

BESLUIT VAN HET POLITIEK COLLEGE VAN DE VLAAMS-NEDERLANDSE SCHELDE COMMISSIE INZAKE PLANUITWERKINGSFASE GROTE ZEESLUIS KANAAL GENT- TERNEUZEN

Het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie (VNSC), vertegenwoordigd door de bevoegde bewindspersonen:

voor Nederland, de Minister van Infrastructuur en Milieu, hierna te noemen "**Nederland**"
voor Vlaanderen de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, hierna te noemen "**Vlaanderen**",

Gezamenlijk aan te duiden als: "**Ondergetekenden**",

GELET OP: artikel 4, eerste lid, onder a van het 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 van 21 december 2005,

OVERWEGENDE DAT:

1. Nederland en Vlaanderen op 11 maart 2005 in een Memorandum van Overeenstemming zijn overeengekomen om gezamenlijk de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen te verkennen (hierna te noemen de Verkenning);
2. de in de Verkenning opgenomen probleemanalyse concludeert dat er zich wat betreft de toegankelijkheid voor zeeschepen nu en straks mogelijke problemen voordoen van afmetingen, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van doorvaart en er voor de binnenvaart een potentieel capaciteitsprobleem ligt;
3. in de Verkenning verschillende oplossingsrichtingen zijn onderzocht om deze (potentiële) problemen op te lossen;
4. het Stakeholdersadviesforum (SAF) in januari 2009 advies heeft gegeven over het verkennend onderzoek, waarbij het de tijdens de uitvoering van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) onderzochte oplossingsrichtingen heeft getoetst op hun oplossend vermogen;
5. het SAF adviseert om de voorkeursbeslissing te richten op de oplossing grote zeesluis binnen complex waarbij het SAF aantekent dat de oplossing combisluis op een aantal aspecten beter scoort ten opzichte van de grote zeesluis maar in oplossend vermogen en toekomstgerichtheid dan weer minder is dan de grote zeesluis;
6. Nederland en Vlaanderen op 16 april 2009 zijn overeengekomen om drie alternatieven (combisluis, kleine zeesluis, grote zeesluis) mee te nemen in het vervolgonderzoek en binnen de range van deze alternatieven te zoeken naar een optimale variant;
7. in aanvulling op de Verkenning onder meer een Public Private Comparator (9-3-2010) is uitgevoerd en de MKBA (eindrapportage versie 1.5, december 2010, hierna te noemen MKBA) is herzien;
8. Nederland en Vlaanderen op 12 januari 2011 onder voorwaarden zijn overeengekomen om voorshands tot nadere uitwerking te komen van één voorkeursalternatief, te weten het alternatief van een grote zeesluis (hierna te noemen "Grote zeesluis"), om te bezien of het mogelijk is dit alternatief als uitgangspunt te nemen in een planuitwerkingsfase;
9. het wenselijk is een besluit te nemen ten behoeve van de start van de planuitwerkingsfase.

Besluit als volgt:

1. Reikwijdte project Grote zeesluis

- a. Het project Grote zeesluis zoals beschreven in de MKBA omvat zuiver de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud van een grote zeesluis gedurende 30 jaar. Hierbij geldt dat deze sluis gerealiseerd dient te worden binnen het bestaande sluizencomplex in Terneuzen zoals weergegeven met de rode lijn op de kaart opgenomen in bijlage 1 bij dit Besluit. De werken die binnen deze lijn vallen maken deel uit van het project. Het gebied waar na ingebruikneming van de Grote zeesluis infrastructureel beheer

- en onderhoud op van toepassing is, wordt weergegeven door de blauwe arcering en de blauwe lijn op de kaart opgenomen in bijlage 1 bij dit Besluit (bijlage 1)
- b. In de planuitwerkingsfase zullen de volgende afmetingen als uitgangspunt gelden: 427m x 55m x 16m (l*b*d).

2. Kosten project Grote zeesluis

- a. De kosten van het project Grote zeesluis betreffen de voorbereiding, de aanleg, en het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende 30 jaar. De Life cycle cost benadering voor de levensduur van 100 jaar vormt het uitgangspunt bij de te hanteren ontwerpeisen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de staat van oplevering van de sluis na 30 jaar.
- b. De aanlegkosten van de Grote zeesluis zijn in het aanvullend onderzoek na de Verkenning geraamd op 930 miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2008).
- c. 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).
- d. De som van de ramingen omschreven onder b en c geldt als maximum voor de uitvoering van het project Grote zeesluis en vormt inclusief de BTW de budgettaire randvoorwaarde.
- e. In de planuitwerkingsfase zullen de ramingen, genoemd onder b en c, nader worden gepreciseerd.

3. Verdeling kosten project Grote zeesluis

- a. Vlaanderen en Nederland dragen elk 50% van de kosten van de planuitwerkingsfase. Het betreft enkel de externe kosten, de kosten voor eigen personeel worden niet in rekening gebracht.
- b. Met uitzondering van de kosten van de planuitwerkingsfase zullen de kosten van voorbereiding, aanleg, infrastructureel beheer en onderhoud van de Grote zeesluis als volgt worden verdeeld:
 - 1°. Nederland zal een bijdrage van 141,9 miljoen euro (excl. BTW, prijspeil 2008) leveren, ongeacht de werkelijke projectkosten;
 - 2°. Vlaanderen zal de Nederlandse bijdrage aanvullen tot de werkelijke projectkosten.
- c. Indien door de EU een bijdrage wordt verleend inzake de Grote zeesluis worden de bijdragen van Vlaanderen en Nederland naar rato van de projectkostenverdeling verminderd. Vlaanderen neemt het initiatief voor dergelijke subsidieaanvraag.
- d. Vlaanderen en Nederland dragen elk de financieringskosten en de BTW voor hun aandeel in de kosten van het project.
- e. Wijzigingen van de reikwijdte van het project Grote zeesluis vallen niet onder de risico's maar komen voor rekening van de partij die verzoekt om aanpassing van de reikwijdte.

4. Zicht op financiering

- a. Met de kostenverdeling, omschreven onder 3b, is zicht op financiering gerealiseerd.
- b. Voor de Nederlandse bijdrage betekent zicht op financiering, dat de Nederlandse bijdrage in het project gealloceerd is in de Nederlandse begroting.
- c. Voor de Vlaamse bijdrage betekent zicht op financiering dat de bijdrage gegarandeerd is door een bestuurlijk commitment.
- d. Het bestuurlijk commitment is voorafgaand aan de start van de planuitwerkingsfase geformaliseerd door het verankeren van de Vlaamse bijdrage in dit Besluit van het Politiek College van de VNCS. Dit houdt in dat de Vlaamse Regering een besluit heeft genomen om Vlaanderen te mandateren een overeenkomst te sluiten met Nederland over een kostenverdeling. De afgesproken kostenverdeling wordt in de meerjarenbegroting van Vlaanderen ingeschreven.

5. Planuitwerkingsfase project Grote zeesluis.

- a. Ten behoeve van het project Grote zeesluis zullen Vlaanderen en Nederland een planuitwerkingsfase uitvoeren. De planuitwerkingsfase wordt uitgevoerd in opdracht van de VNSC.
- b. Indien wordt gekozen voor Design, Build, Finance en Maintain (DBFM) moet rekening worden gehouden met de staat van oplevering van de sluis na 30 jaar.
- c. Gedurende de planuitwerkingsfase:
 - 1°. wordt gezocht naar optimalisatie mogelijkheden binnen de gestelde budgettaire randvoorwaarde voor het design, de fasering en de financiering van de nieuwe sluis, binnen het alternatief Grote zeesluis;
 - 2°. vindt er optimalisatie plaats binnen de kosten van aanleg, infrastructureel beheer en onderhoud genoemd onder 3;
 - 3°. hebben zowel Vlaanderen als Nederland het recht bij zwaarwegende redenen hun verdere deelname aan het project te beëindigen naar aanleiding van de uitkomsten van de herziene ramingen in de planuitwerkingsfase of omdat partijen het niet eens kunnen worden over de aard en specificaties van de uitvraag en daarmee verband houdende risico's;
- d. Vóór het moment van gunning hebben zowel Nederland als Vlaanderen het recht bij zwaarwegende redenen hun verdere deelname aan het project te beëindigen, omdat zeker moet zijn dat de aanbieder binnen de budgettaire randvoorwaarde van de projectkosten van de Grote zeesluis blijft, zoals omschreven onder 2d, en dat er geen onaanvaardbaar grote risico's zijn.

6. Uitvoeringsaspecten

- a. Het uitgangspunt in de planuitwerkingsfase zal zijn dat het project wordt uitgevoerd middels een DBFM contract. De uitvoering kan alsnog in een andere contractvorm geschieden wanneer een andere contractvorm voor beide of één van beide partijen meer (financiële of andere) efficiëncywinsten oplevert, meer voordelen biedt of (afgezien van efficiëncywinst) goedkoper lijkt te zijn. Het vinden van fiscale optimalisaties voor de financieringskosten in geval van een DBFM-contract vormt hierbij een onderdeel.
- b. De uiteindelijke keuze voor DBFM danwel een andere contractvorm kan enkel op basis van consensus tussen Nederland en Vlaanderen geschieden
- c. Partijen voorzien in geval van een DBFM contract binnen de eigen begroting in een meerjarige reeks beschikbaarheidsvergoedingen
- d. De Ondergetekenden onderzoeken in de planuitwerkingsfase of het wenselijk is om in het DBFM-contract naast de aanleg en het infrastructurele beheer en onderhoud van de Grote zeesluis, ook het infrastructurele beheer en onderhoud van andere onderdelen binnen het gehele sluisencomplex mee te nemen. Indien hiertoe besloten wordt zal efficiëncywinst voor 50% aan Vlaanderen en voor 50% aan Nederland worden toegedeeld.
- e. Nederland zal in beginsel het juridisch opdrachtgeverschap vervullen. Tijdens de planuitwerkingsfase zullen Ondergetekenden de definitieve geschiktheid van het uitgangspunt onder a nader onderzoeken.

7. Planning

- a. Nederland neemt de voorkeursbeslissing zo spoedig mogelijk na ondertekening van dit Besluit.
- b. Dit Besluit zal als basis dienen voor een op te stellen Verdrag tussen Vlaanderen en Nederland. Het Verdrag dient uiteraard goedgekeurd te worden door de parlementen in Vlaanderen en Nederland.
- c. De aanbestedingsprocedure van het project Grote zeesluis kan starten nadat een Verdrag is geratificeerd en vervolgens een projectbesluit is genomen door Nederland met betrekking

tot de realisatie en het infrastructureel beheer en onderhoud van een grote zeesluis gedurende 30 jaar.

8. Kanaalaanpassingen en overige aanvullende werken en afspraken

- a. Om te kunnen profiteren van de toekomstige schaalvergroting in de zeescheepvaart kunnen op termijn kanaalaanpassingen bestaande uit vervanging en aanpassing van de bestaande infrastructuur, zijnde kunstwerken en kanaalprofiel, zoals vermeld in de MKBA, wenselijk zijn.
- b. Vlaanderen zal de meerkosten van de kanaalaanpassingen en de meerkosten van het beheer en onderhoud op Nederlands grondgebied, als gevolg van de keuze voor een grote zeesluis betalen. Nederland levert hiertoe een bijdrage aan Vlaanderen van 15% van de kosten voor aanleg en infrastructureel onderhoud van de grote zeesluis (excl. BTW) tot een maximum van 150 mln euro (prijspeil 2008). Betaling zal uiterlijk plaatsvinden bij ingebruikneming van de Grote zeesluis.
- c. De onder b genoemde meerkosten betreffen de additionele aanlegkosten van kanaalaanpassingen alsmede de kosten van het additionele beheer en onderhoud als gevolg van de keuze voor een grote zeesluis ten opzichte van kanaalaanpassingen en het beheer en onderhoud zonder realisatie van een grote zeesluis. De meerkosten worden berekend door de verhouding van de overeengekomen raming van beide situaties (vervanging, aanpassingen en beheer en onderhoud in een situatie met en in een situatie zonder een grote zeesluis) toe te passen op de werkelijke kosten van de kanaalaanpassingen en beheer en onderhoud in de situatie met de grote zeesluis. Er dient overeenstemming te zijn over de meerkosten.
- d. De afspraken over beheer en onderhoud van de kanaalaanpassingen zoals genoemd onder b en c, gelden voor een periode van 30 jaar na oplevering van de betreffende kanaalaanpassing.
- e. Betaling van de meerkosten voor de aanleg van kanaalaanpassingen van Vlaanderen aan Nederland vindt plaats bij de start van de realisatie van de betreffende aanpassing of vervanging, op basis van de raming. Op basis van de werkelijke kosten zal een eindafrekening plaatsvinden als de betreffende aanpassing of vervanging is afgerond.
- f. Het moment van betaling van de meerkosten van beheer en onderhoud van Vlaanderen aan Nederland vindt in nader overleg tussen Vlaanderen en Nederland plaats maar in ieder geval voordat Nederland de daadwerkelijke betalingen moet doen.
- g. De uitvoering van kanaalaanpassingen op Nederlands grondgebied vindt in gezamenlijk overleg plaats aan de hand van een door Vlaanderen op te stellen planning. Bij deze planning zullen ook afspraken gemaakt worden over de kostenverdeling voor het beheer en onderhoud aan de kanaalaanpassingen voor de periode van 70 jaar na afloop van de periode van 30 jaar zoals genoemd onder d. In de tussentijd zullen door Nederland geen eenzijdige maatregelen genomen worden voor rijksinfrastructuur die gekende aanpassingen aan het kanaal onmogelijk of duurder maken.
- h. In het kader van toekomstige kanaalaanpassingen maken de voorwaarden van het Stake Holders Adviesforum (SAF) betreffende verzilting onderdeel uit van de planuitwerkingsfase. Wat betreft de SAF-voorwaarden inzake de calamiteitenbestrijding, wordt de Commissaris van de Koningin in de provincie Zeeland en de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen verzocht met inachtneming van de bestaande verantwoordelijkheidsverdelingen een overzicht te bieden van wat op dit moment aanwezig is dan wel zou moeten zijn voor een adequate calamiteitenbestrijding op en langs het kanaal en wat nodig is op basis van een bijgestelde risicoanalyse na aanleg van de nieuwe zeesluis.
- i. Ten
aanzien van het verkeersmanagement in het gehele traject Westerschelde – Gent wordt de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) verzocht om de opdracht op zich te nemen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer te optimaliseren. De optie van de oprichting van een gemeenschappelijk coördinatiecentrum wordt hierbij betrokken. Uitgangspunt is dat maatregelen efficiencywinsten op bestaande kosten opleveren. De PC wordt gevraagd om binnen een jaar hieromtrent een principeovereenkomst op hoofdlijnen te sluiten.

- j. Voor zover
relevant zullen eventuele vervolgacties voor de overige SAF-voorwaarden via daarvoor
geëigende organen zoals bijvoorbeeld de VNSC behandeld worden.
- k. Ondergete
kenden streven er naar om vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid tijdens de
planuitwerkingsfase concrete afspraken te maken over de kostenverdeling voor het
infrastructureel beheer en onderhoud van de Grote zeesluis voor de periode van 70 jaar die
aanvangt na afloop van de periode van 30 jaar zoals genoemd onder 2a). Deze afspraken
worden gebaseerd op de in de planuitwerkingsfase op te stellen kostenraming. Vlaanderen
en Nederland zullen in ieder geval twee jaar voor het aflopen van de onder 2a genoemde
periodes van 30 jaar concrete afspraken hebben gemaakt betreffende de kostenverdeling
van infrastructureel beheer en onderhoud van de grote zeesluis.

9. Wijzigingen en onvoorziene omstandigheden

- a. Dit Besluit kan slechts door Ondergetekenden gezamenlijk schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld.
- b. De Ondergetekenden treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen waaronder begrepen wijzigingen in relevante regelgeving en jurisprudentie welke van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit Besluit niet mag worden verwacht.

10. Publicatie

Nederland en Vlaanderen publiceren de zakelijke inhoud van dit Besluit binnen tien werkdagen in de Staatscourant respectievelijk het Belgisch Staatsblad.

11. Toepasselijk recht

Op dit Besluit is voor zover de uitvoering plaats vindt op Nederlands grondgebied, de Nederlandse wetgeving van toepassing.

De Minister van Infrastructuur en Milieu
van Nederland

De Minister van Mobiliteit en Openbare Werken
van Vlaanderen

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

mw. Hilde Crevits