



Raadsbijlage Voorstel inzake het wijzigen van de concessie Eindhovens Kanaal

1 Inleiding

De gemeente Eindhoven kan het Eindhovens Kanaal exploiteren voor de scheepvaart, zulks op basis van een concessie uit 1843. De raad heeft in 1971 besloten het kanaal voor de scheepvaart te sluiten. Nu in discussie is of het beheer en/of onderhoud dan wel eigendom van het kanaal aan derden geheel of gedeeltelijk moet worden overgedragen doet zich de vraag voor of wijziging van de concessie -alshogewenst is.

2 Probleemstelling

In 1843 heeft Koning Willem II aan de gemeente Eindhoven een concessie verleend voor het aanleggen van het Eindhovens Kanaal. De concessie omvatte de aanleg van het kanaal en de mogelijkheid tot exploitatie van het kanaal met een daaraan gekoppelde onderhoudsverplichting. In mei 1971 nam de raad het besluit het Eindhovens Kanaal te sluiten voor de scheepvaart. Dit besluit werd genomen na een discussie over de maatschappelijke en economische betekenis van zowel het Beatrixkanaal als het Eindhovens Kanaal en de exploitatieverliezen van deze kanalen.

Het kanaal werd niet direct gesloten. Het tijdstip werd bepaald op 1 juli 1974. In de tussentijd werd nagegaan voor welke bedrijven nadelige gevolgen van de sluiting onvermijdelijk waren en welke maatregelen de gemeente zou kunnen nemen om die gevolgen geheel of ten dele te ondervangen dan wel aan blijvende nadelige gevolgen in redelijkheid tegemoet kon komen.

Het raadsbesluit gericht op sluiting werd in 1974 daadwerkelijk geëffectueerd. Aan weerszijde van het kanaal bij de aansluiting op de Zuid-Willemsvaart werd een bord geplaatst met het opschrift "Gesloten voor scheepvaart". Toen ook werd in het ader van het ondervangen van nadelige gevolgen besloten aan een tweetal bedrijven een tegemoetkoming toe te kennen. Een van deze bedrijven, de Ballast Nedam Groep N.V. / Transportbeton, stelde onder meer dat haar schade aanzienlijk hoger was, en begon een juridische procedure tegen de gemeente wegens onrechtmatige daad/wanprestatie. (Hierop werd de tegemoetkoming uiteraard ingetrokken).

De juridische strijd ontwikkelde zich in eerste instantie gunstig voor de gemeente. Zowel de uitspraak van de rechtbank als het Hof waren in het voordeel van de gemeente. Uiteindelijk werd cassatie ingesteld. Het arrest van de Hoge Raad (Hoge Raad, 20 juni 1980, nr. 11527) was ongunstig; de Hoge Raad oordeelde dat de ge-



meente als concessionaris niet zonder de voorafgaande goedkeuring van de Kroon de exploitatie van het kanaal mocht staken en het kanaal sluiten. Het handelen van de gemeente werd daarom als onrechtmatig aangemerkt. De gemeente was dan ook gehouden om de schade aan Balast Nedam te vergoeden. Uiteraard gold dat in principe ook voor anderen in gelijke omstandigheden.

Direct na de uitspraak van de Hoge Raad is alsnog goedkeuring gevraagd voor het raadsbesluit. Goedkeuring zou gevolgen hebben voor eventueel te betalen schade vergoeding, voorzover die schade zou ontstaan na het moment van goedkeuring. De goedkeuringsprocedure is in een impasse geraakt; tot op heden is geen goedkeuring verkregen. De op de goedkeuringsprocedure betrekking hebbende stukken zijn voor u ter inzage gelegd.

Heden ten dage kunnen we constateren dat het kanaal gesloten is voor de scheepvaart na een alleszins redelijke en aanvaardbare procedure, dat - waar nodig - schadevergoedingen zijn betaald en dat nieuwe civielrechtelijke vorderingen uit hoofde van onrechtmatige daad niet meer mogelijk zijn, omdat die vorderingen inmiddels zijn verjaard (verjaringstermijn 20 jaar). Voorts kan vastgesteld worden dat de grondwetsbepaling waarop het vereiste van goedkeuring volgens de Hoge Raad was gebaseerd bij een grondwetswijziging in 1983 is komen te vervallen. Het is derhalve zeer de vraag of de Hoge Raad nu nog tot eenzelfde uitspraak zou komen.

Mede gelet op de omstandigheden c.q. ontwikkelingen sinds de effectuering van het raadsbesluit in 1974 kan ons inziens niet tot een andere conclusie gekomen worden dan dat het kanaal in feitlijke en juridische zin gesloten is voor de scheepvaart.

Een en ander laat onverlet dat de gemeente in gesprekken met derden (o.a. Waterschap) over het geheel of gedeeltelijk(e) - overdragen van - beheer en onderhoud van het kanaal desgewenst gekoppeld aan een eventuele - toekomstige - eigendomsoverdracht steeds weer geconfronteerd wordt met de nodige terughoudendheid welke is te relateren aan de uitspraak van de Hoge Raad en het nog niet - verkregen zijn van goedkeuring. Het beeld is dat er nog een gebrek aan de gevolgde procedure kleeft en men de consequenties daarvan niet goed kan inschatten. Dit beeld wordt gecompleteerd door de gedachte dat de gemeente Eindhoven op basis van de concessie nog steeds de mogelijkheid heeft om het kanaal voor de scheepvaart te gaan exploiteren.

De goedkeuringsprocedure is in een impasse geraakt terwijl de grondwetsbepaling waarop de noodzaak tot goedkeuring was gebaseerd bij een grondwetswijziging is komen te vervallen. Het persisteren bij deze procedure wordt daarom ontraden temeer nu zich een alternatief aandient waarmee een nagenoeg gelijkelijk te waarden resultaat kan worden behaald, te weten het wijzigen van de concessie door de Kroon. De wijziging zou betrekking moeten hebben op de mogelijkheid tot exploitatie van het kanaal voor de scheepvaart en de daaraan gekoppelde onderhoudsverplichting. Naar verluidt kan dit via een betrekkelijk eenvoudige procedure bereikt



worden, startend met een daartoe strekkend verzoek aan Rijkswaterstaat. Wijziging van de concessie door de Kroon zou betekenen, dat zij impliciet instemt met het raadsvoorstel tot sluiting. Als zodanig wordt materieel eenzelfde resultaat bereikt als met goedkeuring, alhoewel dit besluit daarmee formeel niet gelijk te stellen is.

Rest ons te stellen dat een verzoek tot wijziging van de concessie in overeenstemming is met het raadsvoorstel tot sluiting van het kanaal.

3 Maatschappelijke effecten en het meetpunt voor succes

Het meetpunt voor succes is de inwilliging van het verzoek tot wijziging van de concessie.

4 Wijze van aanpak / oplossingsrichting

Richten van een verzoek tot wijziging van de concessie aan Rijkswaterstaat.

5 Financiële gevolgen en risico's

Niet van toepassing.

6 Overige gevolgen van de aanpak

Niet van toepassing.

7 Resultaten van overleg / inspraak

Over de te volgen procedure is overleg geweest met Rijkswaterstaat.

8 Communicatie

Niet van toepassing.

9 Advisering raadscommissie(s)

De commissie voor stadsontwikkeling en beheer hebben wij over dit voorstel gehoord. Haar positief advies ligt voor u ter inzage.

Een ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

R. Welschen, burgemeester.

C. Tetteroo, secretaris.



Besluit

De raad van de gemeente Eindhoven;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 september 2001,
nr. 176;
gelet op het advies van de commissie voor stadsontwikkeling en beheer;

besluit:

een verzoek te richten aan Rijkswaterstaat tot wijziging van de concessie voor wat
betreft de exploitatie van het Eindhovens Kanaal voor de scheepvaart en de daaraan
gekoppelde onderhoudsverplichting.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 24 september 2001.

R. Welschen, voorzitter.

C. Tetteroo, secretaris.