



Vlaams
Parlement

ingediend op **417** (2014-2015) – Nr. 1
30 juni 2015 (2014-2015)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met
het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden
en het Vlaamse Gewest
betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen,
ondertekend te Terneuzen op 5 februari 2015

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet.....	23
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	27
Advies van de Raad van State	39
Ontwerp van decreet.....	49
Bijlage: Tekst van het verdrag	53

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING**1. Samenvatting**

Op 5 februari 2015 kwam te Terneuzen een verdrag tot stand tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis te Terneuzen. Het verdrag is opgesteld voor de verwezenlijking van een nieuwe sluis in het sluisencomplex te Terneuzen in het Kanaal van Terneuzen naar Gent.

Het grootste deel van de Nieuwe Sluis wordt betaald door het Vlaamse Gewest, terwijl Nederland optreedt als juridisch opdrachtgever voor de Nieuwe Sluis. Ook is deze sluis op Nederlands grondgebied gelegen. Het is onwenselijk dat de uitleg van het verdrag door de Verdragsluitende Partijen uiteen zou lopen. Daarom is gekozen voor een Gemeenschappelijke Verklaring die op dezelfde datum werd ondertekend. Voor de toelichting van de verdragstekst zelf wordt dan ook verwezen naar deze Gemeenschappelijke Verklaring. 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 (BS 25 december 1993) en wordt door Partijen beschouwd als een primair middel van interpretatie. In deze memorie van toelichting wordt voorts enkel het ontwerp van instemmingsdecreet toegelicht.

Het voorliggende ontwerp van instemmingsdecreet kadert in de strategische doelstelling 'Vlaanderen onderhoudt goede relaties met buitenlandse overheden' uit de beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking en in de strategische doelstelling 'Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid' uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (operationele doelstelling 19: Investeren inpassen in het Europese transportinfrastructuur-netwerk).

2. Procedureverloop**2.1 Totstandkoming**

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 Scheldecommissie (VNSC) van 19 maart 2012 (BS 3 april 2012). De Vlaamse Regering stelde op 16 maart 2012 een onderhandelingsdelegatie aan onder leiding van mevrouw Wivina Demeester om deze politieke afspraken in een verdrag te verankeren. Overeenkomstig artikel 81, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 deelde de federale minister van Buitenlandse Zaken op 1 augustus 2012 mee dat er geen bezwaar bestond tegen deze onderhandelingen.

De onderhandelingen werden op 27 oktober 2014 succesvol afgerond zodat de tekst kon worden geparafeerd. Na een nieuwe kennisgeving aan de federale minister van Buitenlandse Zaken werd het verdrag op 5 februari 2015 ondertekend.

2.2 De adviezen van de strategische adviesraden

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) heeft in zijn brief van 2 oktober 2014 aangegeven om in afwachting van zijn formele opheffing geen advies meer uit te brengen over voorontwerpen van decreet.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) bracht op 27 februari 2015 advies uit.

De MORA ziet in de realisatie van de nieuwe sluis en het daaraan gekoppelde verdrag, een aantal opportuniteiten voor de logistieke positie van Vlaanderen en in het verlengde daarvan voor de maatschappelijke en economische welvaart. Hij opteert er voor het overige voor om in zijn adviesverlening uit te gaan van een benadering vanuit een algemeen strategische invalshoek binnen het ruimere kader van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De Vlaamse Regering engageert zich ertoe hier in haar toekomstige beleidsbepaling rekening mee te houden.

2.3 Het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving bracht advies uit op 10 april 2015 met kenmerk 57.270/3.

De eerste opmerking van de Raad van State heeft betrekking op de vereenvoudigde wijzigingsprocedure voor de bijlage A tot F (artikel 15, lid 2, van het verdrag en artikel 3 van het ontwerp van instemmingsdecreet). De Raad van State bevestigt de principiële mogelijkheid voor de decreetgever om met toekomstige wijzigingen van een verdrag in te stemmen, mits aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Het is met name vereist dat het Vlaams Parlement de grenzen van de toekomstige wijzigingen kent en dat het uitdrukkelijk aangeeft dat het met die wijzigingen instemt. De Raad van State is van oordeel dat aan deze voorwaarden voldaan is.

Daarnaast beveelt de Raad van State ook aan dat elke wijziging van een bijlage niet alleen aan het Vlaams Parlement wordt meegedeeld, maar dat bovendien in elke wijziging wordt voorzien in een mechanisme zodat het Vlaams Parlement zich ertegen zou kunnen verzetten. De Vlaamse Regering kan om principiële redenen niet op het laatste element van deze aanbeveling ingaan. Het gaat hier immers om operationele en technische aanpassingen in het kader van de bouw van de sluis die binnen de budgettaire randvoorwaarde blijven. Het betreft met andere woorden typische activiteiten van de uitvoerende macht waar in een puur binnenlandse context evenmin telkens de goedkeuring van het Vlaams Parlement voor dient te worden gevraagd. Bovendien zou het zorgen voor een onevenwicht in de verdragsrelatie met de Nederlandse partner, waar dit niet voorzien is. Dit neemt niet weg dat ten aanzien van de bouw van de sluis het normale controlerecht van het Vlaams Parlement ten volle speelt en dat de Vlaamse volksvertegenwoordigers daarvoor de klassieke instrumenten van dat controlerecht (parlementaire vragen en interpellaties) kunnen aanwenden. Daarom wordt in artikel 3 van het ontwerp van instemmingsdecreet enkel voorzien dat de wijzigingen aan het Vlaams Parlement ter kennis worden gebracht. Uiteraard zal elke wijziging ook worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad, iets waar de Raad van State in zijn advies ook aan herinnert.

De tweede opmerking van de Raad van State heeft betrekking op de nadere regelingen over kanaalaanpassingen (artikel 10 van het verdrag). De Vlaamse Regering onderschrijft de zienswijze dat wanneer zulke nadere regeling zijn beslag krijgt in een formeel verdrag, dat via de geëigende procedure zal moeten verlopen. Afhankelijk van de specifieke situatie, zijn echter ook andere juridische vormen mogelijk.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN HET ONTWERP VAN DECREET

Artikel 1 maakt duidelijk dat het gaat om een gewestbevoegdheid (artikel 6, §1, 10, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 juncto artikel 167, §3, van de Grondwet).

Artikel 2 verleent instemming met het verdrag, waarvan de bijlagen overeenkomstig artikel 16 van het verdrag een onlosmakelijk onderdeel vormen, en met de Gemeenschappelijke Verklaring waarin de bepalingen nader worden toegelicht.

Artikel 3 verleent voorafgaandelijke instemming aan wijzigingen aan de bijlagen A tot F die overeenkomstig de vereenvoudigde wijzigingsprocedure uit artikel 15.2 van het verdrag zouden worden aangenomen. Wijzigingen aan het verdrag zelf of aan bijlage G in verband met de geschillenbeslechtsingsprocedure, zullen apart ter instemming aan het Vlaams Parlement moeten worden voorgelegd.

Voor de artikelsgewijze toelichting van het verdrag zelf wordt verwezen naar de Gemeenschappelijke Verklaring die bij de ondertekening is aangenomen.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

**GEMEENSCHAPPELIJKE VERKLARING BIJ HET VERDRAG TUSSEN
HET VLAAMSE GEWEST EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
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 sluizen 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 Middelburg 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 infrastructureel beheer 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 (prijsspeil 2008), hetgeen neerkomt op een verlaging van 1020 naar 920 miljoen euro (prijsspeil 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 sluizencomplex 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 (Stort. 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 sluizencomplex. 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 (TEN-T).

Artikel 5 *Kostenverdeling*

Op 24 december 2014 werd een voorlopige regeling getroffen in het besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie 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 niet-beschikbaarheid 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 kanaalaanpassingen zullen aannemen.

HOOFDSTUK 4
Toepasselijk recht en opdrachtgeverschap

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 uit maken 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- & Berendrechtsluis) 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 Berendrechtsluis 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 VNSC (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)."*¹

Eind 2013 werd vanuit de stuurgroep de vraag geformuleerd om op basis van "gelijkaardige" sluizen 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 €
<u>Verbetermaatregelen:</u>	<u>2,5</u>	<u>miljoen €</u>
Totaal	78,1	miljoen € (niveau 2012)
Baggeren voorhaven	30	miljoen €

Voor Vlaanderen:

Decreetskosten ² :	34,8	miljoen €
<u>Groot onderhoud:</u>	<u>28,8</u>	<u>miljoen €</u>
Totaal	63,6	miljoen € (niveau 2006)

¹ 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.

² 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-percentages 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 geëxtrapoleerd 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 €
Totaal	72,3	miljoen € (niveau 2012)
Baggerkost:	21,6	miljoen €

Voor Vlaanderen:

Decreetskosten:	34,8	miljoen €
Groot onderhoud:	28,8	miljoen €
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 sluizen 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.

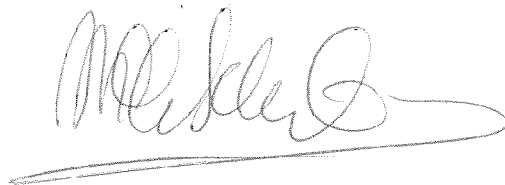
De basisgegevens worden verhoogd met opslagen ten behoeve van uitvoeringskosten, algemene kosten, winst en risico en BTW (19%). De kostenopstelling in de Managementsamenvatting is gebruikt voor de gezamenlijke nota, gecorrigeerd voor BTW, gecorrigeerd voor 30 jaar (RINK bestrijkt 20 jaar), toegevoegd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

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

Voor het Vlaamse Gewest



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



VOORONTWERP VAN DECREET



Voorontwerp van decreet houdende instemming met het Verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in (...) op (...).

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Mobiliteit, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Mobiliteit, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2 Het Verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in (...) op (...), en de bijhorende Gemeenschappelijke Verklaring zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de bijlagen A tot F, aangenomen overeenkomstig artikel 15.2, zullen volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



Advies

Ontwerp van decreet houdende instemming met het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in Terneuzen op 5 februari 2015

Brussel, 27 februari 2015

Adviesvraag: Ontwerp van decreet houdende instemming met het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in Terneuzen op 5 februari 2015

Adviesvrager: Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 17 februari 2015

Adviestermijn: spoedadvies

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 27 februari 2015

Inhoud

1.	Inleiding.....	32
2.	Inhoud van het verdrag	32
3.	Beleidsproces	33
4.	Advies.....	35
4.1.	Opportunities	35
4.2.	Aandachtspunten.....	36

1. Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn vroeg de MORA om advies over het Ontwerp van decreet houdende instemming met het verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in Terneuzen op 5 februari 2015.

De minister vroeg het advies bij hoogdringendheid omdat Nederland te kennen gaf het verdrag via een versnelde procedure aan de Staten-Generaal voor te leggen en ervan uitgaat dat de instemmingsprocedure voor het zomerreces wordt beëindigd. Via een spoedadvies kan ook de Vlaamse instemmingsprocedure versneld tot een einde worden gebracht.

De adviesvraag betreft het decreet dat instemt met het verdrag dat op 5 februari 2015 is ondertekend tussen Nederland en het Vlaams Gewest en dat de juridische vertaling vormt van de afspraken over een nieuwe sluis in het sluizencomplex van Terneuzen. Deze afspraken zijn opgenomen in het Besluit van het Politiek College van de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie (VNSC) van 19 maart 2012.

Het verdrag heeft tot doel om de uitvoering en de bekostiging te verzekeren van het nieuwe sluisproject te Terneuzen in het kanaal Gent-Terneuzen.

Het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 ziet de realisatie van de Nieuwe Zeesluis in Terneuzen samen met de Deurganckdoksluis in Antwerpen en het te realiseren Ship-project in Zeebrugge als cruciale schakels voor het verzekeren van de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens.

Het instemmingsdecreet over de sluis kadert ook binnen de operationele doelstellingen 19 en 29 van de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken “Investeringsinpassen in het Europese Transportinfrastructuurnetwerk en wegen op het Europese beleid” waarin wordt gesteld dat een groot deel van de belangrijke Vlaamse haven- en waterwegprojecten, zoals de nieuwe sluis Terneuzen, de Deurganckdoksluis, de Seine-Schelde verbinding en de opwaardering van het Albertkanaal, ingepast zijn in de Europese corridor North Sea – Mediterraan en waarbij Vlaanderen volop zal inzetten op het bekomen van maximale Europese cofinanciering.

2. Inhoud van het verdrag

Het Verdrag is opgesteld voor de verwezenlijking van een nieuwe sluis in het sluizencomplex te Terneuzen in het Kanaal van Terneuzen. Aan het verdrag is een Gemeenschappelijke Verklaring van de twee partijen gekoppeld die op dezelfde datum als het verdrag is ondertekend en die de verdragstekst nader toelicht.

De belangrijkste bepalingen van het verdrag zijn:

- Budgettair: De som van de geraamde kosten voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de sluis gedurende 30 jaar bedraagt maximaal 995 miljoen euro, waarvan maximaal 920 miljoen euro voor de aanleg.
- Kostenverdeling Nederland-Vlaanderen: Ongeacht de effectieve hoogte van de kosten voor aanleg, infrastructureel beheer en onderhoud van de sluis levert Nederland een vaste bijdrage van 155,4 miljoen euro. Vlaanderen zal de Nederlandse bijdrage aanvullen tot het daadwerkelijk benodigde bedrag. Vlaanderen neemt ook het initiatief voor de aanvraag van EU-financiering.
- Aanbesteding: Nederland is juridisch opdrachtgever en gunt de contracten voor de aanleg, na advisering van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC). De aanbesteding zal plaatsvinden op basis van een Design en Build concept. Het onderhoud zal apart worden gecontracteerd.
- Kanaalaanpassingen: Indien kanaalaanpassingen worden voorgesteld op Nederlands grondgebied moet gezamenlijk overleg worden gepleegd binnen de VNSC. Vlaanderen betaalt de kosten voor de aanleg, infrastructureel beheer en onderhoud van kanaalaanpassingen op Vlaams grondgebied alsook de meerkosten¹ van aanleg, beheer en onderhoud gedurende 30 jaar van kanaalaanpassingen op Nederlands grondgebied.
- Monitoring: de VNSC krijgt de opdracht om een bestendige bestuurlijke monitoring te voorzien die permanent moet waken over de procesvoortgang en de timing van de werken

3. Beleidsproces

Aan de ondertekening van het verdrag is reeds een gans proces voorafgegaan en na de instemming door beide parlementen en de ratificatie van het verdrag, moeten nog diverse processtappen worden doorlopen. Binnen dit traject zijn verschillende inspraakmomenten voorzien. Hieronder een bondig overzicht:

- 11 maart 2005: Vlaanderen en Nederland bevestigen in een memorandum om gezamenlijk de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen te verkennen.
- 2005-2010: Een brede verkenning van 64 mogelijke alternatieven en opmaak van een MKBA, waarbij 3 sluisalternatieven het beste scoren.
- 2009: Het Stakeholdersadviesforum² brengt een positief advies uit over het gevoerde onderzoek in de verkenningfase en adviseert om de voorkeursbeslissing

¹ Meerkosten betreffen bijv. situaties waarin de werken op verzoek van Vlaanderen groter, breder, hoger of dieper worden dan de normale vervangingsplannen van Nederland of werken die op verzoek van Vlaanderen eerder dan volgens de normale afschrijvingstermijn zouden plaatsvinden.

² Om de vele belanghebbende en geïnteresseerde partijen bij het proces te betrekken, is een adviesforum opgericht. Dit Stakeholders Advies Forum (SAF) wordt heeft een brede samenstelling met onder meer vertegenwoordigers van gemeentelijke en provinciale besturen, van maatschappelijke belangengroepen en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven.

te richten op de oplossing grote zeesluis binnen het bestaande sluizencomplex Terneuzen.

- 16 april 2009: Beslissing van Vlaanderen en Nederland om 3 alternatieven mee te nemen in het vervolgonderzoek (kleine zeesluis, grote zeesluis, combisluis).
- 12 januari 2011: Besluit van Vlaanderen en Nederland om uit te gaan van één voorkeursalternatief, namelijk een grote zeesluis .
- 19 maart 2012: Start van de planuitvoering met het Besluit van de VNSC, inclusief politiek akkoord, over de afmetingen en de kostenverdeling van de sluis. Het besluit betekent de start van de verdragsonderhandelingen.
- 2012-2014: Planuitwerkingsfase waarbij een projectteam werkt aan een referentieontwerp. In 2014 is inspraak georganiseerd over de onderzoeksfase.
- 5 februari 2015: Verdrag Vlaanderen-Nederland voor de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen.
- 2015: Het ontwerptracébesluit wordt voorgesteld, tegelijk met het milieueffectenrapport. Op beide rapporten is inspraak mogelijk.
- 2015: Einde van de projectuitwerkingsfase en definitief projectbesluit. Alle onderzoeken moeten afgerond zijn en Nederland en Vlaanderen moeten het definitieve projectbesluit nemen.
- 2015-2017: Aanbesteding van de bouw. Via een aanbestedingsprocedure wordt in 2016 de aannemer voor de sluis gekozen. Geraamde start van de werken 2017.
- 2017-2021: Bouw nieuwe sluis.

4. Advies

De MORA opteert er principieel voor om geen uitspraken te doen over individuele projecten, maar in zijn adviesverlening uit te gaan van een benadering vanuit een algemeen-strategische invalshoek binnen het ruimere kader van het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken.

De Raad ziet in de realisatie van de nieuwe sluis en het daaraan gekoppelde verdrag, vanuit de strategische invalshoek een aantal opportuniteiten voor de logistieke positie van Vlaanderen en in het verlengde daarvan voor de maatschappelijke en economische welvaart. Voor de Raad is het goed dat het voorgelegde instemmingsdecreet dit mogelijk maakt.

Daarnaast geeft de MORA ook een aantal bemerkingen mee die in het verdere verloop van het proces bijzondere aandacht zullen vergen.

4.1. Opportuniteiten

In zijn Mobiliteitsverslagen van 2011 en 2013 benadrukte de MORA het maatschappelijke en economische belang van logistiek in Vlaanderen, van de economische poorten en vooral van een goede bereikbaarheid van deze poorten. De Raad ziet met de realisatie van de nieuwe zeesluis een aantal opportuniteiten om via een betere bereikbaarheid van één van onze logistieke poorten, bij te dragen tot een versterking van de logistiek in Vlaanderen.

4.1.1. Vlaanderen als logistieke regio versterken

Het PACT 2020 stelt dat tegen 2020 de economische poorten vlot bereikbaar moeten zijn via de verschillende transportmodi en via de verschillende transportdragers. Daarnaast is één van de doelstellingen van VIA om Vlaanderen tegen 2020 tot de beste Europese regio op het vlak van slimme en duurzame logistiek te laten uitgroeien.

De MKBA uit 2010 die een analyse maakt van de te verwachten welvaartseffecten, wijst uit dat de aanleg van nieuwe infrastructuur om de maritieme toegang van de kanaalzone Gent-Terneuzen te verbeteren in alle gevallen positief is voor Vlaanderen.

Het in de kanaalzone aanwezige en toekomstige potentieel aan goederenstromen zal zonder extra sluiscapaciteit niet of tegen hogere kosten gerealiseerd kunnen worden. Hierdoor bestaat het gevaar dat de kanaalzone minder aantrekkelijk wordt als vestigingsplaats voor economische en/of logistieke activiteiten.

De vooropgestelde uitbreiding van de sluiscapaciteit vergroot voor Vlaanderen de troeven als logistieke poort en optimaliseert tevens een belangrijke schakel in het project Seine-Schelde; één van de grootste Europese binnenvaartprojecten dat een vlotte binnenvaartverbinding voor grote schepen wil verzekeren tussen de bekkens van de Seine in Frankrijk en de Schelde - en Rijndelta in Nederland en Duitsland.

4.1.2. Belang van de economische poorten en de bereikbaarheid ervan

De MORA wees al meermaals op het belang van de economische poorten in en voor Vlaanderen en in het verlengde daarvan op de noodzaak van een goede multimodale bereikbaarheid van deze poorten.

Als één van onze economische poorten is de Gentse haven van groot maatschappelijk en economisch belang voor Vlaanderen (en ook Nederland).

De directe toegevoegde waarde in de Gentse haven bedroeg in 2012 ca. 3,2 miljard euro. De indirecte toegevoegde waarde wordt geraamd om ca. 3 miljard euro³. De haven genereerde in 2012 een directe en indirecte tewerkstelling van 60.000 VTE.

Uitbreiding van de sluiscapaciteit verbetert de toegang tot de haven van Gent en kan als gevolg daarvan een positieve impact hebben op de maatschappelijke en economische indicatoren zoals tewerkstelling, toegevoegde waarde en investeringen.

4.1.3. Anticiperen op de toenemende druk op de capaciteit

In 2013 voeren in totaal ca. 65.000 schepen door het sluizencomplex in Terneuzen. In de MKBA is berekend dat afhankelijk van het gehanteerde toekomstscenario het ladingaanbod en de omvang van het scheepvaartverkeer tegen 2020 en 2040 aanzienlijk zullen stijgen (naar 70.000 tot 86.000 schepen tegen 2020).

Verwacht wordt dat gegeven de huidige capaciteit van het sluizencomplex de wachttijden voor de schepen daardoor fors zullen oplopen alsook in het verlengde daarvan de gegeneraliseerde transportkosten.

Met een uitbreiding van de sluiscapaciteit kan de toenemende druk als gevolg van het stijgende scheepvaartverkeer en de schaalvergroting van de scheepvaart beter worden ondervangen.

4.2. Aandachtspunten

Naast een schets van de opportuniteiten geeft de MORA ook een aantal aandachtspunten mee voor de Vlaamse overheid.

4.2.1. Financiering verzekeren

De raming voor de uitbreiding van de sluiscapaciteit via een nieuwe zeesluis bedraagt ca. 920 miljoen euro. De kosten voor het onderhoud voor 30 jaar worden geraamd op ca. 75 miljoen euro. Nederland betaalt 155 miljoen euro. Vlaanderen draagt de overige

³ Bron: Vlaamse Havencommissie. De Vlaamse havens – feiten, statistieke en indicatoren voor 2013.

kosten. Van de Nederlandse bijdrage zou de Zeeuwse regio 10 miljoen euro voor haar rekening nemen. Aan Vlaamse zijde zou het havenbedrijf Gent 15% op zich nemen.

De Europese Unie kende voor de studiefase al ca. 4 miljoen euro aan cofinanciering toe. Dat gebeurde in het kader van het TEN-T-programma. Het ging om de helft van de totale kostprijs van het studiewerk.

Ook voor de verdere realisatie van het project wordt erop gerekend dat een maximaal beroep kan worden gedaan op Europese cofinanciering. Vlaanderen moet het initiatief nemen voor deze subsidieaanvraag. De bijdrage van Europa bedraagt maximaal 40% van de projectkosten maar is nog niet verworven.

De MORA acht het aangewezen om dit investeringsproject (voor Vlaanderen ca. 840 miljoen euro voor aanleg en onderhoud sluis exclusief investeringen achterland) te kaderen binnen een multimodale benadering voor de prioritering van infrastructuurinvesteringen voor logistiek, waarbij over de modi heen en op basis van objectieve afwegingen, de prioriteiten worden vastgelegd en afhankelijk van deze prioritering de financiering wordt voorzien.

4.2.2. Bijkomende investeringen op grond van objectieve afwegingen

De Nieuwe Sluis Terneuzen moet de toegang tot de havens van Gent en Terneuzen verbeteren en mee zorgen voor een vlottere doortocht van binnenvaartschepen tussen Nederland, België en Frankrijk.

Het verdrag omvat een aantal bepalingen over de kosten, de kostenverdeling en de betalingsregeling in geval van eventuele kanaalaanpassingen die één van de partijen zou voorstellen. Concrete kanaalaanpassingen zijn evenwel geen onderdeel van het sluisproject noch van het verdrag van 5 februari 2015.

Wel lijst bijlage D van het verdrag een aantal kanaalaanpassing op die nodig worden geacht indien grotere schepen het kanaal Gent-Terneuzen bevaren. Het gaat hierbij onder meer om een aanpassing van het profiel van het kanaal⁴, een verdieping van de vaargeul, bochtverbredingen en aanpassingen aan verschillende bruggen nodig. De kosten hiervan worden geraamd op ca. 928 miljoen euro.

Naast de kosten op Vlaams grondgebied zijn de meerkosten van de kanaalaanpassingen en de meerkosten van het beheer en onderhoud op Nederlands grondgebied, volgens het verdrag voor rekening van Vlaanderen. Nederland draagt hier maximaal 15% aan bij met een maximum van 164,3 miljoen euro.

De MORA is van oordeel dat grote infrastructuurinvesteringsprojecten, en dus ook de eventuele maatregelen voor bijkomende kanaalaanpassingen, het voorwerp moeten zijn van objectieve maatschappelijke en economische afwegingen.

⁴ De aanpassing van het profiel kan grotendeels binnen de huidige oevers.

4.2.3. Druk op de capaciteit achterlandinfrastructuur

De bouw van een grote zeesluis heeft niet alleen effecten op de kanaal- en havengebonden activiteiten. Er kan ook een impact op de achterlandinfrastructuur worden verwacht.

De Verkeerstoets⁵ die voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen in 2008 is opgemaakt en die input leverde voor de kosten-baten analyse geeft indicaties van de te verwachten effecten van de projectalternatieven op de verkeersstromen en de voertuigverliesuren in het studiegebied.

Hieruit blijkt dat bij alle projectalternatieven het auto- en vrachtverkeer over de weg in de projectomgeving, in de avondspits 5 tot 7% hoger zijn dan in het nulalternatief en dat het aantal voertuigverliesuren in 2020 ca. 5% en in 2040 ca. 15% hoger zouden liggen dan in het nulalternatief.

4.2.4. Blijvende aandacht voor het participatietraject

Zoals eerder geschetst heeft de beslissing voor de uitbreiding van de sluiscapaciteit in het sluizencomplex van Terneuzen en het daaruit voortvloeiende verdrag tussen Nederland en Vlaanderen reeds een uitgebreid beleidsproces doorlopen met ook diverse inspraakmomenten.

Voor de verdere uitwerking van het project moeten evenwel nog verschillende stappen in het proces worden gezet.

Gegeven de fundamentele bijdrage vanuit Vlaanderen voor de realisatie van het project verwacht de MORA dat transparant wordt gecommuniceerd over het verdere verloop van het beleidsproces en de budgettaire context en dat blijvend aandacht wordt geschonken aan het participatietraject.

⁵ Verkeerstoets Kanaalzone Gent-Terneuzen. Eindrapport. Goudappel Coffeng, MINT, 19 september 2008.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 57.270/3
van 10 april 2015

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het Verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in Terneuzen op 5 februari 2015’

Op 16 maart 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het Verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in Terneuzen op 5 februari 2015’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 7 april 2015. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Jan SMETS en Koen MUYLLE, staatsraden, Marc RIGAUX, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 10 april 2015.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voorontwerp van decreet strekt ertoe om instemming te verlenen met het ‘Verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in Terneuzen op 5 februari 2015’ (hierna: het Verdrag) en de bijbehorende Gemeenschappelijke Verklaring (artikel 2). Het Verdrag is opgesteld voor de verwezenlijking van een nieuwe sluis in het sluizencomplex te Terneuzen in het Kanaal van Terneuzen naar Gent.

Tevens wordt voorafgaande instemming verleend met de wijzigingen van de bijlagen A tot F bij dat Verdrag, die overeenkomstig artikel 15, lid 2, van het Verdrag zullen worden aangenomen (artikel 3).

ALGEMENE OPMERKINGEN

3.1. Artikel 15, lid 2, van het Verdrag luidt: “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”.

Luidens artikel 1, (c), van het Verdrag wordt onder bewindslieden verstaan:

“- voor Nederland: de Minister van Infrastructuur en Milieu;

- voor Vlaanderen: de Minister bevoegd voor Havenbeleid;”.

De bijlage A bij het Verdrag omschrijft de Nieuwe Sluis Terneuzen; bijlage B bevat een kaart met het gebied waarin de nieuwe sluis wordt aangelegd binnen het bestaande sluizencomplex en het gebied voor het infrastructureel beheer en onderhoud ervan; bijlage C voorziet in een betalingsregeling; bijlage D bevat een lijst met kanaalaanpassingen waarbij de bestaande infrastructuur wordt vervangen of aangepast; bijlage E voorziet in een regeling met betrekking tot de afwijkingen van de overeenkomsten en bijlage F bevat de uitgangspunten voor de raming van de kosten en meerkosten van het infrastructureel beheer en onderhoud.

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met hogere rechtsnormen verstaan.

3.2. Door de bijlagen A tot F bij het Verdrag bij onderlinge overeenkomst te wijzigen, kunnen de voormelde bewindslieden het Verdrag, waarvan de bijlagen een onlosmakelijk onderdeel vormen², wijzigen. Dat noopt tot het maken van de hierna volgende opmerking.

3.3. Zoals de afdeling Wetgeving van de Raad van State in het verleden al heeft opgemerkt, is het voor de decreetgever weliswaar niet onmogelijk om met toekomstige wijzigingen van een internationaal verdrag in te stemmen, mits evenwel aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Zo heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State in verband met het Verdrag van Lissabon in het bijzonder het volgende opgemerkt:

“Bij deze bepalingen wordt aan Europese organen de bevoegdheid opgedragen om een aantal bepalingen te wijzigen zonder goedkeuring van de lidstaten overeenkomstig hun respectieve grondwettelijke bepalingen. België en de deelentiteiten ervan zouden dus gebonden kunnen zijn door een wijziging van het Verdrag zonder dat de bevoegde wetgevende vergaderingen daar uitdrukkelijk mee hebben ingestemd³. De omstandigheid dat, desgevallend, de besluiten van de Europese Raad of van de Raad met eenparigheid van stemmen moeten worden genomen, doet niets af aan die vaststelling⁴.

Zowel het Hof van Cassatie⁵ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁶ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: het is vereist dat de Wetgevende Kamers en, in voorkomend geval, de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁷ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.”⁸

² Artikel 16 van het Verdrag.

³ Voetnoot 57 van advies 44.028/AV: Zie de toepasselijke teksten onder bovenvermeld nr. 24 (...).

⁴ Voetnoot 58 van advies 44.028/AV: De meeste “overbruggingsclausules” bepalen dat de besluiten met eenparigheid van stemmen worden vastgesteld. Dit is echter niet het geval met de besluiten waarvan sprake is in de artikelen 98, 107, lid 2, c), 129, lid 3, 281, tweede alinea, en 300, lid 5, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

⁵ Voetnoot 59 van advies 44.028/AV: Cass., 19 maart 1981, *Arr. Cass.*, 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. VERHOEVEN; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

⁶ Voetnoot 60 van advies 44.028/AV: Zie o.m. advies 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl. St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl. St.*, W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl. St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

⁷ Voetnoot 61 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁸ Advies 44.028/AV van 29 januari 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 19 juni 2008 ‘houdende instemming met het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met de Slotakte, gedaan te Lissabon op

3.4. Artikel 15, lid 2, van het Verdrag lijkt voldoende specifiek opdat aan de eerste voorwaarde zou zijn voldaan. Artikel 3 van het voorontwerp van decreet voorziet erin dat de decreetgever instemt met de toekomstige wijzigingen van de bijlagen A tot F bij het Verdrag die de bewindslieden met toepassing van het voormelde artikel 15, lid 2, overeenkomen, zodat ook aan de tweede voorwaarde is voldaan.

4.1. Het voorgaande neemt niet weg dat met toepassing van artikel 15, lid 2, van het Verdrag wijzigingen in de bijlagen A tot F zouden kunnen worden aangenomen waarmee het Vlaams Parlement het eventueel niet eens is. Om in overeenstemming te zijn met artikel 167, § 3, van de Grondwet en met artikel 16, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, moet het Vlaams Parlement de mogelijkheid krijgen om duidelijk te maken dat het niet eens is met een bepaalde wijziging. Hiertoe dient artikel 3 van het ontwerp te worden aangevuld met een bepaling waarin wordt voorzien in een verplichting voor de Regering om elke ontworpen wijziging binnen een relatief korte termijn aan het Vlaams Parlement mee te delen, die de gelegenheid moet krijgen om binnen een bepaalde termijn zich hiertegen te verzetten. Die bepaling zou als volgt kunnen luiden:

“De Vlaamse Regering meldt elk ontwerp van wijziging van een bijlage als vermeld in het eerste lid, zo spoedig mogelijk aan het Vlaams Parlement. Het Vlaams Parlement kan binnen een termijn van één maand na de mededeling van de Vlaamse Regering, vermeld in het tweede lid, zich in afwijking van het eerste lid ertegen verzetten dat deze wijziging volkomen gevolg zal hebben.”

4.2. De Vlaamse minister bevoegd voor het Havenbeleid zal er op het ogenblik van het sluiten van een overeenkomst over een dergelijke wijziging overeenkomstig artikel 15, lid 2, van het Verdrag op moeten toezien dat deze niet kan in werking treden vooraleer de termijn verstreken is waarbinnen het Vlaams Parlement zich kan verzetten, en dat deze wijziging niet zal in werking treden indien het Vlaams Parlement zich er binnen de die termijn daadwerkelijk tegen zou verzetten.

5. Er wordt in herinnering gebracht dat het mechanisme van de voorafgaande instemming vervat in artikel 3 van het voorontwerp, niets afdoet aan de verplichting, voortvloeiend uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 55 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, om die wijzigingen bekend te maken in het Belgisch Staatsblad opdat ze in het interne recht gevolg zouden kunnen hebben.⁹

6.1. Artikel 6, lid 5, van het Verdrag bepaalt dat de verdragsluitende partijen “in een nadere regeling ter uitvoering van dit Verdrag afspraken [kunnen] maken over de verdeling van de kosten bij functieverbetering of bij functieherstel”.

13 december 2007’ (*Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 4-568/1, 355-356, opmerking 28); zie eveneens adv.RvS 51.151/VR van 3 april 2012 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 juni 2012 ‘houdende instemming met het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), ondertekend te Brussel op 2 februari 2012’ (*Parl.St.* Senaat 2011-12, nr. 5-1598/1, 40-41).

⁹ Ter gelegenheid van de bekendmaking van een aanvaarde wijziging van een bijlage bij het Verdrag zal tevens melding moeten worden gemaakt van de datum van mededeling van de wijziging aan het Vlaams Parlement en van het feit dat het Vlaams Parlement zich hier niet tegen heeft verzet.

6.2. Artikel 10 van het Verdrag bepaalt dat 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. Om nadere toelichting gevraagd over wat wordt bedoeld met een “nadere regeling ter uitvoering van dit Verdrag”, antwoordde de gemachtigde:

“De gemeenschappelijke verklaring bij het verdrag, die een overeenstemming tussen de Partijen vormt als vermeld in artikel 31, tweede lid, onder a van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht en door de Partijen wordt beschouwd als een primair middel van interpretatie, stelt over dit artikel dat *‘de Partijen [de vrijheid hebben] om te bepalen welke juridische vorm de toekomstige afspraken over kanaalaanpassingen zullen aannemen.’*

Rekening houdend met de concrete omstandigheden van elke kanaalaanpassing en de situatie die op dat ogenblik zal bestaan, zullen de Partijen met andere woorden de meest adequate en zekerheid verschaffende juridische vorm kiezen voor de besluitvorming. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om het sluiten van een nieuw verdrag of om een besluit van het politieke college van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie op basis van artikel 4, eerste lid, onder a, van het op 21 december 2005 tot stand gekomen Verdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest, enerzijds, en het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds, inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium, maar eventueel ook om een administratieve afspraak voor grensoverschrijdende of interterritoriale samenwerking tussen de bevoegde overheidsdiensten op basis van artikel 18 van het Benelux-Verdrag inzake grensoverschrijdende en interterritoriale samenwerking, ondertekend te 's-Gravenhage op 20 februari 2014 (zodra dat verdrag in werking zal zijn getreden).”

6.3. In punt 6 van bijlage C bij het Verdrag wordt bepaald dat “De Nederlandse en Vlaamse ambtenaar (...) in onderling overleg een regeling [kunnen] opstellen over de administratieve afhandeling van hetgeen in deze bijlage is bepaald”.

6.4. In verband met dergelijke (nadere) regelingen kan worden verwezen naar wat de Raad van State in advies 42.631/AV van 8 mei 2007 heeft opgemerkt:

“Voor zover deze akkoorden alleen maar voorzien in de administratieve en technische uitvoering van een verdrag en ermee slechts beoogd wordt de rechten en verplichtingen die in het verdrag zelf reeds zijn opgenomen uitvoerbaar te maken, zijn deze akkoorden geen nieuwe verdragen, doch louter ‘executive agreements’. Ze behoeven dan ook niet door de Koning te worden gesloten. De Wetgevende Kamers hoeven er hun instemming niet aan te verlenen.¹⁰

Uit de praktijk blijkt echter ook dat sommige akkoorden wel zelf autonome regelingen inhouden, die nieuwe rechten en verplichtingen met zich brengen voor de overheden of de burgers. In dat geval dienen deze akkoorden als verdragen te worden beschouwd. Op grond van artikel 167, § 2, van de Grondwet zouden ze dan ook in beginsel door de Koning moeten worden gesloten en de Wetgevende Kamers zouden er hun instemming mee dienen te betuigen. Voor zover het gaat om ‘gemengde verdragen’ dienen daarenboven de gemeenschaps- en/of gewestregeringen te worden betrokken bij

¹⁰ Voetnoot 7 van advies 52.631/AV: Zie onder meer J. MASQUELIN, *Le droit des traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique*, Brussel, 1980, p. 206 208; G. CRAENEN, *De staatsrechtelijke regeling van aanvaarding en invoering van verdragen in België*, Preadvies VVSRBN, Deventer, 2006, p. 7.

het sluiten ervan en dienen ook de gemeenschaps- en/of gewestparlementen er hun instemming mee te verlenen.”¹¹

Telkens een (nadere) regeling wordt gesloten, zal derhalve moeten worden nagegaan of het niet om een verdrag gaat. Is dat het geval, dan dient de geëigende procedure voor het sluiten ervan te worden gevolgd en kan de regeling geen gevolg hebben dan nadat het de instemming van het Vlaams Parlement heeft gekregen. Gelet op artikel 190 van de Grondwet, zal een dergelijk (nadere) regeling, om verbindend te zijn, moeten worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Marnix VAN DAMME

¹¹ Adv.RvS 42.631/AV van 8 mei 2007 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 9 februari 2009 ‘houdende instemming met het Raamakkoord tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Franse Republiek betreffende de grensoverschrijdende samenwerking inzake gezondheidszorg, ondertekend te Moeskroen op 30 september 2005’, *Parl.St.* Senaat 2007-08, nr. 4-912/1, 15.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, ondertekend in Terneuzen op 5 februari 2015, en de bijhorende Gemeenschappelijke Verklaring zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen aan de bijlagen A tot F, aangenomen overeenkomstig artikel 15.2, zullen volkomen gevolg hebben. Elke wijziging wordt ter kennis gebracht van het Vlaams Parlement.

Brussel, 5 juni 2015.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

BIJLAGE:

Tekst van het verdrag

**VERDRAG
TUSSEN
HET VLAAMSE GEWEST
EN
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
BETREFFENDE
DE AANLEG VAN DE NIEUWE SLUIS TERNEUZEN**

HET VLAAMSE GEWEST, enerzijds,

en

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN, anderzijds,

hierna te noemen "de Verdragsluitende Partijen",

VERWIJZEND NAAR:

- het op 20 juni 1960 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden 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 de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, enerzijds, en het Koninkrijk der Nederlanden, 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 Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

OVERWEGENDE DAT:

- Vlaanderen en Nederland 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;
- Vlaanderen en Nederland 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 Mobiliteit en Openbare Werken van Vlaanderen en de Minister van Infrastructuur en Milieu van Nederland 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 de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest, enerzijds, en het Koninkrijk der Nederlanden, 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;
- Vlaanderen en Nederland 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 sluizencomplex 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 Standaardssystematiek 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-methodek.
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:
 - (a) de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen worden naar rato van de kostenverhouding, vermeld in het eerste lid, verminderd;
 - (b) de definitieve kostenverhouding wordt bij de ingebruikname van de nieuwe sluis vastgesteld of, bij fasering van de werken, uiterlijk tien jaar na het definitief worden van het Tracébesluit.

Artikel 6
Infrastructureel beheer en onderhoud

1. 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.
2. 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.
3. Als het infrastructureel beheer en onderhoud van de voorhaven 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.
4. 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.
5. 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 infrastructureel beheer en onderhoud gericht op functiebehoud.

HOOFDSTUK 3
Kanaalaanpassingen

Artikel 7
Besluitvorming en uitvoering kanaalaanpassingen

1. 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.
2. De uitvoering van een kanaalaanpassing op Nederlands grondgebied vindt plaats in gezamenlijk overleg tussen de Verdragsluitende Partijen.
3. De VNSC bepaalt de datum van ingebruikname van een kanaalaanpassing.

4. 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 infrastructureel 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 infrastructureel 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 conflictregels 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.

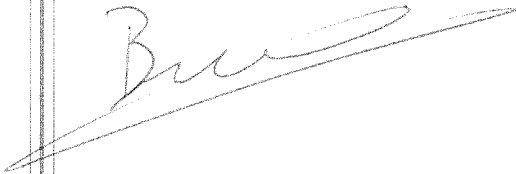
Artikel 18
Inwerkingtreding

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 Vlaamse Gewest



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



BIJLAGE A
NIEUWE SLUIS TERNEUZEN

1. Het project nieuwe sluis omvat niet alleen de aanleg van de nieuwe sluisolk 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. KAART

**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.

Jaar	Nederlandse bijdrage
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 infrastructureel 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 infrastructureel 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 INFRASTRUCTUREEL BEHEER EN ONDERHOUD

De raming, vermeld in artikel 6, tweede lid, van het Verdrag, betreft de getoetste nominale raming van de kosten van infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis en de meerkosten in de voorhaven 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.