

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

JAARGANG 2015 Nr. 35

---

## A. TITEL

*Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest betreffende de aanleg van de nieuwe sluis Terneuzen;  
(met Bijlagen)  
Terneuzen, 5 februari 2015*

## B. TEKST

### **Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest betreffende de aanleg van de nieuwe sluis Terneuzen**

Het Koninkrijk der Nederlanden, enerzijds,  
en  
het Vlaamse Gewest, anderzijds,  
hierna te noemen „de Verdragsluitende Partijen”,

Verwijzend naar:

- het op 20 juni 1960 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden;
- het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, enerzijds, en de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, anderzijds, inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium;
- het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

Overwegende dat:

- Nederland en Vlaanderen op 11 maart 2005 in een memorandum van overeenstemming zijn overeengekomen om gezamenlijk de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen te verkennen;
- bij deze verkenning is geconcludeerd dat er zich wat de toegankelijkheid in de Kanaalzone Gent-Terneuzen betreft nu en straks problemen kunnen voordoen op het terrein van afmetingen, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het bestaande sluisencomplex;
- Nederland en Vlaanderen met het oog hierop verschillende oplossingsrichtingen hebben onderzocht en het resultaat van dat onderzoek in een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) hebben neergelegd;
- het Stakeholders Advies Forum (SAF) de oplossingsrichtingen in de MKBA heeft getoetst op oplossend vermogen en in januari 2009 de Verdragsluitende Partijen heeft geadviseerd zich te richten op de aanleg van een nieuwe sluis;
- de Minister van Infrastructuur en Milieu van Nederland en de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken van Vlaanderen als Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie op grond van artikel 4, eerste lid, onder a, van het op 21 december 2005 tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, enerzijds, en de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, anderzijds, inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium op 19 maart 2012 en 24 december 2014 respectievelijk een besluit inzake de planuitwerkingsfase grote zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen, en een besluit inzake de overbruggingsfase voor de Nieuwe Sluis Terneuzen hebben genomen;
- Nederland en Vlaanderen hebben besloten tot de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen en daartoe de volgende regelingen te treffen:

Komen het volgende overeen:

HOOFDSTUK 1  
ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

*Begripsbepalingen*

In dit Verdrag wordt verstaan onder:

- a. Nederland: het in Europa gelegen deel van het Koninkrijk der Nederlanden;
- b. Vlaanderen: het Vlaamse Gewest;
- c. bewindslieden:
  - voor Nederland: de Minister van Infrastructuur en Milieu;
  - voor Vlaanderen: de Minister bevoegd voor Havenbeleid;
- d. VNSC: de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie, vermeld in artikel 4 van het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, enerzijds, en de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, anderzijds, inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium;
- e. project nieuwe sluis: de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen binnen het bestaande sluisencomplex in Terneuzen, zoals weergegeven met de rode lijn op de kaart, en het infrastructureel beheer en onderhoud ervan in het gebied weergegeven met de blauwe stippellijn op de kaart;
- f. nieuwe sluis: de Nieuwe Sluis Terneuzen die als zodanig is omschreven in bijlage A;
- g. kaart: de kaart opgenomen in bijlage B;
- h. betalingsregeling: de betalingsregeling opgenomen in bijlage C;
- i. kanaalaanpassingen: werken bestaande uit vervanging en aanpassing van de bestaande infrastructuur, zijnde kunstwerken en kanaalprofiel, waarvan de lijst is opgenomen in bijlage D en die plaatsvinden op, onder, over of langs het Kanaal Gent-Terneuzen met uitzondering van de havengebieden of in het gebied begrensd door de rode lijn op de kaart;
- j. meerkosten van een kanaalaanpassing: de bijkomende aanlegkosten van kanaalaanpassingen alsmede de kosten van het additioneel infrastructureel beheer en onderhoud als gevolg van de keuze voor een nieuwe sluis ten opzichte van kanaalaanpassingen en het infrastructureel beheer en onderhoud zonder realisatie van een nieuwe sluis;
- k. Design and Build-methode: een contractvorm waarbij de opdrachtgever een programma van eisen opstelt en de opdrachtnemer dit programma van eisen in fasen uitwerkt tot een voorlopig, definitief en uitvoeringsontwerp en dit realiseert;
- l. Life Cycle Cost-benadering: een benadering waarbij de kosten van aanleg, infrastructureel beheer en onderhoud gedurende de gehele levensduur in beschouwing worden genomen en die aansluit bij de Nederlandse praktijk;
- m. budgettaire randvoorwaarde: de som van de geraamde kosten voor de aanleg, alsmede het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende dertig jaar van de nieuwe sluis, zijnde maximaal 995 miljoen euro, waarvan maximaal 920 miljoen euro voor de aanleg;
- n. IBOI: Index Bruto Overheidsinvesteringen, zijnde de gemiddelde prijsstijging van de bruto investeringen van de collectieve sector zoals deze in het Centraal Economisch Plan van het Nederlandse Centraal Plan Bureau (CPB) wordt geraamd en in april van elk jaar wordt gepubliceerd en door het Nederlandse Ministerie van Financiën wordt gehanteerd;
- o. SSK-methodiek: de Standaardsystematiek voor Kostenramingen.

Artikel 2

*Doel*

Dit Verdrag heeft tot doel de tenuitvoerlegging en de bekostiging te verzekeren van:

1. het project nieuwe sluis;
2. kanaalaanpassingen.

HOOFDSTUK 2

AANLEG EN INFRASTRUCTUREEL BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE NIEUWE SLUIS TERNEUZEN

Artikel 3

*Uitgangspunten*

1. Uitgangspunt voor de ontwerpeisen van de nieuwe sluis zijn de afmetingen 427m x 55m x 16,44m (l\*b\*d).

2. De aanbesteding van de aanleg van de nieuwe sluis vindt plaats overeenkomstig de Design and Build-methode, waarbij voor het ontwerp overeenkomstig de Life Cycle Cost-benadering wordt uitgegaan van een levensduur van honderd jaar vanaf de datum van ingebruikname van de nieuwe sluis, vermeld in het achtste lid.
3. Dit Verdrag voorziet in de verrekening van de kosten van het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis voor een periode van dertig jaar vanaf de datum van ingebruikname van de nieuwe sluis, vermeld in het achtste lid.
4. Nederland gunt de contracten voor de aanleg van de nieuwe sluis, vermeld in het tweede lid, binnen een periode van twee maanden na de inwerkingtreding van dit Verdrag en nadat de besluiten die daartoe ingevolge het Nederlandse recht nodig zijn, zijn genomen en de daartoe voorziene procedure, met inbegrip van de vereisten die gelden voor een dergelijk besluit in het kader van het „Meerjarenprogramma Infrastructuur ruimte en transport” (MIRT), is afgewikkeld.
5. Nederland gunt de contracten voor de aanleg van de nieuwe sluis nadat de VNSC hierover een positief advies heeft uitgebracht.
6. De VNSC maakt de gunningsverslagen op en ondertekent ze.
7. Uiterlijk tot het moment van de voorlopige gunning van het contract voor de aanleg van de nieuwe sluis hebben de Verdragsluitende Partijen ieder het recht hun medewerking aan de aanleg van de nieuwe sluis te beëindigen, als onzeker is dat de gunning binnen de budgettaire randvoorwaarde blijft of als er onaanvaardbaar grote budgettaire risico's blijken te zijn.
8. De VNSC bepaalt het moment van de ingebruikname en oplevering van de nieuwe sluis.

#### Artikel 4

##### *Financiering en bekostiging*

1. De budgettaire randvoorwaarde geldt als maximale kostprijs voor de uitvoering van het project nieuwe sluis.
2. Als een Verdragsluitende Partij een wijziging in de reikwijdte van het project nieuwe sluis voorstelt, komt deze voor rekening van de Verdragsluitende Partij die de wijziging voorstelt.
3. Alle specifiek genoemde bedragen in dit Verdrag zijn, tenzij anders vermeld, exclusief Belasting Toegevoegde Waarde en op basis van het prijspeil van 2014. Deze bedragen worden op het moment van verrekenen gecorrigeerd voor prijsstijgingen conform de IBOI-methodiek.
4. De Verdragsluitende Partijen maken twee jaar voor de afloop van de periode van dertig jaar, vermeld in artikel 3, derde lid, een afspraak over het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis voor de volgende zeventig jaar.
5. Vlaanderen neemt het initiatief tot een verzoek aan de instellingen van de Europese Unie om een bijdrage in de financiering of bekostiging van de nieuwe sluis. Nederland ondersteunt dit verzoek.

#### Artikel 5

##### *Kostenverdeling en kostenverhouding*

1. Vlaanderen draagt de werkelijke kosten van de aanleg. Vlaanderen draagt ook de kosten van het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis, geraamd volgens een gezamenlijk overeengekomen methodiek, gedurende de periode van dertig jaar, vermeld in artikel 3, derde lid. Ongeacht de effectieve hoogte van alle vermelde kosten levert Nederland een bijdrage van 155,381 miljoen euro.
2. De Verdragsluitende Partijen dragen elk de financieringskosten en de Belasting Toegevoegde Waarde voor hun aandeel in de kosten van het project nieuwe sluis.
3. Bij de toepassing van artikel 3, zevende lid, worden de daar omschreven uit beëindiging voortvloeiende kosten gelijk verdeeld tussen de Verdragsluitende Partijen. Kosten gemaakt voor de inwerkingtreding van dit Verdrag blijven buiten beschouwing.
4. Betalingen geschieden overeenkomstig de betalingsregeling.

5. Als de Europese Unie een bijdrage verleent aan de bekostiging of financiering van de nieuwe sluis, gelden de volgende beginselen:
- de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen worden naar rato van de kostenverhouding, vermeld in het eerste lid, verminderd;
  - de definitieve kostenverhouding wordt bij de ingebruikname van de nieuwe sluis vastgesteld of, bij fase-ring van de werken, uiterlijk tien jaar na het definitief worden van het Tracébesluit.

## Artikel 6

### *Infrastructureel beheer en onderhoud*

- Het infrastructureel beheer en onderhoud betreft het functiebehoud van de nieuwe sluis, waaronder wordt verstaan het blijvend laten voldoen aan de functionele eisen waarmee de nieuwe sluis is ontworpen en gebouwd.
- De kosten en meerkosten van het infrastructureel beheer en onderhoud worden geraamd op basis van de SSK-methodiek en de door Verdragsluitende Partijen gedeelde uitgangspunten infrastructureel beheer en onderhoud nieuwe sluis, opgenomen in bijlage F.
- Als het infrastructureel beheer en onderhoud van de voorhavens binnen de blauwe stippellijn op de kaart geheel of gedeeltelijk door of namens Vlaanderen wordt uitgevoerd, geschiedt dit conform de normen die gelden als Nederland het uit zou laten voeren en op voorwaarde dat er, voorafgaand aan de uitvoering, overeenstemming bestaat over de ramingen waartegen het werk wordt gewaardeerd. Vlaanderen voert deze baggerwerken uit voor eigen rekening. Deze kosten worden verrekend in het globale pakket van het onderhoud, vermeld in het tweede lid.
- Vlaanderen heeft de mogelijkheid de kosten van infrastructureel beheer en onderhoud met het oog op het functiebehoud van de nieuwe sluis, vermeld in het eerste lid, af te kopen. De basis hiervoor vormt de raming, vermeld in het tweede lid.
- De Verdragsluitende Partijen kunnen in een nadere regeling ter uitvoering van dit Verdrag afspraken maken over de verdeling van de kosten bij functieverbetering of bij functieherstel. Onder functieverbetering wordt verstaan het uitvoeren van maatregelen waarbij afgeweken wordt van de functionele eisen waarmee de nieuwe sluis is ontworpen en gebouwd. Onder functieherstel wordt verstaan het ervoor zorgen dat de nieuwe sluis na oplevering opnieuw voldoet aan de functionele eisen die bij het ontwerp werden vastgelegd, na schade veroorzaakt door een onvoorziene gebeurtenis die niet het gevolg is van gebrek aan infrastructu-reel beheer en onderhoud gericht op functiebehoud.

## HOOFDSTUK 3

### KANAALAANPASSINGEN

## Artikel 7

### *Besluitvorming en uitvoering kanaalaanpassingen*

- Elke Verdragsluitende Partij kan een voorstel tot een kanaalaanpassing doen ter beraadslaging en besluitvorming binnen de VNSC. De VNSC bepaalt een redelijke periode van beraadslaging en besluitvorming.
- De uitvoering van een kanaalaanpassing op Nederlands grondgebied vindt plaats in gezamenlijk overleg tussen de Verdragsluitende Partijen.
- De VNSC bepaalt de datum van ingebruikname van een kanaalaanpassing.
- De Verdragsluitende Partijen treffen geen eenzijdige maatregelen in de infrastructuur waarvan in alle redelijkheid kan worden verwacht dat zij een toekomstige kanaalaanpassing onmogelijk of significant duurder maken.

## Artikel 8

### *Berekening meerkosten kanaalaanpassingen*

De meerkosten van kanaalaanpassingen worden berekend door op de werkelijke kosten van de aanleg en het infrastructuureel beheer en onderhoud van de betrokken kanaalaanpassing in de situatie met de nieuwe sluis de verhouding toe te passen van de tussen Nederland en Vlaanderen overeengekomen raming van de aanleg en het infrastructuureel beheer en onderhoud van de betrokken kanaalaanpassing in een situatie waarin de nieuwe sluis is aangelegd en in een situatie waarin de nieuwe sluis niet is aangelegd toe te passen.

## Artikel 9

### *Kosten, kostenverdeling en betalingsregeling*

1. Bij de beraadslaging en besluitvorming, vermeld in artikel 7, eerste lid, raamt de VNSC rekening houdend met de Nederlandse systematiek de kosten van de aanleg, alsmede van het infrastructureel beheer en onderhoud voor een periode van dertig jaar van een kanaalaanpassing op Nederlands grondgebied. Zij berekent daarbij tevens de meerkosten op grond van artikel 8.
2. Vlaanderen betaalt de kosten van de aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud van een kanaalaanpassing op Vlaams grondgebied, alsmede de meerkosten van de aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud voor een periode van dertig jaar van een kanaalaanpassing op Nederlands grondgebied.
3. Nederland levert een bijdrage aan Vlaanderen van minimaal 15% van de kosten voor aanleg en het geraamd infrastructureel beheer en onderhoud voor de eerste dertig jaar van de nieuwe sluis tot een maximum van 164,250 miljoen euro. Bij totale kosten voor aanleg en infrastructureel beheer en onderhoud van meer dan 540 miljoen euro (niet te indexeren) wordt het percentage verhoogd met 0,1 procentpunt per 10 miljoen euro (niet te indexeren) tot 640 miljoen euro (niet te indexeren). Bij totale kosten boven 640 miljoen euro (niet te indexeren) wordt het percentage daarbovenop nogmaals verhoogd met 0,05 procentpunt per 10 miljoen euro (niet te indexeren). De betaling vindt uiterlijk plaats bij ingebruikname van de nieuwe sluis.
4. De Verdragsluitende Partijen maken twee jaar voor de afloop van de periode van dertig jaar na ingebruikname van een kanaalaanpassing een afspraak over de kostenverdeling van de meerkosten van het infrastructureel beheer en onderhoud voor een periode van zeventig jaar na het verstrijken van de vermelde periode.
5. Vlaanderen betaalt de meerkosten van de aanleg van een kanaalaanpassing op Nederlands grondgebied, als vermeld in artikel 8, voorafgaand aan de datum van de start van de aanleg, vermeld in artikel 7, tweede lid.
6. Bij de bepaling van de datum van ingebruikname van een kanaalaanpassing, vermeld in artikel 7, derde lid:
  - a. stelt de VNSC de werkelijke meerkosten inclusief infrastructureel beheer en onderhoud van de aanleg van een kanaalaanpassing vast, en
  - b. bepaalt de VNSC het moment van betaling van de meerkosten van het infrastructureel beheer en onderhoud van een kanaalaanpassing van Vlaanderen aan Nederland, welk moment in ieder geval ligt voordat Nederland de daadwerkelijke betalingen moet doen.

## Artikel 10

### *Nadere regeling*

De Verdragsluitende Partijen kunnen besluiten de afspraken over een kanaalaanpassing, waaronder de verdeling van de meerkosten van aanleg en onderhoud, vast te leggen in een nadere regeling ter uitvoering van dit Verdrag.

## HOOFDSTUK 4

### TOEPASSELIJK RECHT EN OPDRACHTGEVERSCHAP

## Artikel 11

### *Toepasselijk recht*

Op de uitvoering van dit Verdrag op Nederlands grondgebied is het Nederlandse recht van toepassing, zulks met uitsluiting van de conflicregels inzake internationaal privaatrecht.

## Artikel 12

### *Opdrachtgeverschap en bestendige bestuurlijke monitoring*

1. Tenzij anders wordt overeengekomen is Nederland juridisch opdrachtgever die bevoegd is de overeenkomst ter uitvoering van het project nieuwe sluis op Nederlands grondgebied te sluiten.
2. De Verdragsluitende Partijen stellen een bestendige bestuurlijke monitoring in op basis waarvan zij, indien nodig, maatregelen treffen, zodat de in dit Verdrag bepaalde afspraken en termijnen worden geëerbiedigd.

3. Het Ambtelijk College van de VNSC bewaakt hiertoe, in overleg met de bevoegde instanties de voorbereiding en de uitvoering van de in dit Verdrag omschreven projecten en werken binnen de bepaalde termijnen.

4. De Voorzitter van de Nederlandse of de Vlaamse delegatie in het Ambtelijk College van de VNSC roept het Ambtelijk College binnen een redelijke termijn bijeen, als de uitvoering van de projecten en werken vertraging ondervindt of dreigt te ondervinden en stelt het Politiek College van de VNSC in kennis van deze vertraging of dreigende vertraging.

5. Als het Ambtelijk College van de VNSC op grond van het vierde lid wordt bijeengeroepen, treft het, waar mogelijk en onverminderd het gestelde in het tweede lid, maatregelen of doet het voorstellen aan het Politiek College van de VNSC om de termijnen te eerbiedigen.

## HOOFDSTUK 5

### OVERLEG EN GESCHILLENBESLECHTING

#### Artikel 13

##### *Overleg bij onvoorziene omstandigheden*

1. De bewindslieden treden met elkaar in overleg als zich onvoorziene omstandigheden voordoen, waaronder begrepen wijzigingen in relevante internationale en Europese regelgeving en daarop betrekking hebbende jurisprudentie welke van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit Verdrag niet mag worden verwacht.

2. Een nadere regeling met betrekking tot de afwijkingen van de overeenkomsten is opgenomen in bijlage E.

#### Artikel 14

##### *Geschillenbeslechting*

1. Als er tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil, meningsverschil of vordering ontstaat met betrekking tot dit Verdrag of met betrekking tot het bestaan, de uitlegging, de uitvoering, de schending, de beëindiging of de geldigheid van dit Verdrag, regelen de Verdragsluitende Partijen deze geschillen in de eerste plaats door middel van onderhandelingen.

2. Als de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen de kwestie te regelen door middel van onderhandelingen binnen een termijn van zes maanden te rekenen vanaf de formele aanvraag tot onderhandelingen, dan wel binnen een onderling overeengekomen termijn, kan zij op verzoek van één van de Verdragsluitende Partijen worden voorgelegd aan een scheidsgerecht.

3. De bepalingen over de samenstelling van het scheidsgerecht en de procedure van het scheidsgerecht zijn opgenomen in bijlage G.

## HOOFDSTUK 6

### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 15

##### *Wijziging van het Verdrag*

1. Door de Verdragsluitende Partijen schriftelijk overeengekomen wijzigingen van dit Verdrag, de bijlage G daarbij inbegrepen, treden in werking op de dag waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de constitutionele vereisten is voldaan.

2. Wijzigingen van de bijlagen A tot en met F worden schriftelijk overeengekomen tussen de bewindslieden en treden in werking op een door hen te bepalen datum.

#### Artikel 16

##### *Bijlagen*

De bijlagen bij dit Verdrag vormen daarvan een onlosmakelijk onderdeel.

## Artikel 17

### *Territoriaal toepassingsgebied*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, geldt dit Verdrag alleen voor het grondgebied gelegen in Europa.

## Artikel 18

### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag treedt in werking met ingang van de eerste dag van de tweede maand, volgend op de datum waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de constitutionele vereisten is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud te Terneuzen op 5 februari 2015 in de Nederlandse taal.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

M.H. SCHULTZ VAN HAEGEN – MAAS GEESTERANUS

*Voor het Vlaamse Gewest,*

BEN WEYTS

---

## **Bijlage A**

### **Nieuwe sluis Terneuzen**

1. Het project nieuwe sluis omvat niet alleen de aanleg van de nieuwe sluiskolk en de aanpassing van de voorhaven met het oog op de nautische toegankelijkheid van de sluis, maar ook alle werkzaamheden en activiteiten die nodig zijn om de aanleg van de nieuwe sluis, haar functioneren en de toegankelijkheid te realiseren in het gebied binnen de rode lijn op kaart B.
2. De nieuwe sluis kent de functies schutten, spuien, waterkeren en kruisen:
  - a. De nieuwe sluis is geschikt om gedurende honderd jaar na ingebruikname, schepen uit het scheepvaartaanbod, waaronder schepen met een lengte van 366m, een breedte van 49m en een diepgang van 14,5m tij-afhankelijk vlot en veilig te laten passeren. Schepen tot een diepgang van 12,5m kunnen vlot en veilig tij-onafhankelijk worden geschut.
  - b. De Westsluis en de Oostsluis blijven gehandhaafd en functioneren als tevoren, tijdens en na de bouw van de nieuwe sluis.
  - c. De primaire waterkering loopt over het sluizencomplex en voldoet minimaal aan de veiligheidsnorm conform de huidige Nederlandse Waterwet.
  - d. Het sluizencomplex is in staat om water af te voeren zodanig dat het streefpeil op het Kanaal Gent-Terneuzen kan worden gehandhaafd.
  - e. De onderdelen worden zodanig ontworpen en gerealiseerd dat deze onderhouden kunnen worden met behoud van de operationele beschikbaarheid van het systeem.
3. Wegverkeer kan het sluizencomplex vlot en veilig passeren, ook tijdens het schutten van schepen.
4. Sluisgebonden ondersteunende diensten wordt een functionele locatie geboden.
5. Activiteiten en acties die verplicht voortvloeien uit de Milieueffectrapportage en die zijn overeengekomen tussen de Verdragsluitende Partijen vallen onder het project, ook als deze activiteiten en acties buiten het gebied met de rode lijn plaats vinden.

Bijlage B





## Bijlage C

### Betalingsregeling

1. Volgend de voortgang van de werken, de overeengekomen kostenverdeling en conform onderstaand kasritme voor de Nederlandse bijdrage, zendt de Nederlandse, respectievelijk Vlaamse, ambtenaar, vermeld in bijlage E, punt 1, aan de Vlaamse respectievelijk Nederlandse ambtenaar, vermeld in bijlage E, punt 1, per aangetekende post de declaraties van het project nieuwe sluis. De declaraties hebben betrekking op de bijdrage in de kosten conform de bepalingen van dit Verdrag. De declaraties zijn voorzien van de nodige bewijsstukken.
2. Vergoedingen voor de ingebruikname van de voor de werken ter beschikking gestelde gronden of materialen worden, voor zover niet inbegrepen in de facturen van derden, gedeclareerd na afloop van de maand waarop ze ter beschikking zijn gesteld.
3. De declaraties worden betaald binnen zes weken te rekenen vanaf de datum van ontvangst van de declaraties.
4. Bij overschrijding van de termijn, vermeld in punt 3, is voor de duur van de overschrijding gedurende de eerste zes maanden een enkelvoudige rentevergoeding verschuldigd ter hoogte van de wettelijke rente in Nederland dan wel in Vlaanderen, verhoogd met 1%. Vanaf de zevende maand van overschrijding is samengestelde rente verschuldigd.
5. Als de Nederlandse respectievelijk Vlaamse ambtenaar bezwaar maakt tegen één of meer van de in een declaratie voorkomende bedragen, stelt hij de Vlaamse respectievelijk Nederlandse ambtenaar hiervan binnen vier weken na ontvangst van de declaratie per aangetekende post in kennis. Voor het niet betwiste deel van de declaratie geldt de betalingstermijn, vermeld in punt 3. Over het betwiste deel van de declaratie nemen de leden van het Politiek College van de VNSC binnen één maand een besluit. De rentevergoeding over dit deel is de vergoeding, vermeld in punt 4.
6. De Nederlandse en Vlaamse ambtenaar kunnen in onderling overleg een regeling opstellen over de administratieve afhandeling van hetgeen in deze bijlage is bepaald.
7. Binnen twee maanden na de vaststelling van de definitieve kostenverhouding, vermeld in artikel 5, vijfde lid, onder b, van het Verdrag, wordt een eindafrekening vastgesteld in k€. Binnen twaalf maanden hierna vindt een verrekening plaats.
8. Geldstromen gepaard gaande met het project lopen via de administratie van de VNSC.

*Tabel: Nederlands kasritme voor de Nieuwe Sluis Terneuzen*

Bedragen zijn inclusief Belasting Toegevoegde Waarde en op basis prijspeil 2014.

De bedragen worden derhalve te zijner tijd gecorrigeerd voor de IBOI. Bedragen zijn exclusief een eventuele bijdrage van EU.

<b>Jaar</b>	<b>Nederlandse bijdrage</b>
Tot en met 2016	17,033 miljoen euro
2017	19,770 miljoen euro
2018	31,779 miljoen euro
2019	23,161 miljoen euro
2020	19,168 miljoen euro
2021	77,099 miljoen euro

NB: De regionale bijdrage van 10 miljoen euro van Zeeland Seaports, Provincie Zeeland en gemeente Terneuzen maakt onderdeel uit van deze kasstroom

## Bijlage D

### Kanaalaanpassingen

1. De kanaalaanpassingen die nodig zijn opdat het maatgevend schip voor de nieuwe sluis het Kanaal Gent-Terneuzen kan bevaren zijn de volgende:
  - a. verbreding van het kanaal over de volledige lengte ter facilitering van het gebruik van maatgevende schepen;
  - b. verdieping van de vaargeul van het kanaal tot 16,44m over de volledige lengte;
  - c. bochtverbredingen;
  - d. vernieuwing dan wel aanpassing van de brug te Sluiskil;
  - e. vernieuwing dan wel aanpassing van de brug te Sas van Gent;
  - f. vernieuwing dan wel aanpassing van de brug te Zelzate;
  - g. vervanging van de tunnel te Zelzate.

2. Om het Kanaal Gent-Terneuzen toegankelijk te maken voor een bulk-carrier van 120.000 DWT zijn volgende aanpassingen noodzakelijk:
  - a. lokale aanpassing van het dwarsprofiel ter hoogte van kritieke punten zonder significante invloed op de waterlijnbreedte;
  - b. lokale aanpassing van de bocht van Sluiskil;
  - c. lokale aanpassing van de bocht van Sas van Gent;
  - d. aanleggen van een of meer passeerstroken;
  - e. aanpassen van de operaties, zoals vaarsnelheid of sleepbootgebruik, op het gehele traject.

---

## **Bijlage E**

### **Afwijkingen van de overeenkomsten**

1. De bewindslieden in hun hoedanigheid van leden van het Politiek College van de VNSC wijzen elk een ambtenaar aan voor het toezicht op de uitvoering van de aanleg van de nieuwe sluis en het infrastructuureel onderhoud van de nieuwe sluis. Deze ambtenaren plegen regelmatig onderling overleg over alle vraagstukken van gemeenschappelijk belang die zich bij de voorbereiding, de uitvoering van de aanleg en het infrastructuureel onderhoud voordoen. Ter verzekering van een goede voortgang van het werk ontvangen de vermelde ambtenaren de nodige machtigingen.
2. De uitvoering van het werk wordt in onderlinge overeenstemming tussen de bewindslieden opgedragen met inachtneming van het ter zake relevante Internationale, Europese en nationale recht, waarbij in het bijzonder gelet wordt op de mededingingsregels en de voorschriften op het terrein van overheidsaanbestedingen.
3. In het geval dat een openbare aanbesteding niet wenselijk wordt geacht, kan in onderlinge overeenstemming tussen de bewindslieden en met inachtneming van het ter zake relevante recht van de Europese Unie, in het bijzonder de voorschriften op het terrein van het mededingingsrecht en het aanbestedingsrecht, een andere procedure worden gevolgd.
4. Als tijdens de uitvoering noodzakelijk of wenselijk blijkende wijzigingen, afwijkingen of aanvullingen van de overeenkomsten tot gevolg zouden hebben dat de kosten worden verhoogd, is de goedkeuring van de ambtenaren vereist.
5. Als tijdens de uitvoering noodzakelijk of wenselijk blijkende wijzigingen, afwijkingen of aanvullingen van de overeenkomsten tot gevolg zouden hebben dat de kosten van de aannemingssom met meer dan 25 miljoen euro worden verhoogd of de budgettaire randvoorwaarde wordt overschreden, is de goedkeuring van het Politiek College van de VNSC vereist.
6. Als er onvoorziene aanvullende projecten of werken nodig zijn die een spoedeisend karakter hebben, kunnen deze worden uitgevoerd zonder dat de goedkeuring, vermeld in punt 4, is verkregen. In deze gevallen stelt de betrokken ambtenaar de andere ambtenaar zo spoedig mogelijk daarvan in kennis. De toepasselijke mededingingsregels worden hierbij in acht genomen.

---

## **Bijlage F**

### **Uitgangspunten infrastructuureel beheer en onderhoud**

De raming, vermeld in artikel 6, tweede lid, van het Verdrag, betreft de getoetste nominale raming van de kosten van infrastructuureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis en de meerkosten in de voorhavens volgens de SSK-methodiek met een onzekerheid van 10% die wordt opgesteld bij de 95% KAd-versie (Loket Kwaliteitsborging Aanbestedingsdossier) van het voorkeursalternatief.

---

## **Bijlage G**

### **Samenstelling en procedure van het scheidsgerecht**

1. Het scheidsgerecht, vermeld in artikel 14 van het Verdrag, bestaat uit vijf arbiters.
2. Elke Verdragsluitende Partij benoemt twee arbiters, waarvan er slechts één haar onderdaan mag zijn of in dienst mag zijn van de betrokken Verdragsluitende Partij, binnen een termijn van dertig dagen vanaf de datum waarop één van de Verdragsluitende Partijen van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen, waarin om een scheidsrechtelijke beslissing wordt verzocht.
3. De vier aldus gekozen arbiters bereiken overeenstemming over een vijfde arbiter binnen een volgende termijn van dertig dagen. Deze vijfde arbiter mag geen onderdaan zijn van of in dienst zijn van enige overheid, openbare instelling of overheidsbedrijf in het Koninkrijk België respectievelijk in het Koninkrijk der Nederlanden.

4. Als één van de Verdragsluitende Partijen haar eigen arbiters niet benoemt binnen de termijn van dertig dagen of als over de vijfde arbiter niet binnen de termijn van dertig dagen overeenstemming is bereikt kan de Voorzitter van het Internationaal Gerechtshof, of als deze de Belgische of Nederlandse nationaliteit bezit, de Vice-Voorzitter, door één van de Verdragsluitende Partijen worden verzocht een arbiter of arbiters te benoemen.
5. Voor zover het Verdrag of de Verdragsluitende Partijen niet anders bepalen, zijn de arbitrageregels van het Permanent Hof voor Arbitrage, aangenomen op 17 december 2012, van toepassing op het scheidsgerecht. Het scheidsgerecht is gevestigd in 's-Gravenhage en de procestaal is het Nederlands of het Engels. Het scheidsgerecht regelt voor het overige zijn werkwijze.
6. Het scheidsgerecht velt zijn uitspraak bij meerderheid van stemmen.
7. De scheidsrechtelijke uitspraak is met redenen omkleed, definitief en niet vatbaar voor beroep.
8. De kosten van het scheidsgerecht worden door beide Verdragsluitende Partijen gedragen, elke Verdragsluitende Partij voor de helft ervan. Elke Verdragsluitende Partij draagt de kosten van haar vertegenwoordiging in het geding.

---

**Gemeenschappelijke verklaring bij het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest betreffende de aanleg van de nieuwe sluis Terneuzen**

I.

ALGEMEEN DEEL

Deze Gemeenschappelijke Verklaring vormt een overeenstemming tussen Partijen als vermeld in artikel 31, tweede lid, onder a van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht (23 mei 1969, *Trb.* 1972, 51, en BS 25 december 1993) en wordt door Partijen beschouwd als een primair middel van interpretatie. De documenten die de voorbereidende werkzaamheden en de omstandigheden waaronder dit Verdrag werd gesloten weergeven, zoals het Memorandum van Overeenstemming van 11 maart 2005, alsmede de Besluiten van het Politiek College van de VNSC van 16 april 2009 (niet officieel bekendgemaakt), 19 maart 2012 (*Stcrt.* 2012, 6331, en BS 3 april 2012) en van 24 december 2014 (nog niet gepubliceerd), kunnen als beleidsvoorbereidende documenten van niet juridische aard in geval van noodzaak aanvullende middelen van uitleg vormen in de zin van artikel 32 Verdragenverdrag.

Tot de aanvullende middelen van uitleg behoren evenwel niet de stukken, zoals verslagen, rapportages van werkgroepen en concept-verdragsteksten, die door de delegaties over dit Verdrag zijn opgesteld.

*Voorgeschiedenis*

Het Kanaal Gent-Terneuzen, dat op 18 november 1827 voor de scheepvaart werd opengesteld, kent een lange voorgeschiedenis. Het rechtsstatuut van het kanaal is nauw verweven met de problematiek van de vrije scheepvaart op de Schelde. Vrije scheepvaart voor grensrivieren of rivieren die verschillende staten bevoeien werd door de Slotakte van 9 juni 1815 van het Congres van Wenen op principiële wijze voor de oeverstaten vastgelegd (artikel 108 tot 117). Het specifieke probleem van de vrije scheepvaart op de Schelde en het pas gegraven Kanaal Gent-Terneuzen, kwam volop in de actualiteit nadat België zich in 1830 van Nederland had afgescheiden. Het Scheidingsverdrag tussen België en Nederland van 19 april 1839 bepaalt momenteel nog steeds het geldende principe betreffende de scheepvaart op deze waterlopen (artikel 9 en 10).

Voorlopers van het voorliggende Verdrag betreffen de volgende verdragen en overige regelgeving. In de eerste plaats kan worden genoemd het op 20 juni 1960 tot stand gekomen Verdrag betreffende de verbetering van het Kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van daarmee verband houdende aangelegenheden (*Trb.* 1960, 105 en BS 30 december 1962).

Door de verbetering van het kanaal, in het bijzonder de bouw van nieuwe sluisen te Terneuzen in de jaren 60 van de vorige eeuw, werd de haven van Gent toegankelijk voor schepen tot 80.000 ton draagvermogen. Dit verdrag werd gewijzigd door de Belgisch-Nederlandse overeenkomst van 5 februari 1985 (*Trb.* 1985, 21 en BS 8 mei 1987), waarin België wegens de toenemende verzilting van het kanaal zich bereid verklaarde Belgisch oppervlaktewater aan Nederland ter beschikking te stellen. In een Protocol van 5 februari 1985 bij het Verdrag van 20 juni 1960 (*Trb.* 1985, 20 en BS 1 november 1988) kwamen beide staten overeen aanpassingswerken op Nederlandse bodem uit te voeren teneinde de haven van Gent toegankelijk te maken voor grotere schepen.

Voor het Belgisch gedeelte van het kanaal wordt de scheepvaart geregeld door het KB 23 september 1992 houdende scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen (BS 17 oktober 1992). Voor het Nederlands gedeelte van het kanaal geldt het scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen van 11 december 1991 (*Stb.* 1992, 3).

Tenslotte dient nog gewezen te worden op het Verdrag van 13 mei 1963 betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn (*Trb.* 1963, 78 en BS 27 april 1965), dat een aantal bepalingen bevat met betrekking tot de verontreiniging van het Kanaal Gent-Terneuzen (artikel 27 tot 31), en op de op 21 december 2005 te Middell-

burg tot stand gekomen Verdragen inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium en inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (*Trb.* 2005, 310 en 312, en BS 12 september 2008).

### *Het voorliggende Verdrag*

Met dit Verdrag kiezen Vlaanderen en Nederland ondubbelzinnig voor investeren in infrastructuur. De Verdragsluitende Partijen maken deze keuze in een moeilijke maar ook uitdagende periode. De gevolgen van de economische crisis zijn nog steeds voelbaar. Net daarom kiezen zij voor een nieuw optimum tussen prijs en reikwijdte van de sluis zodat een goede en betrouwbare sluis en haar infrastructuur en onderhoud gerealiseerd kunnen worden voor een goede prijs. Dit betekent met name dat het ontwerp sober en doelmatig zal zijn. Ten opzichte van het Politiek Besluit uit 2012 is derhalve het maximale bedrag voor aanleg (zonder onderhoud) verlaagd van 930 naar 840 miljoen euro (prijsspeel 2008), hetgeen neerkomt op een verlaging van 1.020 naar 920 miljoen euro (prijsspeel 2014).

Hierdoor slagen Vlaanderen en Nederland erin de Nieuwe Sluis te realiseren in deze economisch onzekere tijden.

Het voorliggende Verdrag vormt de juridische vertaling van afspraken over een nieuwe sluis in het sluisencomplex te Terneuzen in het Kanaal tussen Gent en Terneuzen. Het Verdrag geeft uitvoering aan de politieke afspraken van de Nederlandse Minister van Infrastructuur en Milieu en de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken zoals opgenomen in het Besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie (VNSC) van 19 maart 2012 (*Stcrt.* 23 maart 2012, 5848, en BS 3 april 2012).

In de jaren 2004-2009 passeerden jaarlijks circa 50.000 binnenvaartschepen en 9.500 zeeschepen het sluisencomplex. Met name de wachttijden voor binnenvaartschepen liepen steeds verder op als gevolg van capaciteitsproblemen van het complex en daarbij dreigt de in Nederland gehanteerde norm voor wachttijd steeds vaker te worden overschreden. Met de verwachte toename van het verkeer op het kanaal als gevolg van zowel de autonome groei van de passages van binnenvaartschepen als de verwachte toename door de ontwikkeling van Seine-Nord kwam de discussie op gang over de capaciteit van het complex.

Naast de groei in aantallen schepen is een verschuiving naar steeds grotere schepen waarneembaar. Afhankelijk van het verwachte scenario zullen de binnenvaartschepen gemiddeld in 2020 tussen de 17% en 30% groter zijn dan in 2005 en tussen de 25% en 54% in 2040 ten opzichte van 2005. Dit zou, in combinatie met de groei in aantallen schepen, de capaciteit van het complex verder verminderen indien er geen nadere maatregelen zouden worden genomen.

Naar aanleiding van discussies over de behoefte aan meer capaciteit van het sluisencomplex in Terneuzen zijn de toenmalige bewindslieden op 11 maart 2005 daarom in het Memorandum van Overeenstemming van Den Haag overeengekomen om gezamenlijk de problematiek van de capaciteit van het complex te verkennen.

In opdracht van de VNSC voerde een Vlaams-Nederlandse projectgroep daarop een brede verkenning uit naar de verbetering van de toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Vierenzestig mogelijke alternatieven in diverse oplossingsrichtingen werden verkend. Maatschappelijk nut en noodzaak van de meest kansrijke alternatieven, en de mogelijke impact ervan op mens en milieu werden in kaart gebracht in een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse. Drie sluisalternatieven, allen binnen het bestaande sluisencomplex in Terneuzen, kwamen met de beste score uit het onderzoek.

Het Stakeholders Advies Forum (SAF) bracht begin 2009 een unaniem positief advies uit over het gevoerde onderzoek in de verkenningsfase en adviseerde gemotiveerd zijn voorkeur voor een sluis, waar schepen van de zogenaamde New Panamax klasse ook in zouden passen.

Op 16 april 2009 hebben de bewindslieden besloten:

- om een drietal alternatieven mee te nemen in het vervolgonderzoek en binnen de range van deze alternatieven te zoeken naar een optimale variant;
- om per direct te starten met onderhandelingen omtrent een Vlaams-Nederlandse verdeling van de bekostiging om een spoedig besluit te bewerkstelligen en daartoe onverwijld twee onderhandelingsdelegaties aan te stellen;
- het SAF-advies als leidraad te gebruiken.

Dit akkoord nam de vorm aan van een besluit van het Politiek College van de VNSC, dat bestaat uit de Nederlandse en de Vlaamse bevoegde minister, in casu de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu, en de Vlaamse minister bevoegd voor de Havens. Dit orgaan werd opgericht vanuit het Verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium.

Op 12 januari 2011 besloten de bevoegde bewindslieden bij het vervolgtraject van de onderhandelingen enkel nog uit te gaan van één voorkeursalternatief. Op 19 maart 2012 nam het Politiek College van de VNSC een nieuw besluit. Dit besluit omvatte een politiek akkoord over de afmetingen van de sluis alsook over de kostenverdeling voor de aanleg en dertig jaar onderhoud ervan. Het besluit betekende tevens de start van de verdragsonderhandelingen.

## II.

### ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

#### HOOFDSTUK 1

##### ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1

##### *Begripsbepalingen*

De begripsbepalingen uit dit artikel behoeven geen verdere toelichting.

#### Artikel 2

##### *Doel*

Dit Verdrag heeft tot doel de tenuitvoerlegging en de bekostiging te verzekeren van het project zoals omschreven in het Verdrag. De noodzakelijke werken in de voorhaven maken integraal onderdeel uit van dit project. De Partijen kunnen besluiten tot het gefaseerd uitvoeren van de werken in de voorhaven. In het hele Verdrag wordt gesproken van infrastructureel beheer en onderhoud, om de nadruk te leggen op de infrastructurele kant zonder de bemensing en zonder de kosten van exploitatie.

#### HOOFDSTUK 2

##### AANLEG EN INFRASTRUCTUREEL BEHEER EN ONDERHOUD VAN DE NIEUWE SLUIS

Dit hoofdstuk bevat de artikelen die specifiek betrekking hebben op de nieuwe sluis, met uitsluiting van het aanvullend infrastructureel beheer en onderhoud en kanaalaanpassingen, die het voorwerp uitmaken van hoofdstuk 3.

#### Artikel 3

##### *Uitgangspunten*

Dit artikel bevat een aantal uitgangspunten voor de aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis. Daarbij geven de volgende punten aanleiding tot nadere toelichting:

Het eerste lid bevat de afmetingen van de sluis aan de binnenzijde. De drempel aan de Westerscheldezijde wordt op 16,44m beneden NAP aangelegd.

De in dit lid genoemde afmetingen maken het mogelijk om met grotere schepen dan nu het geval is getijonafhankelijk het kanaal op te komen. Ook zijn de breedte en de lengte van de sluis zo gedimensioneerd dat de meest voorkomende schepen van het type New Panamax nu op het kanaal zouden kunnen komen.

Het tweede lid gaat uit van een levensduur van honderd jaar, wat een gangbare tijdspanne is voor dit soort objecten.

In het vierde lid wordt bepaald dat Nederland de contracten gunt binnen een periode van twee maanden na zowel inwerkingtreding van dit Verdrag als het nemen van de besluiten die daartoe ingevolge het Nederlandse recht nodig zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om de besluiten in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Deze kennen weer bepaalde vereisten, zoals bijvoorbeeld een voldoende nauwkeurige raming van aanleg en onderhoud en een onherroepelijk Tracébesluit.

Hoewel Nederland juridisch opdrachtgever is (artikel 12, eerste lid), is er uitdrukkelijk voor gekozen om de VNSC een rol te geven bij de besluitvorming, o.m. door het uitbrengen van een positief advies over de gunning, het opmaken en ondertekenen van de gunningsverslagen en het bepalen van het moment van ingebruikname en oplevering. Hiermee wordt het gezamenlijke karakter van dit project benadrukt. Dit sluit tevens aan bij de doelstellingen van het Verdrag van 21 december 2005 inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium.

#### Artikel 4

##### *Financiering en bekostiging*

Het tweede lid betreft „wijzigingen in de reikwijdte van het project“. Met de reikwijdte van het project worden de bepalingen bedoeld zoals gezamenlijk vastgesteld in het programma van eisen. Bij een verzoek van één der partijen om hiervan af te wijken waardoor meerkosten van aanleg ontstaan, dient de verzoekende partij deze meerkosten te betalen. Dit betreft zowel de situatie bij aanleg als bij (groot) onderhoud. Eventueel resulterende meerkosten voor infrastructureel beheer en onderhoud vallen hier tevens onder.

Het vierde lid bepaalt dat de Partijen uiterlijk achtentwintig jaar na ingebruikname van de sluis een afspraak moeten hebben gemaakt over het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis. Partijen zijn voornemens om gezamenlijk een beroep te doen op de Europese subsidiemogelijkheden, zoals de Trans-Europese Netwerken voor Transport (TENT).

## Artikel 5

### *Kostenverdeling*

Op 24 december 2014 werd een voorlopige regeling getroffen in het besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie op grond van artikel 4, eerste lid, onder a van het op 21 december 2005 tot stand gekomen Verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, enerzijds, en het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds, onder meer voor de kosten gemoeid met de voorbereiding van de realisatie en gemaakt tijdens de overbruggingsfase. Die overbruggingsfase loopt vanaf de ondertekening van dat besluit en het afronden van het Ontwerptracébesluit tot de inwerkingtreding van het Verdrag. In deze fase kunnen kosten worden gemaakt voor het functievrij maken van de gebieden, (het voorbereiden van) het noodzakelijk verleggen van kabels en leidingen, het opstellen van offertes door opdrachtnemers en onteigeningen die nodig zijn voor de aanleg. Aangezien het gaat om kosten van het project, vallen zij na inwerkingtreding van dit Verdrag onder de afspraken van de kostenverdeling uit dit artikel. Personeelskosten van de Verdragsluitende Partijen zijn hierbij uitgesloten.

Het begrip „kostenverhouding” wordt in dit artikel geïntroduceerd om begripsverwarring te voorkomen met het begrip „kostenverdeling”. Aangezien de Nederlandse bijdrage vaststaat en de Vlaamse bijdrage afhangt van de werkelijke kosten, inclusief meevallers en tegenvallers bij de aanbesteding tot en met de oplevering, kan deze verhouding pas bij de eindafrekening van het project worden bepaald. Deze kostenverhouding werkt vervolgens door in de verdeling van de eventuele bijdrage van de Europese Unie.

## Artikel 6

### *Infrastructureel beheer en onderhoud*

Functiebehoud als vermeld onder het eerste lid kan onder meer bevatten: het vervangen en repareren van onderdelen vanwege slijtage of veroudering, conserverend onderhoud om te voorkomen dat ingeteerd wordt op de levensduur van het project, het vervangen van (onderdelen van) installaties vanwege nietbeschikbaarheid van onderdelen, en het dagelijkse onderhoud dat zorg draagt voor het dagelijks operationeel zijn van het object. De nieuwe sluis kent de functies schutten, waterkeren, spuien en kruisen.

## HOOFDSTUK 3

### KANAALAANPASSINGEN

## Artikel 7

### *Besluitvorming en uitvoering kanaalaanpassingen*

Dit artikel ziet voornamelijk op de kanaalaanpassingen op Nederlands grondgebied, aangezien er in dat geval een Vlaamse financiële bijdrage aan de orde kan zijn. Er wordt vanuit gegaan dat elke afzonderlijke kanaalaanpassing wordt besproken.

Over elke afzonderlijke kanaalaanpassing neemt de VNSC binnen een redelijke termijn een besluit. De VNSC bepaalt zelf het niveau van besluitvorming (Politiek College dan wel Ambtelijk College).

## Artikel 8

### *Berekening meerkosten kanaalaanpassingen*

Dit artikel betreft de berekeningswijze voor de meerkosten van kanaalaanpassingen.

Overeenkomstig artikel 9, tweede lid, komen deze meerkosten bij een kanaalaanpassing op Nederlands grondgebied voor rekening van Vlaanderen.

De meerkosten van kanaalaanpassingen betreffen bijvoorbeeld een situatie waarin er een kanaalaanpassing plaatsvindt en deze op verzoek van Vlaanderen eerder dan volgens de normale afschrijvingstermijn zou plaatsvinden, of situaties waarin de werken groter, breder, hoger of dieper worden of waarin ze op een andere manier extra kosten met zich meebrengen ten opzichte van de normale vervangingsplannen van Nederland. Deze meerkosten worden berekend door de verhouding van de overeengekomen raming van beide situaties (vervanging, aanpassingen en infrastructureel beheer en onderhoud in een situatie met en in een situatie zonder een nieuwe sluis) toe te passen op de werkelijke kosten van de kanaalaanpassingen en infrastructureel beheer en onderhoud in de situatie met de nieuwe sluis.

## Artikel 9

### *Kosten, kostenverdeling en betalingsregeling*

In het eerste lid wordt verwezen naar een kostenberekening overeenkomstig de Nederlandse systematiek. Dit betreft de Standaardssystematiek voor Kostenramingen (SSK), die goed aansluit bij projectmatig werken, zowel bij nieuwbouw, als bij infrastructureel beheer en onderhoud of sloop. In essentie biedt de SSK de samengepakte „best practices” van een groot aantal partijen in de Nederlandse en Belgische grond-, weg- en waterbouw-markt. Bij dit model is een eenduidig begrippenkader ontwikkeld en er zijn checklists voor de verschillende kostencategorieën en kostengroepen gegeven. De methodiek biedt houvast voor het omgaan met risico's en onzekerheden in de raming en het vertalen daarvan in geld.

Het vierde lid bepaalt dat de Partijen uiterlijk achtentwintig jaar na ingebruikname van een kanaalaanpassing een afspraak moeten hebben gemaakt over de meerkosten van infrastructureel beheer en onderhoud over de volgende zeventig jaar. Er dient binnen de VNSC overeenstemming te zijn over de meerkosten.

## Artikel 10

### *Nadere regeling*

De Partijen hebben de vrijheid om te bepalen welke juridische vorm de toekomstige afspraken over kanaal-aanpassingen zullen aannemen.

## HOOFDSTUK 4

### TOEPASSELIJK RECHT EN OPDRACHTGEVERSCAP

## Artikel 11

### *Toepasselijk recht*

Aangezien de werken op Nederlands grondgebied plaatsvinden, is het Nederlandse recht van toepassing. De uitsluiting van de conflictregels inzake het internationaal privaatrecht is opgenomen om uit te sluiten dat, via Boek 10 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek, het internationaal privaatrecht van toepassing zou kunnen worden verklaard op de uitvoering van dit Verdrag.

## Artikel 12

### *Opdrachtgeverschap en bestendige bestuurlijke monitoring*

Uit het feit dat de werken op Nederlands grondgebied plaatsvinden, vloeit tevens voort dat Nederland, tenzij anders bepaald, juridisch opdrachtgever is.

Tegelijkertijd wordt er ook een rol gegeven aan de VNSC, zoals reeds vermeld onder artikel 3. Om de in het Verdrag opgenomen termijnen te kunnen eerbiedigen, geven de Partijen aan de VNSC de opdracht om een bestendige bestuurlijke monitoring uit te voeren. Deze monitoring bestaat uit het permanent waken over de voortgang van de verschillende stappen die moeten leiden tot de tijdige realisatie van de in het Verdrag omschreven werken volgens de daartoe bepaalde termijnen.

Zij zorgt voor een adequate uitvoeringsstructuur die aan de hand van plannen van aanpak de respectieve fases doorloopt.

## HOOFDSTUK 5

### OVERLEG EN GESCHILLENBESLECHTING

## Artikel 13

### *Overleg bij onvoorziene omstandigheden*

Bij onvoorziene omstandigheden zullen de Partijen overleg plegen. Onvoorziene omstandigheden omvatten geen wijzigingen van de nationale regelgeving van de Verdragsluitende Partijen. Indien er door nieuwe internationale en EU-regelgeving of daarop betrekking hebbende jurisprudentie extra eisen worden gesteld, valt dit wel onder onvoorziene omstandigheden die besproken dienen te worden door de bewindspersonen.

## Artikel 14

### *Geschillenbeslechting*

Dit artikel regelt de beslechting van alle mogelijke geschillen over het Verdrag. Deze bepaling alsmede de regels omtrent de samenstelling en de procedure van het scheidsgerecht opgenomen in bijlage G bij het Verdrag, betreffen een standaardregeling die veel wordt gebruikt in bilaterale verdragen. Het Permanente Hof van Arbitrage te Den Haag heeft arbitrageregels opgesteld, die gehanteerd worden om een vlotte en efficiënte doorloop te kunnen garanderen.

Bij een eventuele geschillenbeslechting wordt het Engels of Nederlands gehanteerd om het onderling communiceren tussen de scheidslieden eenvoudig te laten verlopen.

## HOOFDSTUK 6

## SLOTBEPALINGEN

## Artikel 15

### *Wijziging van het Verdrag*

Het Verdrag voorziet in twee wijzigingsprocedures. Voor het Verdrag zelf en bijlage G geldt de normale procedure voor wijziging van verdragen, overeenkomstig de constitutionele vereisten van beide Partijen. Voor de andere bijlagen geldt een vereenvoudigde procedure. Het wijzigen van deze bijlagen kan geschieden via de schriftelijke overeenstemming tussen de Bewindslieden. Dit biedt de mogelijkheid om flexibel te handelen. Een formele verdragswijziging kent immers normalerwijs een lange doorlooptijd.

## Artikel 16

### *Bijlagen*

Dit artikel bepaalt dat de bijlagen een onlosmakelijk deel van het Verdrag vormen, wat betekent dat ze op dezelfde manier verbindend zijn. Het betreft de volgende bijlagen, waarvan bijlage F een nadere uitleg behoeft, die na de artikelsgewijze toelichting is opgenomen:

- bijlage A: omschrijving nieuwe sluis Terneuzen;
- bijlage B: de kaart met de gebieden waarbinnen afspraken gelden voor het aanleggebied. Tevens bepalen de lijnen de grenzen van het gebied waarbinnen afspraken gelden voor het onderhoud;
- bijlage C: betalingsregeling;
- bijlage D: een lijst met kanaalaanpassingen, die, hoewel zij geen onderdeel uitmaken van het project, vanwege de afspraken over kostenverdeling toch uitdrukkelijk worden opgesomd;
- bijlage E: afwijkingen van de overeenkomsten, wat niet alleen het Programma van Eisen en de aanbidding omvat, maar ook andere juridische bepalingen;
- bijlage F: inzicht in de inhoud van onderhoud zoals oorspronkelijk bedoeld in de M-component bij de contractvorm DBFM en een indicatie van de onderhoudskosten over een periode van 30 jaar bij bestaande sluizen in Nederland en Vlaanderen (Zie nadere toelichting hieronder);
- bijlage G: samenstelling en procedure van het scheidsgerecht.

## Artikel 17

### *Territoriaal toepassingsgebied*

Dit artikel vloeit voort uit de aard van het Verdrag.

## Artikel 18

### *Inwerkingtreding*

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

### **Nadere toelichting bij bijlage F:**

#### *Uitgangspunten infrastructureel beheer en onderhoud*

Als uitgangspunt in de planuitwerkingsfase gold dat het project wordt uitgevoerd door middel van een DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain, een vergaande vorm van Publiek Private Samenwerking). In het besluit werd de mogelijkheid voorzien hiervan af te wijken wanneer tijdens de planuitwerkingsfase



blijkt dat een andere contractvorm, namelijk Design & Build -contract („DB”, waarbij na aanleg het project wordt opgeleverd en onderhoud apart wordt gecontracteerd) meer voordelen biedt dan een uitvoering via DBFM.

Vlaanderen heeft een gemotiveerd verzoek gericht aan Nederland om de geïntegreerde DBFM-contractvorm te wijzigen naar een DB-contract. De Nederlandse bevoegde minister heeft hiermee ingestemd. Door de wijziging van contractvorm was het noodzakelijk over de aspecten van de Maintenance-component (M-component, onderhoud) nadere afspraken te maken.

#### *Definities onderhoud*

Door te opteren voor een DB-contract in plaats van een DBFM-contract is het van belang duidelijkheid te hebben over de inhoud en definities van de M-component.

Door Vlaanderen en Nederland wordt deze gedefinieerd als functiebehoud. Naast functiebehoud – maar niet inbegrepen in de M-component – kan er ook sprake zijn van functieherstel en functieverbetering.

Onder functieverbetering wordt verstaan het uitvoeren van maatregelen waarbij afgeweken wordt van de functionele eisen waarmee de Nieuwe Sluis is ontworpen en gebouwd. Onder functieherstel wordt verstaan dat de sluis na oplevering niet voldoet aan één of meer functionele eisen die bij het ontwerp werden vastgelegd (bijvoorbeeld de vooraf bepaalde maximale schuttijd wordt niet gehaald). Al het onderhoud wat niet onder functieverbetering of -herstel valt, wordt als functiebehoud gedefinieerd (=M uit DBFM).

Functiebehoud kan onder meer bevatten: het vervangen en repareren van onderdelen vanwege slijtage of veroudering, conserverend onderhoud uitgevoerd om te voorkomen dat ingeteerd wordt op de levensduur van het project, het vervangen van (onderdelen van) installaties vanwege niet-beschikbaarheid van onderdelen, en het dagelijkse onderhoud dat zorg draagt voor het dagelijks operationeel zijn van het object.

#### *Raming*

Voor de raming van het uit te voeren onderhoud in het kader van functiebehoud worden naast bovenvermelde activiteiten ook de kosten opgenomen die de opdrachtnemer calculeert voor algemene kosten, risico, engineering en winst. Ook bijkomende kosten zoals verkeersmaatregelen, milieumaatregelen, coördinatie en het onderhoudsmanagement-systeem worden opgenomen in de beprijzing. Voor de raming werd gerekend op 30 jaar onderhoud.

Er zijn verschillen tussen Nederland en Vlaanderen in de wijze waarop, en door wie het ontwerp, beheer en onderhoud van grote projecten wordt uitgevoerd. Dit verschil in werkwijze kan gevolgen hebben voor de verantwoordelijkheid, de inzet van eigen of ander personeel, de omvang van de kosten en de wijze waarop kosten en risico's worden gedragen.

In de Public Private Comparator („PPC”, een methodiek om de meest aantrekkelijke uitvoeringsvariant te identificeren) uit 2008 zijn de kosten voor onderhoud voor de nieuw te bouwen sluis geraamd op 2,5 miljoen euro per jaar, of 75 miljoen euro in totaal. Om een inzicht te krijgen in de te verwachten kosten werden de werkelijke bedragen van gelijkaardige projecten in Vlaanderen (Zandvliet- & Berendrecht-sluis) en Nederland (Westsluis Terneuzen) met elkaar vergeleken. In deze vergelijking is naar voren gekomen dat de verwachte onderhoudskosten voor de Westsluis voor de komende periode van 30 jaar 72,3 miljoen euro bedragen (prijspeil 2012) en de gemiddelde verwachte onderhoudskosten van de Zandvliet en Berendrechtssluis 63,6 miljoen euro bedragen (prijspeil 2006). Dit is exclusief baggerkosten van de voorhaven Terneuzen. Deze evaluatie geeft een indicatie van onderhoudskosten van een zeesluis. De verwachte omvang van de onderhoudskosten van de nieuwe zeesluis komen voort uit de raming door het project van de Nieuwe Sluis.

#### *Verdere aanpak*

Zoals bepaald in het Besluit van het politiek college van de VNVC (19 maart 2012) zal Nederland de vaste bijdrage leveren van 141,9 miljoen € (prijspeil 2008) voor de bouw en het onderhoud over de eerste 30 jaar van de sluis. Vlaanderen zal de Nederlandse bijdrage aanvullen tot het daadwerkelijk benodigde bedrag. Vanwege de bouw van een grotere sluis te Terneuzen, zal ook de vaargeul in de voorhaven van Terneuzen verdiept en aangepast moeten worden. De voorhaven wordt momenteel onderhouden door Nederland met jaarlijkse kosten van ca. 0,7 miljoen euro. De bijkomende kosten voor de verdieping ten gevolge van de bouw van de nieuwe sluis zullen voor rekening van Vlaanderen zijn.

Omdat nu niet duidelijk is wat deze bijkomende kosten zijn, wordt voorgesteld dat – naar de geest van het Besluit van 2012 – Vlaanderen de risico's op zich neemt en instaat voor de verdieping en het onderhoud van de voorhaven. In het onderhoud van de voorhaven zijn ook de vaargeulen naar West- en Oostsluis begrepen evenals de bereikbaarheid van wacht- en ligplaatsen aldaar. Vlaanderen stelt voor om het geheel van de kosten van het onderhoud van de voorhaven op zich te nemen. De kosten die voorheen door Nederland werden

gemaakt voor het onderhoud van de voorhaven (vóór verdieping) – (momenteel geraamd op ca. 0,7 miljoen euro/jaar) – worden verrekend met de kosten die Vlaanderen maakt voor het onderhoud van de aangepaste voorhaven. Gezien het feit dat Vlaanderen omvangrijke baggerwerken uitvoert op de Schelde kan Vlaanderen hierbij gebruik maken van schaalvoordelen. Op deze wijze kan een win-win situatie voor zowel Nederland als Vlaanderen bereikt worden.

Door het wijzigen van het uitgangspunt voor de contractvorm – van een DBFM naar een DB-contract – vergen kwalitatieve en pecuniaire aspecten van de M component tijdens de planuitwerkingsfase meer aandacht. De ervaring en technische expertise die Vlaanderen heeft opgebouwd inzake beheer van diverse zeesluizen en recent met de voorbereiding en de constructie van Deurganckdoksluis, kunnen worden ingezet in de planuitwerkingsfase en de beoordeling van de offertes.

Vóór de zogenaamde KAD 95% toets (toets van het Loket Kwaliteitsborging Aanbestedingsdossier bij RWS op een dossier dat voor 95% gereed is) moeten Nederland en Vlaanderen de M-component op punt gesteld hebben. Tijdens deze eindtoets, voorafgaand aan de Gate Review 3, moet het aanbestedingsdossier afgerond zijn en is er een beter zicht op de werkelijk te verwachten onderhoudskost van de Nieuwe Sluis en voorhaven. Een Gate Review is een middel om projectrisico's te reduceren. Uitgangspunt hiervoor is de raming van de kosten van infrastructureel beheer en onderhoud van deze sluis en voorhaven waarbij wordt gestreefd naar een variatiecoëfficiënt van 10%. Het betreft hier de raming die in het kader van de planuitwerkingsfase voor het voorkeursalternatief dient te worden opgesteld met als doel de projectbeslissingen binnen Nederland mogelijk te maken, waarin in de verkenning planuitwerking en realisatie het kader van Life Cycle Costs (LCC, een methodiek die de kosten optimaliseert over de gehele verwachte levensduur) is verwerkt.

### Bijlage:

#### Vergelijking indicatieve onderhoudskosten

##### 1. Algemeen

In het traject om tot de realisatie te komen van een Nieuwe Sluis in Terneuzen werd in 2012 een politiek akkoord gesloten tussen Nederland en Vlaanderen.

Hierin werd een alinea opgenomen betreffende de kosten (punt 2c):

*„De kosten voor onderhoud gedurende 30 jaar na ingebruikneming zijn in het aanvullend onderzoek na de verkenning geraamd in vaste en variabele kosten en bedragen tezamen 75 miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2008).”<sup>1)</sup>*

Eind 2013 werd vanuit de stuurgroep de vraag geformuleerd om op basis van „gelijkaardige” sluisen in Nederland en Vlaanderen de oefening te doen naar het realiteitsgehalte van de bovenvermelde 75 miljoen euro. In januari 2014 werd een gezamenlijke nota opgesteld met opgave van deze onderhoudskosten. Deze werden vanuit Nederlandse zijde gebaseerd op de Westsluis Terneuzen en aan Vlaamse zijde op basis van de gemiddelde kost van Zandvliet- en Berendrechtsluis.

Begin september 2014 werden de cijferwaarden door beide partijen verduidelijkt.

##### 2. Kostenopgave nota januari 2014 (exclusief BTW)

Voor Nederland:

Vast onderhoud:	17,6	miljoen €
Variabel onderhoud:	50,4	miljoen €
Herstelmaatregelen:	7,6	miljoen €
Verbetermaatregelen:	2,5	miljoen €
Totaal	78,1	miljoen € (niveau 2012)

<sup>1)</sup> De 75 miljoen € kan opgesplitst worden in 27 miljoen € voor het vast onderhoud en 48 miljoen € voor het variabele onderhoud. In de totaalsom was er 8 miljoen € baggerwerk voorzien.

Baggeren voorhavens Voor Vlaanderen:	30	miljoen €
Decreetskosten <sup>1)</sup> :	34,8	miljoen €
Groot onderhoud:	28,8	miljoen €
Totaal	63,6	miljoen € (niveau 2006)

1) Decreetskosten zijn de jaarlijkse operationele kosten voor het onderhoud en de exploitatie van een sluis.

### 3. Evaluatie vanuit Vlaanderen

#### *Kostprijs Vast Onderhoud (17,6 miljoen €)*

Hierbij wordt verwezen naar Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken (RINK 2011) die een kosteninschatting doet over 20 jaar, inbegrepen BTW (19% in 2011). De methodiek van het ramen van kosten is voor RINK dezelfde als voor de Nieuwe Sluis (SSK2010), waarbij voor de Nieuwe Sluis LCC als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Voor de begroting van het Vast Onderhoud wordt de managementsamenvatting gebruikt waarin een vast onderhoud per jaar op basis van Quick Scan wordt opgegeven van 584 k€/jaar. Voor 30 jaar geeft dit dan  $584 \text{ k€} \times 30 = 17,52$  miljoen €.

Om coherent te zijn met de andere kostenopgaves dient dit nog verminderd te worden met de BTW. Dit geeft  $17,52 : 1,19 = 14,72$  miljoen €.

In deze opgaven is geen vast onderhoud opgenomen voor de bruggen. In de verduidelijking van het variabel onderhoud werd opgegeven dat de vaste kost voor de bruggen 0,1 miljoen € per jaar (inclusief BTW) zou zijn. Over 30 jaar geeft dit 3 miljoen € of 2,52 miljoen € (exclusief BTW).

Samengeteld geeft dit 17,24 miljoen €. Na afstemming met Nederland is het verschil alleen nog het gevolg van afrondingen.

#### *Kostprijs Variabel Onderhoud (50,4 miljoen €)*

De kosten van 2012-2031, zoals opgenomen in de managementsamenvatting zijn opgeteld (29,49 k€) en gedeeld door 19 (jaren). Afgerond levert dit €1,6 miljoen /jaar op (of 1,36 miljoen €/jaar exclusief BTW). Daarbij is opgeteld de gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten van de bruggen ca. € 0,4 miljoen/jaar (niet traceerbaar; de onderhoudskosten van de vernieuwde bruggen Westsluis zijn nog niet gevalideerd door NL). De € 2,0 miljoen per jaar over 30 jaar is vervolgens gecorrigeerd met het BTW-percentage van 19% (hiermee is door RINK in 2011 gerekend). Dit geeft dan 50,4 miljoen €.

De jaarlijkse variabele kost voor bruggen, gemiddeld per jaar, wordt in Vlaanderen begroot op 0,23 miljoen €/jaar. Na overleg met Nederland wordt dit bedrag bepaald op 0,3 miljoen €/jaar (exclusief BTW).

In totaal geeft dit dan  $(1,36 + 0,3) \times 30 = 49,8$  miljoen € (exclusief BTW)

#### *Kostprijs herstelmaatregelen (7,6 miljoen €)*

Dit cijfer kan niet achterhaald worden. In de managementsamenvatting is voor de herstelmaatregelen (herstel van onderdelen die niet meer leverbaar zijn of niet meer voldoen aan regelgeving) een bedrag opgenomen van 777 k€ over 4 jaar. Als dit zou worden geëxtrapolleerd naar 30 jaar geeft dit 5,82 miljoen €, of 4,9 miljoen € (exclusief BTW). Er wordt daarom voor herstelmaatregelen verder uitgegaan van 4,9 miljoen € (exclusief BTW).

In de kostenopgave van Vlaanderen is dit inbegrepen in het Groot onderhoud.

#### *Kostprijs Verbetermaatregelen (2,5 miljoen €)*

Deze maatregelen hebben tot gevolg dat de prestatie of beschikbaarheid wordt verhoogd. Dit bedrag is niet traceerbaar.

In de voorafgaande besprekingen is echter gesteld dat verbetermaatregelen niet tot de scope van deze oefening behoren, en hier dan ook niet dienen te worden meegenomen.

## Kostprijs Baggerwerken

Na controle door Nederland wordt dit bedrag herleid naar 21,6 miljoen € (exclusief BTW).

### 4. Samenvatting

Op basis van het bovenstaande nazicht krijgt men de volgende bedragen exclusief BTW:

Voor Nederland:

Vast onderhoud:	17,6	miljoen €
Variabel onderhoud:	49,8	miljoen €
Herstelmaatregelen:	4,9	miljoen €
Verbetermaatregelen:	0	miljoen €
<hr/>		
Totaal	72,3	miljoen € (niveau 2012)
Baggerkost:	21,6	miljoen €
Voor Vlaanderen:		
Decreetskosten:	34,8	miljoen €
Groot onderhoud:	28,8	miljoen €
<hr/>		
Totaal	63,6	miljoen € (niveau 2006)

Het verschil in de verhouding vast/variabel tegenover decreetskosten/groot onderhoud zit gedeeltelijk in het feit dat werken met hoge herhaalfrequentie en relatief lage kost in de decreetskosten zijn opgenomen in Vlaanderen en in Nederland deze bij het variabel onderhoud horen.

Daarnaast is een aantal factoren van invloed op het verschil in kosten:

- Het prijspeil. Voor Vlaanderen 2006, voor Nederland 2012. Uitgaande van een gemiddelde prijsstijging van 1,5%/jaar stijgt het daarvoor gecorrigeerde bedrag van Vlaanderen van 63,6 naar 69,5 miljoen €.
- De wijze van opbouw van de kosten. De kostenopbouw van Vlaanderen is dat alle maatregelen met een interval van meer dan 30 jaar niet meegenomen zijn in de kosten. Voor Nederland geldt dat de kostenopbouw een voorspelling is over de komende 20 jaar, waarbij vervangingen zijn meegenomen voor zover die in de periode van 2012-2031 vallen. Er is geen onderzoek gedaan naar deze maatregelen.
- Een hoeveelheids- en prijsverschil op maatregelniveau (bijvoorbeeld het vervangen van een onderdeel). De sluisen verschillen qua ontwerp en grootte, met verschillende componenten, wat een vergelijking erg lastig maakt. Een verschillenanalyse is niet uitgevoerd.

Deze evaluatie geeft een indicatie van onderhoudskosten van een zeesluis. De verwachte omvang van de onderhoudskosten van de nieuwe zeesluis komen voort uit de raming door het project van de Nieuwe Sluis.

### 5. Risico-inschatting van de kostprijzen

#### Vlaanderen

De opgave van de decreetskosten zijn gebaseerd op het effectieve cijfermateriaal van 2004 en 2005. Hierop is derhalve geen risico overschot bij te tellen. Voor het groot onderhoud worden er kostprijzen vooropgesteld die zijn gebaseerd op uitvoeringen van gelijkaardige werken. De risicocomponent is hier ook te verwaarlozen.

#### Nederland

De prijsopgave is gestoeld op RINK 2011-Inspectierapport. Dit is een overzicht van de maatregelen, met prijs per eenheid, interval (frequentie) en dergelijke. Dit is de basis geweest voor de kostenopstelling zoals opgenomen in de Managementsamenvatting. In de laatste kolom is de Westsluis opgenomen. RINK staat voor Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken.

De basisgegevens worden verhoogd met opslagen ten behoeve van uitvoeringskosten, algemene kosten, winst en risico en BTW (19%). De kostenopstelling in de Managementsamenvatting is gebruikt voor de gezamenlijke nota, gecorrigeerd voor BTW, gecorrigeerd voor 30 jaar (RINK bestrijkt 20 jaar), toegevoegd onderhoudskosten voor de twee bruggen.

GEDAAN in tweevoud te Terneuzen op 5 februari 2015 in de Nederlandse taal.

*Voor het Koninkrijk der Nederlanden,*

M.H. SCHULTZ VAN HAEGEN – MAAS GEESTERANUS

*Voor het Vlaamse Gewest,*

BEN WEYTS

---

#### D. PARLEMENT

Het Verdrag, met Bijlagen, heeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Verdrag, met Bijlagen, kan worden gebonden.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag, met Bijlagen, zullen ingevolge artikel 18 van het Verdrag in werking treden met ingang van de eerste dag van de tweede maand, volgend op de datum waarop de verdragsluitende partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de constitutionele vereisten is voldaan.

#### J. VERWIJZINGEN

- Titel : Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden;  
Londen, 19 april 1839
- Tekst : *Stb.* 1839, 26 (Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2008, 190
- Titel : Verdrag voor de vreedzame beslechting van internationale geschillen;  
's-Gravenhage, 18 oktober 1907
- Tekst : *Stb.* 1910, 73 (Frans)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2011, 192 (vertaling, herzien)
- Titel : Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden;  
Brussel, 20 juni 1960
- Tekst : *Trb.* 1960, 105 (Nederlands en Frans)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1987, 83
- Titel : Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn;  
's-Gravenhage, 13 mei 1963
- Tekst : *Trb.* 1963, 78 (Nederlands en Frans)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1996, 245
- Titel : Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht;  
Wenen, 23 mei 1969
- Tekst : *Trb.* 1972, 51 (Engels en Frans)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1977, 169 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1996, 89
- Titel : Protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van het Kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden;  
's-Gravenhage, 5 februari 1985
- Tekst : *Trb.* 1985, 20 (Nederlands en Frans)

Laatste *Trb.* : *Trb.* 1988, 126

Titel : Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot wijziging van het op 20 juni 1960 te Brussel gesloten Verdrag betreffende de verbetering van het Kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden en tot regeling van de terbeschikkingstelling van zoetwater door België aan Nederland naar aanleiding van deze wijziging;  
's-Gravenhage, 5 februari 1985

Tekst : *Trb.* 1985, 21 (Nederlands en Frans)

Laatste *Trb.* : *Trb.* 1987, 84

Titel : Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied;  
Middelburg, 21 december 2005

Tekst : *Trb.* 2005, 312 (Nederlands)

Laatste *Trb.* : *Trb.* 2008, 184

Titel : Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, enerzijds en de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, anderzijds inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium;  
Middelburg, 21 december 2005

Tekst : *Trb.* 2005, 316 (Nederlands)

Laatste *Trb.* : *Trb.* 2008, 185

Uitgegeven de vierde maart 2015.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

A.G. KOENDERS