aan open vaarwater. Voorts zegde de minister in bovengenoemd schrijven zijn medewerking toe tot verdere uitdieping van de Nieuwe Waterweg tot en met de Petroleumhavens, zodat deze bereikbaar zouden zijn voor schepen met een diepgang van 38 à 39' (45.000 ton). Ten slotte verklaarde de minister zich in principe bereid medewerking te verlenen aan de totstandkoming van een tankhaven in de kop van Rozenburg, onder voorwaarde, dat het gehele vraagstuk van de uitbreiding van de Rotterdamse haven in overleg met deskundigen van de Rijkswaterstaat zou worden gezien.

Het verzoek van de gemeente om in de kop van Rozenburg tegenover Hoek van Holland een haven voor supertankers te mogen graven hield nauw verband met de plannen van enige grote olie-maatschappijen om een pijpleiding aan te leggen van de westkust van Europa naar de aan de Ruhr en aan de Rijn reeds aanwezige en nog op te richten olieraffinaderijen. Aan deze belangengroep hebben wij aanvankelijk een terrein aan de Derde Petroleumhaven aangeboden, terwijl wij in het voorjaar van 1956, na verkregen toezegging tot medewerking van de minister van Verkeer en Waterstaat, in staat waren een aanbieding te doen voor een opslagterrein in de kop van Rozenburg, bereikbaar voor supertankers. Hoewel dit project geen doorgang heeft gevonden – belanghebbenden meenden de voorkeur te moeten geven aan Wilhelmshaven –, bleek de bereidheid van Rotterdam om op dit bij uitstek gunstig gelegen punt aan de kust van West-Europa een haven voor supertankers aan te leggen zodanige vraag uit te lokken van verschillende, hierna te noemen belangengroepen, dat wij gaarne zijn getreden in het voorstel van de minister van Verkeer en Waterstaat om het gehele vraagstuk van toekomstige haven-aanleg in het gebied van de Nieuwe Waterweg aan een uitvoerig onderzoek te onderwerpen.

Dit heeft geleid tot de instelling van een werkgroep, waarin, naast vertegenwoordigers van de Rijkswaterstaat en de gemeente, ook de provincie en de landbouw vertegenwoordigd zijn. Deze werkgroep is bij haar studie uitgegaan van de door de planologische diensten van rijk, provincie en gemeente

berekende behoefte aan haven- en industrieterreinen in het jaar 2000. Tot dat jaar zal in het Nieuwe Waterweggebied totaal aan nieuwe terreinen nodig zijn 6000 ha bruto, met inbegrip van de ± 1000 ha van het Botlekgebied, tegenover de $2\frac{1}{2}$ à 3000 ha, welke thans door de haven- en industriebedrijven in beslag zijn genomen.

In de besprekingen, welke op verschillend niveau over de toekomstige havenaanleg in de Rijn-Maasdelta zijn gevoerd, werden wij geconfronteerd met de Uwe Vergadering bekende visie van de provinciale planologische dienst in Zuid-Holland, neergelegd in de brochure „Randstad en Delta”. De planologische dienst van de provincie gaat in deze brochure uit van de gedachte, dat verdere havenaanleg op Rozenburg dient te worden tegengegaan en dat de nieuwe industrieterreinen moeten worden gecreëerd aan het Haringvliet, welke dan via een groot zeekanaal, voorzien van sluisen, in verbinding zullen staan met de Nieuwe Waterweg. Van Rotterdamse zijde is hiertegen aangevoerd, dat onze haven in de eerste plaats behoefte heeft aan nieuwe terreinen, welke op korte termijn in gebruik kunnen worden genomen; dat deze terreinen, gezien de snelle ontwikkeling in het gebruik van zeer grote schepen bij de aanvoer van olie, kolen en ertsen, in open verbinding met de zee zouden moeten worden aangelegd, alsmede dat deze nieuwe haven- en industrieterreinen zouden moeten worden gesitueerd in de kop van Rozenburg. Daarnaast zou zich een behoefte doen gevoelen aan industrieterreinen voor bedrijven, welke met een kleiner scheepstype kunnen worden bediend en waarvoor ligging achter sluisen minder bezwaarlijk is.

Het stemt tot voldoening, dat deze veelvuldige contacten geleid hebben tot de door alle in het overleg betrokken instanties aanvaarde gedachte, dat een groot terrein in de kop van Rozenburg aan open, zeer diep vaarwater beschikbaar moet worden gesteld, welk terrein dan uitsluitend zal worden bestemd voor bedrijven, die daar naar hun aard of wegens de zeer goede funderingsmogelijkheden thuishoren. Dit nieuwe havencomplex zou dan zodanig moeten worden opgezet, dat de gedachte om haven- en industrieterreinen te creëren aan het Haringvliet ook in de toekomst uitvoerbaar zou zijn. De vraag of deze terreinen reeds vrij spoedig moeten worden ingericht, hetzij aan het Haringvliet hetzij meer aansluitend aan het bestaande havengebied, is onzes inziens een kwestie van tempo, waarbij enerzijds de behoefte aan nieuwe terreinen en anderzijds de kwestie van het tijdig tot stand komen van de nodige verbindingen en de ontsluitingskosten een rol zullen spelen.

Plan-Europoort.

Het „plan-Europoort”, dat wij u thans nader mogen toelichten, is gebaseerd op een viertal reële aanvragen om de beschikking te mogen krijgen over aan diep vaarwater gelegen terreinen voor:

- a. aanvoer en opslag van aardolie, af te voeren per pijplijn;
- b. de bouw van een hoogovenbedrijf, staalfabriek, walswerk;
- c. de inrichting van een opslagbedrijf voor kolen en ertsen, met afvoer per binnenschip en per spoor;
- d. het scheppen van een gelegenheid tot het verrichten van reparaties aan zeer grote schepen.

De onder a, c en d genoemde bedrijven horen, gezien de diepgang en afmetingen der te verwachten schepen, uiteraard in dit diepe zeehavengebied thuis. Het onder b genoemde bedrijf past in dit plan, in het bijzonder vanwege de geografische ligging en goede funderingsondergrond. Voor de situering van deze bedrijven mogen wij u verwijzen naar de bij de stukken gevoegde tekening.

Het „plan-Europoort” omvat een gebied van ± 1550 ha, netto opleverende ± 930 ha industrieterrein. Ongeveer 400 ha zal worden vergraven tot havens en kanalen, terwijl ± 220 ha in beslag zal worden genomen door kunstwerken of om andere redenen niet verhuurd zal kunnen worden. Ter vergelijking moge dienen, dat het „Botlekplan” ± 830 ha verhuurbaar terrein zal opleveren. Dit nieuwe havencomplex zal aanvankelijk worden aangetakt aan de Nieuwe Waterweg tegenover Hoek van Holland, zodat het in open gemeenschap met de zee zal staan. De terzake in het model van de Nieuwe Waterweg in de Noord-Oostpolder genomen proeven mogen nautisch als geslaagd worden beschouwd. De terreinen worden bereikbaar voor schepen van 65.000 ton dead weight met afmetingen van $\pm 225 \times 30$ m en een diepgang van $\pm 12\frac{1}{2}$ m. Hiervoor is een bodemdpte van 13.65 m — N.A.P. of 13 m beneden gewoon laag water en van 14.50 m beneden gewoon hoog water voldoende.

Ten behoeve van de binnenvaart is aanvankelijk gedacht aan een route via Hartel, Brielse Maas en vervolgens via een sluis naar het zeehavengebied. Veelvuldig gebruik van een dergelijke sluis zou echter een zekere verzilting van het achterliggende kanaal tot gevolg hebben. Voorts bleek het ons dat

in Rijnvaartkringen de mening heerst, dat het water in het zeehavengedeelte vaak te ruw zou zijn om daar met binnenschepen te verkeren, tenzij de ruimen van deze schepen zouden zijn afgedekt. Hierdoor zou o.a. de duwvaart met open bakken onmogelijk zijn. Voor deze bezwaren is een oplossing gevonden door voor de in eerste instantie daarvoor in aanmerking komende bedrijven de binnenvaart en de zeevaart geheel gescheiden te houden. Het binnenvaartkanaal zal thans eindigen tussen het terrein voor het hoogovenbedrijf en dat, bestemd voor het grote opslagbedrijf, en zal in de aanvang aansluiten op de Brielse Maas om via de om te leggen en te verbreden Hartel de Oude Maas te bereiken. Vandaar hebben de binnenschepen dan de keus om te varen langs Rotterdam of via de Oude Maas. Met het oog op het te verwachten verkeer zal de sluis tussen Hartel en Oude Maas moeten worden verbreed tot ± 22 m, opdat ook formaties van duwschepen, zoals deze voor de vaart op de Rijn kunnen worden verwacht en welke 18 à 20 m breed zullen zijn, deze sluis kunnen passeren zonder dat ze eerst behoeven te worden ontbonden. Het ligt echter in de bedoeling zo spoedig mogelijk het op de kaart aangegeven binnenvaartkanaal aan te leggen, dat evenwijdig aan de Brielse Maas zal lopen en nabij het Botlekgebied op de omgelegde Hartel zal uitmonden.

Nieuwe toegang naar zeehavens op de Maasvlakte.

Verdere uitbreiding van de in open verbinding met de zee gelegen haventerreinen zal eerst mogelijk zijn, nadat de aantakking op de Nieuwe Waterweg plaats heeft gemaakt voor een nieuwe haventoeegang direct van zee uit, zoals op de kaart in beginsel is aangegeven. Deze aansluiting zal dan tevens de gelegenheid bieden om de havens toegankelijk te maken voor een groter scheepstype. Ten aanzien van deze nieuwe verbinding naar zee worden thans proeven genomen in het Waterloopkundig Laboratorium te Delft, waarna deze proeven zullen worden voortgezet in het waterloopkundig model in de Noord-Oostpolder. Hiermede zal nog geruime tijd zijn gemoeid. Het tijdstip waarop deze nieuwe toegang moet worden gerealiseerd, houdt nauw verband met de aan de gegadigden voor de olieterreinen en voor de opslagterreinen in uitzicht gestelde mogelijkheden ten aanzien van de toegankelijkheid van het nieuwe havengebied voor schepen, groter dan 65.000 ton. De toezegging, dat deze nieuwe toegang verwezenlijkt zal worden, waardoor ook schepen tot 85.000 ton en mogelijk ook 100.000 ton zullen kunnen worden ontvangen, is onder meer van wezenlijk belang in verband met een pijpleidingproject naar de Ruhr, dat in ernstige overweging is. Deze zeer grote schepen hebben in vol beladen toestand een diepgang van 14 à 14.20 m. De hiervoor benodigde havendiepte kan gesteld worden op 15.50 m — N.A.P. of ± 14.85 m bij gewoon laag water en ± 16.40 m bij normaal hoog water. Bij de aanleg van de havens en het toeleidingskanaal zal met de mogelijkheid van het aanbrengen van deze verdieping rekening worden gehouden.

Bij de uitwerking van dit plan is vanzelfsprekend alle aandacht geschonken aan de gedachte, reeds eerder (± 1948) uitgesproken door dr. Joh. van Veen, voormalig hoofd van de studiedienst van de Rijkswaterstaat, en later krachtig gepropageerd door ir. Mesu, om op de Maasvlakte nieuwe havens en industrieterreinen te creëren. Een dergelijke gedachte zal echter eerst verwezenlijkt kunnen worden, nadat de tweede mond bezuiden de Nieuwe Waterweg zal zijn aangelegd en nadat de situatie ten aanzien van het zandtransport langs de kust zich zal hebben aangepast aan de invloed van de deltawerken. Bij een dergelijke uitbouw zal op den duur een waardevolle reserve ontstaan voor de toekomstige behoefte aan terreinen, gelegen aan zeer diep vaarwater en in open verbinding met de zee.

Tempo van uitvoering.

Het „plan-Europoort” zal op zeer korte termijn moeten worden verwezenlijkt. Het hierboven genoemde pijpleidingproject zal slechts te Rotterdam worden gerealiseerd, wanneer de gemeente in staat is de terreinen voor zeer grote tankschepen tijdig beschikbaar te stellen. Hetzelfde is het geval bij de keuze van Rotterdam als distributiecentrum voor de met zeer grote schepen uit Amerika aan te voeren kolen en erts. Wanneer in de kop van Rozenburg niet spoedig met de overslag van deze grondstoffen kan worden begonnen, zal de hiervoor benodigde kostbare apparatuur elders worden ingezet. Ten aanzien van beide projecten geldt derhalve het motto: nu of nooit.

Echter ook om andere redenen is spoedige uitvoering van dit project gewenst. De gemeente moet er rekening mee houden, dat de deltawerken in 1961 volop in uitvoering zullen zijn en dat hierbij dan

een zeer groot deel van het in Nederland beschikbare baggermaterieel zal worden ingeschakeld. Overeenkomstig de wensen van de gegadigden moeten onze plannen erop gericht zijn om eind 1960 een gedeelte van de olieterreinen en opslagterreinen voor massagoederen met de daarbij behorende ligplaatsen gereed te hebben. Ook de daarbij behorende verbinding voor de binnenschepen zal dan beschikbaar moeten zijn. Hiervoor is allereerst nodig, dat tijdig de financiële mogelijkheden zijn verzekerd en snel over de in beslag te nemen ondergrond kan worden beschikt.

Voor de nieuwe verbinding met de zee is de gemeente bovendien afhankelijk van de uitslag van de modelproeven. Zouden deze proeven, om de gedachten te bepalen, in 1960 een gunstig resultaat opleveren, dan zal ook dit werk snel moeten worden aangepakt en wellicht 5 à 6 jaar later gereed kunnen zijn.

Om in deze opzet te slagen zal, zoals gezegd, de gemeente op korte termijn over de in het plan vallende terreinen moeten kunnen beschikken. Aangezien dit bij de lange duur van de onteigeningsprocedures niet mogelijk is, zullen wij de regering verzoeken haar medewerking te verlenen aan een snellere afdoening van de in het „plan-Europoort” vallende onteigeningsprocedures. Dit klemmt te meer, nu wij met het oog op de vereiste spoed een werkschema hebben moeten opstellen, waarbij de meeste terreinen reeds aanstonds in gebruik zullen worden genomen. Mochten er zich mogelijkheden voordoen om de benodigde gronden in minnelijk overleg ter beschikking te krijgen, dan zal hiervan vanzelfsprekend gebruik worden gemaakt.

Schaduwzijden.

Wij verhehlen ons niet dat het „plan-Europoort” ernstige schaduwzijden heeft. Dit project zal diep ingrijpen in het leven van de agrarische bevolking van het eiland Rozenburg. Waardevolle cultuurgrond zal worden vergraven tot haven- en industrieterreinen en een 16-tal pachtboeren zullen hun landbouwbedrijven hier niet langer kunnen uitoefenen. Ook het natuureservaat „De Beer”, een recreatiegebied dat vooral bij vogelliefhebbers zeer in trek is, zal in zijn huidige toestand niet kunnen worden gehandhaafd, al zal het voorlopig niet behoeven te verdwijnen. Deze offers zijn echter noodzakelijk, hoe zeer wij ze ook betreuen. Zou Rotterdam niet in de gelegenheid worden gesteld ook de zeer grote tankers en ertsschepen te ontvangen, dan zou onze haven wegens de ontwikkeling van de verkeersmiddelen haar functie van eerste aanvoerhaven van West-Europa niet langer naar behoren kunnen vervullen tot schade van de economie van ons land. Wij achten het echter een nationale plicht dat de landbouwers uit dit gebied, van wie er enige thans reeds voor de tweede maal hun bedrijf zullen moeten opgeven, bij voorkeur elders aan vervangende grond worden geholpen.

Woningen, recreatie en verbindingen.

De bedrijven welke zich in het nieuwe havencomplex vestigen zijn niet alle arbeidsintensief. Op de olieterreinen en de percelen, bestemd voor de opslag van massagoederen, welke het eerst in exploitatie worden genomen, zal in verhouding tot de oppervlakte weinig personeel werkzaam zijn. Anders wordt het wanneer het hoogovenbedrijf en de scheepsreparatie-inrichting in exploitatie komen. Vooral met het oog op de vestiging van deze bedrijven zullen maatregelen moeten worden getroffen op het gebied van de woningbouw, de recreatie en de verbindingen. Al deze plannen zullen in hoofdzaak buiten de grenzen van onze gemeente moeten worden verwezenlijkt. Het voortdurende overleg tussen de planologische diensten van rijk, provincie en gemeente is ons een waarborg, dat tijdig de nodige voorstellen zullen worden uitgewerkt, welke passen bij het thans aan Uwe Vergadering ter goedkeuring voorgelegde havenplan. In dit verband willen wij niet onvermeld laten de door de gemeente Rozenburg ontworpen woningbouwplannen, bestemd voor die werkers in dit havencomplex, die niet al te ver van hun bedrijven woonachtig moeten zijn.

Bestuurlijke aspecten.

De bestuurlijke aspecten, verbonden aan de thans voorgestelde uitbreiding van onze haven buiten de grenzen van de gemeente en de daarmee verband houdende vraagstukken op het gebied van de woningbouw, de recreatie en de verbindingen, hebben reeds geruime tijd onze volle aandacht. Zoals Uwe Vergadering bekend is, zijn wij van oordeel, dat voor het gebied van de Nieuwe Waterweg een

vorm van samenwerking tussen de gemeenten moet worden gevonden, welke het mogelijk maakt de verschillende problemen gemeenschappelijk te benaderen. Met de provincie en de omliggende gemeenten wordt over deze vraagstukken thans overleg gepleegd. Wij verhalen ons echter niet, dat de verwezenlijking van deze gedachte veel tijd en overleg zal vergen.

Financiële aspect.

Met de uitvoering van het „plan-Europoort” zal, inclusief de kosten van verwerving van de grond, doch exclusief de kosten van eventuele kademuurbouw en de kapitaalsuitgaven van het Gemeente-Energiebedrijf en de Gemeentelijke Drinkwaterleiding, een bedrag van naar raming f 150 miljoen gemoeid zijn. In hoeverre deze kosten uitsluitend op de uit te geven terreinen zullen moeten drukken valt thans nog niet te voorzien, daar enige werken, zoals het kanaal voor zeeschepen door Rozenburg, een wijdere strekking hebben.

Voor de verschillende onderdelen van dit project zullen Uwe Vergadering afzonderlijke voorstellen bereiken, evenals dit bij de uitvoering van het Botlekplan het geval is. Reeds spoedig zullen wij de beschikking moeten hebben over een werkkrediet, over de hoogte waarvan overleg wordt gepleegd. Zodra mogelijk zal een voorstel tot een formele regeling bij Uwe Vergadering aanhangig worden gemaakt.

Het is te betreuren, dat deze grote investering juist valt in een tijd van kapitaalschaarste. De gemeente kan thans niet de voor de uitvoering van dit plan benodigde gelden op de kapitaalmarkt aantrekken. Wij vertrouwen er echter op, dat de regering, de grote belangen van het „plan-Europoort” niet in het minst voor ’s lands economie erkennende, bij de financiering van dit project de nodige medewerking zal willen verlenen. Uitsstel zou niet verantwoord zijn, aangezien dan grote kansen voor ons land verloren zouden gaan.

Wat de rentabiliteit van „plan-Europoort” betreft, kunnen wij mededelen, dat een sluitende exploitatie verzekerd zal zijn bij prijzen, welke iets hoger liggen dan die, welke thans in het Botlekgebied worden gevraagd. Een iets hogere prijs voor deze, bij uitstek gunstig gelegen terreinen op de kust van West-Europa aan zeer diep vaarwater is onzes inziens alleszins redelijk.

Het stemt ons tot voldoening, dat wij thans het hierboven omschreven plan, door de ontwikkeling in de verkeersmiddelen en een zekere wijziging in de structuur der goederenstromen geboden, aan Uwe Vergadering kunnen aanbieden. Het is bovendien gebaseerd op een viertal reële, zeer belangrijke aanvragen voor terreinen aan diep vaarwater. Dit nieuwe haven- en industriegebied moet worden gezien als een natuurlijk complement van de havenexploitatie aan de Petroleumhavens en in de Botlek; als zodanig zal het beheer van dit havencomplex ook bij onze gemeente moeten berusten.

In de aan het project gegeven naam „plan-Europoort” hebben wij tot uitdrukking willen brengen de betekenis van dit plan voor het geïntegreerde Europa.

Samenvattende, hebben wij de eer Uwe Vergadering, onder verwijzing naar de overgelegde stukken, waaronder zich mede bevinden de van instemming getuigende adviezen van de commissies voor het Havenbedrijf, voor de Openbare Werken en voor de Financiën, voor te stellen:

- a. aan het hierboven omschreven „plan-Europoort” goedkeuring te hechten;
- b. burgemeester en wethouders te machtigen al die maatregelen te treffen, welke voor een snelle verwezenlijking van het plan nodig zullen blijken;
- c. burgemeester en wethouders uit te dienen tot formele aanwijzing van het voorshands benodigde krediet.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De Secretaris,
J. HASPER

De Burgemeester,
G. E. VAN WALSUM