

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2012/23321

Bijlage(n)

2

Datum 19 maart 2012
Betreft Vlaams-Nederlands Besluit inzake zeesluis Terneuzen

Geachte voorzitter,

Het doet mij goed u met deze brief te informeren over het akkoord dat ik zojuist heb bereikt met de Vlaamse minister Crevits over een nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen.

Deze zeesluis is van belang voor Vlaanderen en voor Nederland. Hij zorgt voor verbetering van de maritieme toegang van Gent en geeft een reductie van de wachttijden voor de Nederlandse binnenvaart. Bovendien worden met vergroting van de totale capaciteit van het sluizencomplex de corridormogelijkheden richting Frankrijk verbeterd, hetgeen de economieën van Vlaanderen en Nederland ten goede komt. Daarnaast draagt een grote zeesluis bij aan verbetering van de luchtkwaliteit en is hij een katalysator ter versterking van de regionale economie.

Op basis van dit akkoord (zie bijlage 1) heb ik besloten tot een Voorkeursbeslissing in het MIRT-traject inzake de verbetering van de Maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen (zie bijlage 2). De Voorkeursbeslissing betreft een grote zeesluis met als uitgangspunt de afmetingen 427m x 55m x 16m (lxbxd).

Reeds eerder heb ik u geïnformeerd over het MIRT-traject van het project 'Verbetering Maritieme Toegankelijkheid Kanaalzone Gent-Terneuzen' dat Nederland gezamenlijk met Vlaanderen uitvoert. De verkenning en de aanvullende onderzoeken zijn in 2009 respectievelijk in 2010 afgerond. Bij de verkenning zijn de stakeholders nauw betrokken geweest binnen het Stakeholders Adviesforum (SAF). Zij adviseerden op basis van de verkenning voor een grote zeesluis. Eind 2009 zijn de ambtelijke onderhandelingen met Vlaanderen gestart.

Minister Crevits en ik hebben op basis van deze onderhandelingen het akkoord van vandaag bereikt in een aantal stappen:

- In januari 2011 hebben we besloten ons te focussen op een grote zeesluis;
- In juli 2011 zijn we een kostenverdeling op hoofdlijnen tussen Vlaanderen en Nederland voor een grote zeesluis overeengekomen;
- Vandaag hebben we tot slot een gezamenlijk Besluit kunnen ondertekenen waarmee alle afspraken over de aanleg van de grote zeesluis, het beheer

en onderhoud en de kanaalaanpassingen worden vastgelegd.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Nederland betaalt voor de aanleg van een nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen en 30 jaar onderhoud en beheer een bijdrage in de kosten van in totaal 141,9 mln euro (excl. BTW, pp 2008). Dit bedrag staat vast en wijzigt niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt. Het doet mij genoegen dat de regio heeft toegezegd 10 mln euro van de Nederlandse bijdrage voor haar rekening te nemen. Vlaanderen vult de Nederlandse bijdrage aan tot de totale projectkosten. Deze worden geraamd op 1,05 mrd euro (excl. BTW, pp 2008). Vlaanderen en Nederland dragen elk de BTW voor hun aandeel in de projectkosten.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/23321

De meerkosten van de kanaalaanpassingen als gevolg van de keuze voor een grote zeesluis bovenop de kosten voor reguliere geplande werkzaamheden zijn voor rekening van Vlaanderen. Nederland levert hieraan een bijdrage van 15 procent van de totale kosten van de sluis (met een maximum van 150 mln euro).

De door mij genomen Voorkeursbeslissing is tevens het startschot voor een gezamenlijke Vlaams-Nederlandse planuitwerkingsfase onder verantwoordelijkheid van de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (de VNSC). Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en een Milieu Effectrapportage (MER) maken hier deel van uit.

Ik ben met minister Crevits overeengekomen dat we voor de planuitwerkingsfase een Design Build Finance Maintain contract (DBFM) als uitgangspunt nemen. Bovendien zullen we onderzoeken of efficiencywinst kan worden behaald door het onderhoud uit te breiden naar andere onderdelen binnen het sluisencomplex. Wanneer dit het geval is zullen Vlaanderen en Nederland deze efficiencywinst gelijk verdelen.

Het streven is om de Planuitwerkingsfase eind 2014 te hebben afgerond. De zojuist gemaakte afspraken tussen Nederland en Vlaanderen dienen bovendien verankerd te worden in een Vlaams-Nederlands Verdrag. Daarom zullen parallel aan de planuitwerkingsfase verdragsonderhandelingen gestart worden. Ik verwacht dit Verdrag eveneens eind 2014 ter goedkeuring aan het parlement voor te kunnen leggen.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

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

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 sluiscomplex 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 ontwerpisen. 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 VNSC. 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 optimalisieringsmogelijkheden 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 (prijsspeil 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 vervolgcacties voor de overige SAF-voorwaarden via daarvoor geëigende organen zoals bijvoorbeeld de VNSC behandeld worden.

- k. Ondergetekenden 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.

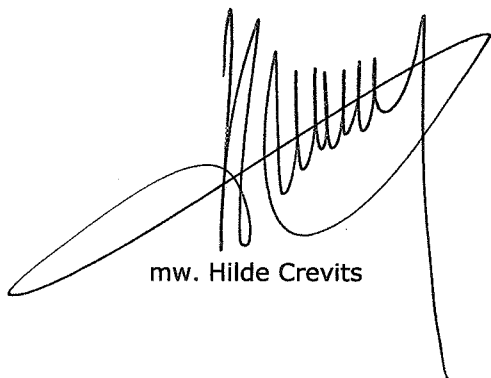
10. Publicatie

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

11. Toepasselijk recht

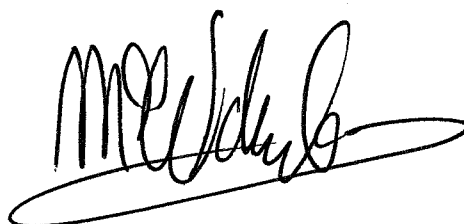
Op dit Besluit is voor zover de uitvoering plaats vindt op Nederlands grondgebied, de Nederlandse wetgeving van toepassing.

De Minister van Mobiliteit en Openbare Werken
van Vlaanderen



mw. Hilde Crevits

De Minister van Infrastructuur en Milieu
van Nederland



mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Bijlage 1 bij Besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie inzake
Planuitwerkingsfase Grote Zeesluis kanaal Gent-Terneuzen



Bijlage 1 bij Besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie inzake Planuitwerkingsfase Grote Zeesluis kanaal Gent-Terneuzen



VOORKEURSBESLISSING GROTE ZEESLUIS TERNEUZEN

I. Opgave en de doorlopen procedure tot op heden

In de periode 2005-2009 is onder de verantwoordelijkheid van de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie (VNSC) een verkenning uitgevoerd naar de maritieme toegang van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Met name de grootte van de zeesluis in Terneuzen (de Westsluis) en de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het sluisencomplex zijn daarbij als hoofdproblemen geïdentificeerd. In de verkenning zijn een groot aantal mogelijke oplossingen hiervoor beschouwd. De negen meest kansrijke projectalternatieven zijn – tezamen met het nulalternatief – in diverse toekomstscenario's onderzocht. Het onderzoek bestond onder andere uit een technische uitwerking en een kostenstudie, een onderzoek naar de verkeerseffecten en nautische veiligheid, een uitgebreide milieutoets (waarin de effecten op de bodem en grondwater, oppervlaktewater, geluid en trillingen, lucht en klimaat, natuur, landschap en cultuurhistorie, externe veiligheid en mens- en ruimtelijke aspecten zijn beschouwd), een onderzoek naar de strategische welvaartseffecten, een verkeerstoets, een onderzoek naar omgevingsscenario's en een kosten- en batenanalyse en een onderzoek naar de mogelijke meerwaarden tijdens de uitvoering.

In april 2009 heeft de VNSC de verkenning opgeleverd. De toenmalige Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Peters en de Nederlandse Staatsecretaris Van Verkeer en Waterstaat Huizinga besloten in het vervolg drie onderzochte projectalternatieven te hanteren, te weten het projectalternatief Grote Zeesluis (afmetingen circa 427x55x16) binnen het huidige sluisencomplex te realiseren, het projectalternatief Kleine Zeesluis (afmetingen circa 290x40x13,8) eveneens binnen het huidige sluisencomplex te realiseren en het projectalternatief diepe nieuwe binnenvaartsluis, ook wel Combisluis genoemd (afmetingen circa 380x28x8,6). Tevens besloten zij op basis van de resultaten dat een besluit over een planstudie genomen zou worden – thans planuitwerkingsfase – , zodra er overeenstemming zou zijn bereikt over de verdeling van kosten tussen Vlaanderen en Nederland en zodra er zicht zou zijn op financiering van de benodigde investeringen. Ten behoeve van een dergelijke overeenstemming is in 2009-2010 een aanvullend onderzoeksprogramma uitgevoerd, waarin gegevens over de drie veelbelovende projectalternatieven zijn aangevuld en nader zijn gedetailleerd. De resultaten van deze aanvullende onderzoeken zijn o.a. verwerkt in een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).

Uit de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse blijkt, dat een Grote Zeesluis het grootste probleemoplossend vermogen heeft van de onderzochte projectalternatieven. Bij een economische groei leidt de investering in het projectalternatief tot een hoger welvaartsniveau in Vlaanderen en Nederland tezamen. Een Grote Zeesluis biedt op termijn de mogelijkheid meer te profiteren van de schaalvoordelen in de scheepvaart. Grotere schepen met meer goederen aan boord betekenen immers een kostendaling voor de bedrijven. Voor de groter wordende zeeschepen is een Grote Zeesluis evenwel vereist. Voor de werkgelegenheid in de Kanaalzone Gent-Terneuzen is capaciteitsvergroting van belang. Ook voor de binnenvaart biedt een verbeterde sluis economische voordelen. Het projectalternatief Grote Zeesluis leidt per saldo tot grotere transportbaten, maar daartegenover staat wel dat de investering hoger is dan voor de andere alternatieven.

Uit de Milieutoets uit de verkenning blijkt, dat een nieuwe Grote Zeesluis leidt tot een afname van het gebied gelegen binnen de overschrijdingsnorm voor fijn stof en NOx. De Zeesluis levert daarbij een positieve bijdrage aan de oplossing van extreem hoog water aan de landzijde door een grotere spuicapaciteit in de nieuwe situatie. Aangezien de werkzaamheden beperkt blijven tot binnen het huidige complex zijn de effecten op

de leefomgeving beperkt. Wel zal er sprake zijn van een versterking van de reeds bij het nulalternatief optredende verzilting, doch de verwachte concentraties blijven binnen de Europese normen. De Milieutoets is in de verkenning onderworpen aan een second opinion door een internationale Commissie MER, samengesteld uit de Vlaamse Dienst MER en de Nederlandse Commissie MER.

Op basis van de onderzoeksresultaten hebben de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Nederlandse Minister Van Infrastructuur en Milieu (I&M) in januari 2011 besloten om onderhandelingen te starten en om deze onderhandelingen te richten op één voorkeursalternatief, de Grote Zeesluis. De onderhandelingen hebben geresulteerd in een Besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Nederlandse Minister Van Infrastructuur en Milieu (I&M) met een basisverdeelsleutel voor de bekostiging van de aanleg het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende dertig jaar en afspraken over randvoorwaarden en procedures voor de nu te starten planuitwerkingsfase. Het Besluit is op 19 maart 2012 ondertekend door beide bewindspersonen.

Conform dit Besluit neemt de minister van de Infrastructuur en Milieu thans de Voorkeursbeslissing tot een nadere planuitwerking voor het projectalternatief Grote Zeesluis.

II. Scope

De scope van de planuitwerkingsfase betreft de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende dertig jaar van een nieuwe sluis. Hierbij geldt, dat de sluis gerealiseerd wordt binnen het bestaande sluisencomplex in Terneuzen. Een kaartje van het projectgebied is bijgevoegd bij het Besluit. De Life Cycle Cost benadering voor een levensduur van 100 jaar vormt het uitgangspunt voor de te hanteren ontwerpisen. De werken betreffen onder meer de realisatie en het beheer en onderhoud van een buiten- en binnenhoofd met een sluis(rol)deur, de kolk, de voorzieningen t.b.v. een reservedeur aan de zeezijde, het verwijderen van de huidige middensluis, grondwerken, aanpassingen in de voor- en binnenhaven, aanpassingen in de bediening en aan de bruggen en weginfrastructuur op het complex. Als uitgangspunt voor de planuitwerkingsfase geldt een afmeting van 427x55x16 meter (lengte, breedte, diepte).

Voor de planuitwerkingsfase wordt een Design Build Finance Maintain contract (DBFM) als uitgangspunt genomen. Bovendien zal onderzocht worden of efficiencywinst kan worden behaald door het onderhoud uit te breiden naar andere onderdelen binnen het sluisencomplex. Wanneer dit het geval is zullen Vlaanderen en Nederland deze efficiencywinst gelijk verdelen.

III. Kosten en kostenverdeling

In het Besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Nederlandse Minister Van Infrastructuur en Milieu (I&M) is een projectkostenverdeling tussen Nederland en Vlaanderen overeengekomen. De aanlegkosten voor de Grote Zeesluis zijn geraamd op 930 Miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2008). De kosten voor het infrastructureel beheer en onderhoud voor dertig jaar zijn geraamd op 75 Miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2008). De som van deze ramingen geldt als maximum voor de uitvoering van het project. Indien de projectkosten tijdens de planuitwerkingsfase hoger blijken te zijn, dan in het Besluit is overeengekomen, dan zullen er tijdens de planuitwerkingsfase optimalisaties moeten worden doorgevoerd in het projectalternatief om binnen de gestelde budgettaire randvoorwaarden te blijven. Nederland en Vlaanderen hebben tijdens de planuitwerkingsfase het recht hun deelname aan het project te beëindigen bij zwaarwegende redenen, bijvoorbeeld naar aanleiding

van de hernieuwde ramingen in de planuitwerkingsfase of omdat partijen het niet eens kunnen worden over aard en specificaties van de sluis.

In de projectkosten zal Nederland een bijdrage van 141,9 Miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2008) leveren waarvan de regio 10mln euro voor haar rekening neemt. Vlaanderen zal de Nederlandse bijdrage aanvullen tot de werkelijke projectkosten. Daarboven dragen Vlaanderen en Nederland op basis van 50%-50% de kosten van de planuitwerkingsfase.

IV. Betrokken partijen

De VNSC is een verdragsrechtelijk samenwerkingsverband tussen Vlaanderen en Nederland om een duurzaam en evenwichtig beleid te voeren in het gemeenschappelijke Schelde-estuarium. Dit beleid is gericht op maximale veiligheid tegen overstromen, een optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens en een gezond eco-systeem. De VNSC bestaat uit een Politiek College, dat wordt gevormd door de Vlaamse minister van MOW en de Nederlandse minister van I&M. Daaronder functioneert een Ambtelijk College, samengesteld uit Vlaamse en Nederlandse ambtenaren, dat uitvoering geeft aan het beleid en besluiten van de VNSC.

Tijdens de verkenning is een Stakeholder Advies Forum (SAF) samengesteld uit een brede vertegenwoordiging van regionale stakeholders (overheden, bedrijfsleven, landbouw, natuur). Het SAF heeft tijdens de verkenning rechtstreeks geadviseerd aan de Nederlandse bewindslieden, ondermeer om een alternatief te kiezen, dat met name een lange-termijn perspectief ondersteunt met minimaal ruimtebeslag. Met het nu gekozen projectalternatief wordt ingespeeld op de schaalvergroting in de scheepvaart, terwijl het ruimtebeslag minimaal is. Een aantal aanvullende voorwaarden van het SAF zullen in de planuitwerkingfase worden opgepakt; anderen worden in daarvoor bestemde gremia behandeld.

In de onderhandelingen, die hebben geleid tot het Besluit, participeerde ook de regio. De regio (havenschap Zeeland Seaports, de provincie en de gemeente Terneuzen) zorgt voor een co-financiering in de projectkosten, zijnde 10 Miljoen euro van de Nederlandse bijdrage in het project.

V. Besluitvorming en vervolg

Na ondertekening van het Besluit door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Nederlandse Minister Van Infrastructuur en Milieu (I&M) en de genomen voorkeursbeslissing kan de planuitwerkingsfase worden doorlopen. De VNSC is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze fase. Voor de uitvoering van de werkzaamheden zal een Vlaams-Nederlandse projectorganisatie worden ingericht. De MIRT-systematiek zal worden gevolgd. In de planuitwerking wordt het voorkeursalternatief technisch nader uitgewerkt en geoptimaliseerd. Vervolgens wordt de ruimtelijke procedure doorlopen. Deze start met een definitieve keuze voor de te doorlopen procedure (bijvoorbeeld Tracéwet procedure, Rijksinpassingsplan, Provinciaal inpassingsplan) alsmede de conditioneringsplanning (vergunningen, kabels en leidingen, en dergelijke). Tevens wordt de aanbesteding voorbereid. Het uitgangspunt is, dat het project gerealiseerd wordt met behulp van een DBFM-contractvorm. De definitieve geschiktheid van dit uitgangspunt zal eerst worden onderzocht. Voor de uitvoering van de planuitwerkingsfase zal een Europese subsidie (TEN-T) worden aangevraagd. De planning is, dat medio 2012 gestart wordt met de planuitwerkingsfase. Er wordt naar gestreefd om deze fase eind 2014 af te ronden.

In de verkenning, in het bijzonder in de technische uitwerking en de kostenstudie, zijn de risico's van het project beschreven. In 2011 is het risicodossier van het project geactualiseerd en deze geldt als uitgangspunt bij de planuitwerkingsfase.