

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes, et des Annexes, signés à Bruxelles, le 20 juin 1960.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation le traité que les Gouvernements belge et néerlandais ont conclu le 20 juin 1960 en vue d'améliorer la voie d'eau reliant le port de Gand à l'Escaut occidental.

Pour que le port de Gand puisse fournir le maximum de rendement, il faut qu'il dispose constamment d'un accès à la mer en rapport d'une part avec les exigences du trafic maritime, d'autre part avec les possibilités industrielles de son hinterland. Cette condition n'est pas réalisée aujourd'hui.

L'écluse maritime de Terneuzen constitue pour les bâtiments de mer la seule entrée du canal donnant accès au port de Gand. Cette écluse déjà ancienne a des dimensions nettement insuffisantes. Construite en vertu de l'Accord belgo-néerlandais du 29 juin 1895, complété par la Convention du 8 mars 1902, elle fut officiellement ouverte à la navigation en 1910. Elle a une longueur utile de 140 m, une largeur de 18 m et une profondeur de 8,35 m. Ces dimensions ne permettent pas le passage de navires de gros tonnage.

Quant au canal de Gand à Terneuzen, approfondi et élargi à la suite des mêmes Conventions de 1895 et 1902, il n'est pas plus satisfaisant que l'écluse maritime de Ter-

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmede verband houdende aangelegenheden, en van de Bijlagen, ondertekend op 20 juni 1960, te Brussel.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN.

Wij hebben de eer aan Uw goedkeuring voor te leggen het verdrag dat de Belgische en Nederlandse Regeringen op 20 juni 1960 hebben gesloten met het oog op de verbetering van de waterweg die de haven van Gent verbindt met de Westerschelde.

Opdat de haven van Gent een maximum rendement zou kunnen leveren, dient zij ononderbroken te beschikken over een toegangsweg tot de zee welke in verhouding is enerzijds met de vereisten van het scheepvaartverkeer en anderzijds met de industriële mogelijkheden van haar hinterland. Deze voorwaarde is heden ten dage niet verwezenlijkt.

De zeevaartsluis te Terneuzen vormt voor de zeeschepen de enige toegang tot het kanaal dat verbinding geeft met de haven van Gent. De afmetingen van deze reeds oude sluis zijn uitgesproken onvoldoende. Gebouwd krachtens het Belgisch-Nederlands Akkoord van 29 juni 1895, aangevuld door de Overeenkomst van 8 maart 1902, werd zij in 1910 officieel voor de scheepvaart opengesteld. Zij heeft een nuttige lengte van 140 m, een breedte van 18 m en een diepte van 8,35 m. Deze afmetingen beletten de doorvaart van schepen van grote tonnemaat.

Het kanaal van Gent naar Terneuzen, dat werd verdiept en verbreed krachtens dezelfde Overeenkomsten van 1895 en 1902, voldoet al evenmin aan de behoeften als de zee-

neuzen. Ses dimensions (profondeur : 8,75 m; largeur en territoire néerlandais : 24 m au plafond et 67 m à la flottaison) ne le rendent accessible qu'aux petits navires et encore le mouvement de ceux-ci ne peut-il se faire d'une manière absolument sûre et commode.

L'écluse maritime de Terneuzen a été prévue pour un trafic d'un million de tonnes. Dès 1913, le mouvement maritime du port de Gand dépassait un million de tonnes. Il atteint aujourd'hui deux millions de tonnes. Si à cet accroissement du trafic on ajoute l'utilisation de navires aux dimensions de plus en plus grandes, on comprendra combien il est devenu nécessaire de doter le port de Gand d'une voie d'accès d'un gabarit répondant aux exigences d'un grand port.

Le Traité soumis à votre approbation prévoit la construction à Terneuzen de deux écluses nouvelles, l'une pour la navigation maritime, l'autre pour la navigation intérieure; il prévoit également l'adaptation de la section néerlandaise du canal de Gand à Terneuzen aux possibilités qu'offrira la nouvelle écluse maritime.

L'amélioration du canal est déjà entreprise en territoire belge. Le Traité doit permettre de l'entreprendre également en territoire néerlandais. Lorsque les travaux seront achevés, le port de Gand pourra recevoir des navires de 50 000 tonnes. La nouvelle écluse maritime aura en effet une longueur utile de 290 m, une largeur de 40 m et une profondeur de 12,50 m sous la flottaison normale du canal. Quant à ce dernier, il aura sur toute sa longueur une profondeur normale de 12,50 m et sa largeur sera au minimum de 72 m au plafond et de 151 m à la flottaison.

L'écluse de navigation intérieure aura des dimensions (longueur utile : 240 m; largeur : 24 m; profondeur sous la flottaison normale du canal : 4,40 m) qui permettront le passage aisé de convois poussés. Après sa mise en service, on démolira à Terneuzen les deux écluses actuelles de navigation intérieure, qui n'ont l'une que 90 m de longueur et 12 m de largeur, l'autre que 115 m de longueur et 8 m de largeur.

L'actuelle écluse maritime ne sera pas supprimée; elle servira d'écluse de réserve et pour la nouvelle écluse maritime et pour la nouvelle écluse de navigation intérieure.

Le coût total des travaux visés dans le traité, c'est-à-dire des travaux à exécuter en territoire néerlandais, est estimé à 1 milliard 815 millions de francs belges. L'intervention de la Belgique sera de 80 % et s'élèvera donc à environ 1 milliard 450 millions de francs belges. Cette somme est assurément considérable, mais elle ne paraîtra pas excessive si l'on considère que les travaux à réaliser donneront une impulsion décisive au développement économique d'une région où de nombreuses énergies restent aujourd'hui sans emploi.

Outre les clauses d'ordre technique, financier et administratif relatives aux travaux à exécuter pour améliorer la liaison entre Gand et l'Escaut occidental, le Traité comporte une série de clauses visant à régler des questions d'ordre économique. On a voulu par ces dernières assurer à Terneuzen et à Gand un développement harmonieux de leurs activités portuaires et industrielles.

C'est à la suite des instances du Gouvernement belge que le Gouvernement néerlandais a accepté qu'une nouvelle écluse maritime soit construite à Terneuzen et que l'on adapte aux dimensions de cette écluse la section néerlandaise du canal de Gand à Terneuzen. Le Gouvernement néerlandais a consenti de la sorte à réaliser, en territoire

vaartsluis te Terneuzen. Zijn afmetingen (diepte : 8,75 m; breedte op Nederlands grondgebied : 24 m op de bodem en 67 m aan de waterspiegel) maken het slechts toegankelijk voor kleine zeeschepen en dan nog kunnen deze schepen zich niet op een absoluut veilige en gemakkelijke wijze verplaatsen.

De Zeevaartsluis te Terneuzen werd voorzien voor een scheepvaartverkeer van één miljoen ton. Vanaf 1913 overschreed het zeeverkeer van de haven van Gent dit getal. Thans bereikt het twee miljoen ton. Zo men bij deze toename van het verkeer het in gebruik nemen voegt van schepen met steeds grotere afmetingen, zal men begrijpen hoezeer het nodig is geworden de haven van Gent te voorzien van een toegangsweg met een capaciteit die beantwoordt aan de vereisten van een grote haven.

Het Verdrag dat aan Uw goedkeuring wordt voorgelegd voorziet de bouw te Terneuzen van twee nieuwe sluisen, de ene bestemd voor zeeschepen, de andere voor de binnenscheepvaart; het voorziet eveneens de aanpassing van het Nederlands gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen aan de mogelijkheden welke de nieuwe zeevaartsluis zal bieden.

Aan de verbetering van het kanaal werd op Belgisch grondgebied reeds begonnen. Het Verdrag moet toelaten er eveneens een aanvang mede te maken op Nederlands grondgebied. Wanneer de werken zullen beëindigd zijn zal de haven van Gent toegankelijk zijn voor schepen van 50 000 ton. De nieuwe zeevaartsluis zal inderdaad een nuttige lengte hebben van 290 m, 40 m breed zijn en een diepte hebben van 12,50 m onder de normale waterspiegel van het kanaal. Het kanaal zelf zal over zijn ganse lengte een normale diepte hebben van 12,50 m en zijn breedte zal ten minste 72 m bedragen op de bodem en 151 aan de waterspiegel.

De afmetingen van de binnenvaartsluis (nuttige lengte : 240 m; breedte : 24 m; diepte onder de normale waterspiegel van het kanaal : 4,40 m) zullen een gemakkelijke doorvaart toelaten van duwkonvoien. Na de in dienststelling van deze nieuwe sluis, zal men te Terneuzen de twee huidige binnenvaartsluizen opruimen, waarvan de ene slechts 90 m lang en 12 m breed is en de andere 115 m lang en 8 m breed.

De huidige zeevaartsluis zal niet opgeruimd worden; zij zal dienst doen als reservesluis zowel voor de nieuwe zeevaartsluis als voor de nieuwe binnenvaartsluis.

De totale kosten voor de in het verdrag bedoelde werken, dit wil zeggen de werken die dienen uitgevoerd op Nederlands grondgebied, worden geraamd op 1 miljard 815 miljoen Belgische frank. De tussenkomst van België zal 80 % belopen en zal dus ongeveer 1 miljard 450 miljoen Belgische frank bedragen. Dit bedrag is ongetwijfeld belangrijk, maar het zal niet overdreven blijken te zijn wanneer men bedenkt dat de uit te voeren werken een beslissende impuls zullen geven aan de economische ontwikkeling van een streek waar talrijke krachten thans onbenut blijven.

Naast de clausules van technische, financiële en administratieve aard betreffende de werken die moeten worden uitgevoerd ter verbetering van de verbinding tussen Gent en de Westerschelde, omvat het Verdrag een reeks clausules tot regeling van vraagstukken van economische aard. Door deze laatste heeft men een harmonische ontwikkeling willen verzekeren van de haven- en nijverheidsactiviteiten van Terneuzen en Gent.

Het is ten gevolge van het aandringen van de Belgische Regering dat de Nederlandse Regering heeft aanvaard dat een nieuwe zeesluis te Terneuzen zal gebouwd worden en het Nederlands gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen zal worden aangepast aan de afmetingen van deze sluis. De Nederlandse Regering heeft er aldus mede

néerlandais, des travaux destinés à favoriser l'expansion économique de la région gantoise; en échange il a demandé toutefois que la Belgique contribue de son côté aux efforts entrepris aux Pays-Bas en vue d'assurer le développement économique de la Flandre zélandaise et plus particulièrement de la région de Terneuzen. Le Gouvernement belge a compris le souci du Gouvernement néerlandais et il s'est engagé, par le présent Traité, à octroyer à Terneuzen et à la Flandre zélandaise une série d'avantages en matière de tarifs de chemin de fer. Pour que ces avantages, en s'ajoutant à ceux que la région de Terneuzen retirera elle-même de l'amélioration du canal, ne puissent un jour compromettre les résultats que Gand attend des grands travaux qui font l'objet du traité, le gouvernement belge a obtenu, en matière de droits de port et de frets de navigation intérieure, des clauses devant permettre d'éviter les détournements de trafic.

En insérant dans le Traité des clauses concernant l'aspect économique d'un problème de communications maritimes et fluviales, les Gouvernements belges et néerlandais ont voulu que la région de Gand et la région de Terneuzen puissent retirer l'une et l'autre le maximum d'avantages des travaux à réaliser et assurer cependant leur développement dans des conditions de saine concurrence.

A mesure qu'on se rapprochera des objectifs de l'Union Economique Benelux et de la Communauté Economique Européenne se créeront les conditions économiques de l'essor du port de Gand. Les conditions techniques de cet essor seront réalisées par les travaux destinés à améliorer la voie d'eau reliant Gand à la mer ainsi que par les nombreux travaux d'infrastructure devant faciliter les relations du port de Gand avec son hinterland. En approuvant le Traité conclu par les Gouvernements belge et néerlandais le 20 juin 1960, vous offrirez au deuxième port national la possibilité d'assumer pleinement dans l'Europe de demain le rôle qui lui revient.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P. WIGNY.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

*Le Ministre des Travaux Publics
et de la Reconstruction,*

O. VANAUDENHOVE.

ingestemd dat op Nederlands grondgebied werken worden uitgevoerd die tot doel hebben de economische expansie van de streek van Gent te bevorderen; in ruil daarvoor heeft de Nederlandse Regering evenwel gevraagd dat België van zijn kant het zijne zou bijdragen in de inspanningen welke in Nederland worden geleverd om de economische ontwikkeling te verzekeren van Zeeuws-Vlaanderen en meer bepaald van de streek van Terneuzen. De Belgische Regering heeft begrip getoond voor de bezorgdheid van de Nederlandse Regering en heeft met onderhavig Verdrag de verbintenis aangegaan aan Terneuzen en aan Zeeuws-Vlaanderen een reeks voordelen toe te staan inzake spoorwegtarieven. Opdat deze voordelen, naast degene die de streek van Terneuzen uiteraard uit de verbetering van het kanaal zal halen, later de resultaten niet in het gedrang zouden kunnen brengen welke Gent verwacht van de uitvoering van de grote werken die het voorwerp uitmaken van het verdrag, heeft de Belgische regering inzake havenrechten en vrachtprijzen voor de binnenscheepvaart clausules bekomen die moeten toelaten verkeersafleidingen te verhinderen.

Door het inlassen in het Verdrag van clausules betreffende het economisch aspect van een probleem van zee- en rivierverbindingen, hebben de Belgische en Nederlandse Regeringen ernaar gestreefd de streek van Gent en de streek van Terneuzen elk in de gelegenheid te stellen het maximum aan voordeel te halen uit de uit te voeren werken en tevens hun ontwikkeling ter hand te nemen onder voorwaarden van gezonde concurrentie.

Naarmate de doelstellingen van de Benelux Economische Unie en van de Europese Economische Gemeenschap zullen benaderd worden, zullen economische voorwaarden in het leven worden geroepen voor de bloei van de Gentse haven. De technische voorwaarden van deze bloei zullen verwezenlijkt worden door de werken ter verbetering van de waterweg die Gent met de zee verbindt alsmede door de talrijke werken van infrastructuur die de betrekkingen moeten vergemakkelijken van Gent met zijn hinterland. Door Uw goedkeuring te hechten aan het Verdrag dat op 20 juni 1960 door de Belgische en Nederlandse Regeringen werd gesloten, zult U 's lands tweede haven de mogelijkheid bieden in het Europa van morgen de plaats in te nemen welke haar toekomt.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,*

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Affaires Etrangères, le 7 juillet 1960, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet de loi « portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques connexes et des Annexes, signés à Bruxelles, le 20 juin 1960 », a donné le 8 juillet 1960 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observations.

La chambre était composée de

MM. :

J. SUETENS, *premier président*;
L. MOUREAU, *conseiller d'Etat*;
G. HOLOYE, *conseiller d'Etat*;

Madame :

J. DE KOSTER, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. SUETENS. Le rapport a été présenté par M. J. HOEFFLER, substitut.

Le Greffier,

(s.) J. DE KOSTER.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 7^e juli 1960 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, *binnen een termijn van ten hoogste drie dagen*, van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het 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 daarmede verband houdende aangelegenheden en van de Bijlagen, ondertekend op 20 juni 1960, te Brussel », heeft de 8^e juli 1960 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

J. SUETENS, *eerste-voorzitter*;
L. MOUREAU, *raadsheer van State*;
G. HOLOYE, *raadsheer van State*;

Mevrouw :

J. DE KOSTER, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS. Het verslag werd uitgebracht door de H. J. HOEFFLER, substituit.

De Griffier,

(get.) J. DE KOSTER.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Etrangères, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Le Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes et les Annexes, signés à Bruxelles, le 20 juin 1960, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 19 juillet 1960.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

Le Ministre des Communications,

*Le Ministre des Travaux Publics
et de la Reconstruction,*

BAUDOUIN.

P. WIGNY.

P.-W. SEGERS.

O. VANAUDENHOVE.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken en Wederopbouw zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

Het 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 daarmede verband houdende aangelegenheden en de Bijlagen, ondertekend op 20 juni 1960, te Brussel, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 19 juli 1960.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

*De Minister van Openbare Werken
en, Wederopbouw,*

TRAITE

entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes.

Sa Majesté le Roi des Belges, et
Sa Majesté la Reine des Pays-Bas,

Désirant améliorer le canal de Terneuzen à Gand et régler en même temps quelques questions connexes,

Ont décidé de conclure un traité à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges :

Son Excellence M. P. Wigny, Ministre des Affaires Etrangères;

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

Son Excellence M. J. M. A. H. Luns, Ministre des Affaires Etrangères;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE A.

Amélioration du canal de Terneuzen à Gand.

TITRE I.

Travaux à exécuter.

Article premier.

En vue d'améliorer le canal de Terneuzen à Gand en territoire néerlandais et de prendre certaines dispositions connexes, les travaux suivants seront effectués :

a) la construction d'une nouvelle écluse maritime et d'une nouvelle écluse pour la navigation intérieure, respectivement à l'ouest et à l'est de l'écluse ouest (Westsluis) existant à Terneuzen, ainsi que la construction de ponts-route sur les nouvelles écluses;

b) la démolition des actuelles écluses est (Oostsluis) et centrale (Middensluis) à Terneuzen et, en conséquence de cette démolition, la modification de la retenue des eaux;

c) la construction de deux bassins d'attente extérieurs, destinés respectivement à la nouvelle écluse maritime et l'écluse ouest (Westsluis) existante et à la nouvelle écluse pour la navigation intérieure;

d) l'élargissement et l'approfondissement du canal sur toute sa longueur en territoire néerlandais, ainsi que la modification du tracé du canal à Terneuzen, à Sluiskil et entre Sas-de-Gand et la frontière belgo-néerlandaise, y compris le comblement de certaines parties du tracé à abandonner, la démolition des écluses de Sas-de-Gand et des ponts situés à Sluiskil et à Sas-de-Gand;

e) le déplacement du fossé d'évacuation situé à l'ouest du canal et la construction à cet effet d'une nouvelle écluse d'évacuation;

f) la construction de ponts-route sur le canal au nord de Sluiskil et à Sas-de-Gand, ainsi que la création d'un passage d'eau à Sluiskil, y compris la construction du bac, des installations d'accostage nécessaires et des raccordements routiers;

g) la construction de nouvelles sections de la route de l'Etat néerlandaise n° 61 (Terneuzen-frontière belge) et de nouveaux chemins d'exploitation;

h) la construction d'un pont-rails au nord de Sluiskil et l'aménagement des ouvrages du chemin de fer;

i) tous travaux et dispositions accessoires de caractère provisoire ou définitif qui s'avèreraient nécessaires ou souhaitables, en rapport avec l'exécution des travaux précités ou par suite de cette exécution, en vue d'une manœuvre efficace et d'une exploitation économique des ouvrages et de l'adaptation de la situation existante aux nouveaux ouvrages.

Art. 2.

Les travaux visés à l'article premier seront exécutés conformément à la description des travaux et au plan annexés au présent Traité (Annexes I et II). On ne pourra déroger aux indications de ces documents que conformément aux dispositions des articles 5, 7 et 8.

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.

Zijne Majesteit de Koning der Belgen, en

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden.

Verlangende het kanaal van Terneuzen naar Gent te verbeteren en tevens enige daarmee verband houdende aangelegenheden te regelen,

Hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben tot Hun gevolmachtigden benoemd, te weten :

Zijne Majesteit de Koning der Belgen :

Zijne Excellentie de heer P. Wigny, Minister van Buitenlandse Zaken;

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden :

Zijne Excellentie de heer J. M. A. H. Luns, Minister van Buitenlandse Zaken;

Die na elkander hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten te hebben overgelegd, zijn overeengekomen als volgt :

HOOFDSTUK A.

Verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent.

TITEL I.

Lijst te voeren werken.

Eerste artikel.

Teneinde het kanaal van Terneuzen naar Gent op Nederlands gebied te verbeteren en in verband daarmee enige nadere voorzieningen te treffen zullen de volgende werken worden uitgevoerd :

a) het bouwen van een nieuwe zeevaartsluis en een nieuwe binnenvaartsluis, onderscheidenlijk ten westen en ten oosten van de bestaande Westsluis te Terneuzen, alsmede het bouwen van bruggen ten behoeve van het wegverkeer over de nieuwe sluisen;

b) het opruimen van de bestaande Oost- en Middensluis te Terneuzen en het in verband daarmee wijzigen van de waterkering;

c) het aanleggen van twee buitenvoorhavens, onderscheidenlijk bestemd voor de nieuwe zeevaartsluis en de bestaande Westsluis en voor de nieuwe binnenvaartsluis;

d) het verbreden en verdiepen van het kanaal over zijn gehele lengte op Nederlands gebied, alsmede het wijzigen van het kanaaltracé te Terneuzen, onder Sluiskil en tussen Sas van Gent en de Belgisch-Nederlandse grens, daaronder begrepen het dempen van enige gedeelten van het te verlaten tracé, het opruimen van de sluisen te Sas van Gent en van de bestaande bruggen te Sluiskil en Sas van Gent;

e) het verleggen van de aan de westelijke zijde van het kanaal gelegen waterleiding, alsmede het maken van een nieuwe uitwaterings-sluiskil daarvoor;

f) het bouwen van bruggen over het kanaal ten behoeve van het wegverkeer ten noorden van Sluiskil en te Sas van Gent, alsmede het aanleggen van een veerverbinding te Sluiskil, daaronder begrepen de bouw van een veerpont en van de benodigde aanleggelegenheden en de uitvoering van de bijbehorende wegaansluitingen;

g) het aanleggen van nieuwe weggedeelten in de Nederlandse Rijksweg n° 61 (Terneuzen-Belgische grens) en van nieuwe bedienings-wegen;

h) het bouwen van een spoorbrug ten noorden van Sluiskil en het daarbij aanpassen van de spoorwegwerken;

i) alle bijkomende werken en voorzieningen van tijdelijke of blijvende aard, welke noodzakelijk of wenselijk blijken in verband met of als gevolg van de uitvoering van de bovenbedoelde werken ten behoeve van een doelmatige bediening en een economisch gebruik daarvan en ter aanpassing van de bestaande toestand aan de nieuwe werken.

Art. 2.

De in het eerste artikel bedoelde werken zullen worden uitgevoerd met inachtneming van de gegevens, vermeld in de aan dit Verdrag toegevoegde beschrijving van de werken (Bijlage I) en de daarbij behorende tekening (Bijlage II). Afwijking van deze gegevens zal slechts kunnen geschieden overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 5, 7 en 8.

TITRE II.

Préparation et exécution des travaux.

Art. 3.

Le Gouvernement néerlandais se chargera de la préparation et de l'exécution des travaux visés à l'article premier, y compris la confection des plans et documents d'adjudication, l'acquisition des immeubles nécessaires, le dépôt des terres de déblai, l'achat de matériaux et l'adjudication des travaux, le tout selon les modalités en vigueur aux Pays-Bas pour l'exécution de travaux similaires pour compte de l'Etat.

Art. 4.

Le Ministre néerlandais qui a le Waterstaat dans ses attributions communiquera au Ministre belge qui a l'Administration des Ponts et Chaussées (Administration des Voies hydrauliques) dans ses attributions, le nom du haut fonctionnaire néerlandais qu'il aura chargé de la direction et de la surveillance de la préparation et de l'exécution des travaux. Ce haut fonctionnaire et un haut fonctionnaire désigné à cet effet par le Ministre belge susdit se concerteront régulièrement au sujet de tout problème d'intérêt commun qui pourrait se poser à l'occasion de la préparation et de l'exécution des travaux. Ces hauts fonctionnaires recevront de part et d'autre les pouvoirs que requièrent une consultation efficace et un avancement normal des activités.

Art. 5.

Le Ministre néerlandais susdit soumettra à l'approbation de son collègue belge les projets de cahiers des charges et de contrats relatifs à l'exécution des travaux. Dans ces documents, les Ministres susdits pourront déroger aux indications visées à l'article 2. Le Ministre belge susdit recevra copie des contrats d'entreprise qui auront été conclus.

Art. 6.

1. L'adjudicataire chargé de la fourniture de matériaux ou de l'exécution de travaux sera désigné à la suite d'une adjudication publique, conformément aux règles en vigueur aux Pays-Bas.

2. L'adjudication pourra être restreinte lorsqu'il sera impossible ou peu souhaitable de procéder à une adjudication publique, soit en raison de la nature spéciale ou de l'urgence d'une fourniture ou d'un travail, soit en raison de l'intérêt financier des deux pays.

3. On n'aura recours à une adjudication restreinte qu'après consultation des Ministres susdits, sauf en cas de fournitures ou de travaux dont l'évaluation ne dépasse pas 75 000 florins. Cette consultation portera également sur le choix des fournisseurs ou des entrepreneurs auxquels il sera fait appel.

Art. 7.

1. Le haut fonctionnaire néerlandais dont il est question ci-dessus soumettra à l'approbation de son collègue belge les modifications, dérogations ou additions que, au cours de l'exécution des travaux, il paraîtrait nécessaire ou souhaitable d'apporter aux documents approuvés conformément à l'article 5.

2. Au cas où ces modifications, dérogations ou additions entraînent soit une dérogation aux indications visées à l'article 2, soit une augmentation totale de plus de 10 % du montant de l'adjudication, l'approbation des Ministres susdits sera requise, étant entendu qu'elle ne le sera pas pour des dérogations de moins de 50 000 florins et qu'elle le sera toujours pour des dérogations de plus de 500 000 florins.

Art. 8.

S'il faut réaliser d'urgence des travaux non prévus ou prendre d'urgence des mesures non prévues, ces travaux pourront être réalisés et ces mesures pourront être prises sans que du côté belge on ait marqué son accord ainsi qu'il est stipulé à l'article 7. Dans ce cas, le haut fonctionnaire néerlandais visé ci-dessus informera son collègue belge au plus tôt.

Art. 9.

Les dispositions à prendre par le Gouvernement néerlandais concernant le dépôt des terres et le choix des terrains à utiliser à cet effet ne viseront pas en premier lieu à remblayer les terrains situés immédiatement le long du canal, mais bien à maintenir le coût des travaux à un niveau aussi bas que possible et à réduire au minimum la moins-value subie, en tant que terres de culture, par les terrains affectés au dépôt des terres.

TITEL II.

Voorbereiding en uitvoering der werken.

Art. 3.

De Nederlandse Regering zal zorg dragen voor de voorbereiding en uitvoering van de in artikel 1 bedoelde werken, daaronder begrepen het opmaken van de plannen en aanbestedingsbescheiden, de verkrijging in eigendom van de benodigde onroerende goederen, de berging van de vrijkomende grond, de aankoop van materialen en de aanbesteding, een en ander op de in Nederland voor overeenkomstige Rijkswerken gebruikelijke wijze.

Art. 4.

De Nederlandse Minister belast met de zaken van de Waterstaat zal aan de Belgische Minister, die het Bestuur van Bruggen en Wegen (Bestuur der Waterwegen) onder zijn bevoegdheid heeft mededelen, welke Nederlandse hoofdamtenaar door hem met de leiding van en het toezicht op de voorbereiding en uitvoering van de werken is belast. Deze hoofdamtenaar zal met een daartoe door de genoemde Belgische Minister aangewezen hoofdamtenaar regelmatig overleg plegen over alle vraagstukken van gemeenschappelijk belang, welke zich bij de voorbereiding en uitvoering mochten voordoen. De bedoelde hoofdamtenaren zullen wederzijds de machtigingen ontvangen, welke nodig zij om een doelmatig overleg en een goede voortgang van de werkzaamheden te verzekeren.

Art. 5.

De genoemde Nederlandse Minister zal de ontwerp-bestekken en ontwerp-overeenkomsten tot uitvoering van werken ter goedkeuring toezenden aan de genoemde Belgische Minister. In deze stukken kunnen de genoemde Ministers afwijken van de in artikel 2 bedoelde gegevens. De genoemde Belgische Minister ontvangt afschriften van de gesloten aannemingsovereenkomsten.

Art. 6.

1. De levering van materialen en de uitvoering van werken zal na openbare aanbesteding daarvan worden opgedragen volgens de in Nederland gebruikelijke regels.

2. In gevallen, dat het houden van een openbare aanbesteding niet mogelijk of niet wenselijk is in verband met de bijzondere aard van een levering of een werk, de geboden spoed daarmede of het financiële belang van de beide landen, zal ondershandse aanbesteding kunnen plaats vinden.

3. Tot ondershandse aanbesteding zal niet worden overgegaan dan na overleg tussen de genoemde Ministers, behoudens wanneer het leveringen of werken betreft, waarvan de raming een bedrag van 75 000 gulden niet overschrijdt. De keuze der uit te nodigen leveranciers c.q. aannemers zal mede in bedoeld overleg worden betrokken.

Art. 7.

1. Tijdens de uitvoering noodzakelijk of wenselijk blijvende wijzigingen, afwijkingen of aanvullingen van de overeenkomstig artikel 5 goedgekeurde stukken worden door de genoemde Nederlandse hoofdamtenaar ter goedkeuring voorgelegd aan de genoemde Belgische hoofdamtenaar.

2. Indien een afwijking van de in artikel 2 bedoelde gegevens dan wel een verhoging van de kosten tot een totaal van meer dan 10 % van de aannemingssom daarvan het gevolg zou zijn, is de goedkeuring van de genoemde Ministers vereist, zulks echter met dien verstande dat deze goedkeuring bij afwijkingen beneden de 50 000 gulden niet, en boven de 500 000 gulden steeds zal zijn vereist.

Art. 8.

Indien onvoorziene werken of maatregelen nodig zijn, welke een spoedeisend karakter hebben, zullen deze kunnen worden uitgevoerd of getroffen zonder dat de in artikel 7 bedoelde goedkeuring van Belgische zijde is verkregen. In deze gevallen zal de genoemde Nederlandse hoofdamtenaar de genoemde Belgische hoofdamtenaar hiervan zo spoedig mogelijk in kennis stellen.

Art. 9.

De Nederlandse Regering zal haar beleid ten aanzien van de grondberging en de keuze van de daarvoor te gebruiken terreinen er niet in de eerste plaats op richten om de onmiddellijk langs het kanaal gelegen gronden op te hogen, doch zal trachten enerzijds de kosten van het werk zo laag mogelijk te houden en anderzijds de vermindering van de cultuurwaarde van de voor grondberging te gebruiken terreinen zo gering mogelijk te doen zijn.

Art. 10.

Les travaux exécutés ne seront réceptionnés qu'après consultation avec le haut fonctionnaire belge visé ci-dessus.

TITRE III.

Partage des frais.

Art. 11.

Compte tenu des dispositions des articles 12 à 16 inclus, tous les frais afférents à la préparation et à l'exécution des travaux visés à l'article premier seront à charge de la Belgique à raison de 80 % et à charge des Pays-Bas à raison de 20 %.

Art. 12.

Les frais visés à l'article 11 comprennent notamment :

a) les prix et indemnités à payer à des tiers pour l'achat ou l'expropriation d'immeubles, ainsi que les autres frais d'achat et d'expropriation, étant entendu que les Pays-Bas rembourseront la part d'intervention de la Belgique dans la valeur vénale nette des terrains acquis en vue du dépôt des terres, dès que ces terrains auront été revendus ou remis à la disposition de tiers;

b) le remboursement des frais que l'occupation des terrains appartenant à l'Etat néerlandais au 1^{er} janvier 1959 aurait occasionnés à celui-ci ou à des tiers du fait de la résiliation d'une emphytéose ou d'un bail, en raison de droits de superficie, de la moins-value des parties non occupées d'une parcelle, de dommages de coupe, de dommages à des bâtiments, de la perte de revenus, de l'aménagement en cas de remplacement d'immeubles, du fait de remploi, etc., étant entendu que la valeur vénale nette de ces terrains ne donnera pas lieu à décompte;

c) le remboursement des frais que l'Etat néerlandais ou des tiers exposeront du fait de l'exécution des travaux visés à l'article premier en vue de l'enlèvement, de la pose, de la réparation, du remplacement ou du déplacement de câbles, d'aqueducs et d'autres ouvrages se trouvant dans le canal ou à proximité du canal;

d) le remboursement des frais de traction supplémentaires que la « N. V. Nederlandsche Spoorwegen » porte en compte dans des cas de l'espèce, en raison du fait que le pont-rails visé à l'article premier, h, n'aura pas le même emplacement que le pont-rails existant;

e) la réparation de tous autres dommages qui résulteront de l'exécution des travaux visés à l'article premier, et pour lesquels l'Etat néerlandais sera tenu à indemnisation envers des tiers;

f) les frais afférents aux avis, aux essais de laboratoire et à toute autre collaboration fournie par des personnes ou des services ne relevant pas du Rijkswaterstaat néerlandais;

g) les frais accessoires d'administration, de confection des plans et documents d'adjudication, de surveillance des travaux, etc.

Art. 13.

A la demande faite du côté belge, les hauts fonctionnaires susdits s'entendront au sujet des prix d'acquisition et indemnités dont il est question aux a, b, c, d et e de l'article 12.

Art. 14.

Pour autant que les indemnités visées au b et au c de l'article 12 soient destinées à l'Etat néerlandais ou à des tiers que l'Etat néerlandais n'est pas obligé d'indemniser, ces indemnités seront fixées par le Ministre néerlandais susdit suivant des critères d'équité et de bonne administration, compte tenu des dispositions de l'article 13.

Art. 15.

Si la « N. V. Nederlandsche Spoorwegen » exige, en ce qui concerne la résistance du pont-rails visé à l'article premier, h, des conditions plus sévères que celles auxquelles répond le pont existant, les frais supplémentaires qui en résulteront seront exclusivement à charge des Pays-Bas.

Art. 16.

En vue de la fixation de la part d'intervention belge, les frais visés à l'article 12, g, seront estimés s'élever, pour autant qu'ils soient exposés par le « Rijkswaterstaat » néerlandais, à 2 ½ % de tous les autres frais afférents à la préparation et à l'exécution des travaux.

Art. 10.

De goedkeuring van de door de aannemers opgeleverde werken geschiedt niet dan na overleg met de genoemde Belgische hoofdamtenaar.

TITEL III.

Kostenverdeling.

Art. 11.

Met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 12 tot en met 16 komen alle kosten van voorbereiding en uitvoering der in het eerste artikel bedoelde werken voor 80 % ten laste van België en voor 20 % ten laste van Nederland..

Art. 12.

Onder de in artikel 11 bedoelde kosten zijn onder meer begrepen :

a) de aan derden te betalen koopsommen en vergoedingen voor de aankoop of onteigening van onroerende goederen, alsmede de overige kosten van aankoop en onteigening, met dien verstande dat het Koninkrijk der Nederlanden het door het Koninkrijk België betaalde aandeel in de zuivere verkoopwaarde van de door grondberging verworven terreinen zal terugbetalen zodra die terreinen weer aan derden worden verkocht of in gebruik gegeven;

b) de vergoeding van de kosten, welke voor de Staat der Nederlanden of derden uit de ingebruikneming van de op 1 januari 1959 aan de Staat der Nederlanden toebehorende gronden voortvloeien wegens beëindiging van erfpacht of pacht, terzake van opstallen, wegens waardevermindering van niet benodigde perceelsgedcelten, snij-schade, gebouwschade, inkomensschade, aanpassing bij vervanging van gebouwen, kosten van wederbelegging en dergelijke, met dien verstande dat voor de zuivere verkoopwaarde van deze gronden geen verrekening zal plaats vinden;

c) de vergoeding van de kosten, welke door de Staat der Nederlanden of derden als gevolg van de uitvoering van de in het eerste artikel bedoelde werken worden gemaakt teneinde in of in de nabijheid van het kanaal aanwezige kabels, duikers en andere werken weg te nemen, aan te brengen, te herstellen, te vervangen of te verplaatsen;

d) de vergoeding wegens hogere tractiekosten, zoals die in soortgelijke gevallen door de N. V. Nederlandsche Spoorwegen in rekening worden gebracht in verband met de ten opzichte van de bestaande spoorbrug gewijzigde ligging van de in het eerste artikel, onder h, bedoelde spoorbrug;

e) de vergoeding van alle overige schade als gevolg van de uitvoering der in het eerste artikel bedoelde werken, welke de Staat der Nederlanden gehouden is aan derden uit te keren;

f) de kosten van adviezen, laboratoriumproeven en andere medewerking van anderen dan de diensten van de Nederlandse Rijkswaterstaat;

g) de bijkomende kosten van administratie, opstelling der plannen en bestedingsstukken, toezicht op de uitvoering en dergelijke.

Art. 13.

De genoemde hoofdamtenuren zullen, wanneer daartoe van Belgische zijde de wens te kennen wordt gegeven, overleg plegen over de in artikel 12, onder a, b, c, d en e, bedoelde koopsommen en vergoedingen.

Art. 14.

De in artikel 12, onder b en c, bedoelde vergoedingen zullen, voorzover zij geschieden ten behoeve van de Staat der Nederlanden of derden, jegens welke de Staat der Nederlanden niet tot het verlenen van deze vergoedingen is gehouden, met inachtneming van het bepaalde in artikel 13, door de genoemde Nederlandse Minister overeenkomstig maatstaven van billijkheid en goed bestuur worden vastgesteld.

Art. 15.

Indien door de N. V. Nederlandsche Spoorwegen aan de in het eerste artikel, onder h, bedoelde spoorbrug hogere belastingseisen zullen worden gesteld dan die, waaraan de bestaande brug voldoet, zullen de meerdere kosten, die daarvan het gevolg zijn, uitsluitend voor Nederlandse rekening komen.

Art. 16.

De in artikel 12, onder g, bedoelde kosten worden, voorzover zij door de Nederlandse Rijkswaterstaat worden gemaakt, voor de vaststelling van het Belgische aandeel in die kosten geacht 2 ½ % van alle overige kosten van voorbereiding en uitvoering te bedragen.

Art. 17.

1. Les dispositions des articles 3 à 16 inclus s'appliqueront également :

a) aux travaux et dispositions accessoires visés à l'article premier, *i*, dont la nécessité ou l'opportunité n'apparaîtrait qu'après l'achèvement ou la mise en service des autres ouvrages;

b) aux travaux d'entretien et dispositions de caractère spécial à considérer comme faisant partie de l'exécution des travaux.

2. Les dispositions du premier alinéa du présent article ne seront applicables que pour autant que les travaux en question soient jugés nécessaires ou souhaitables au cours de la période de trois ans qui suit la première réception des travaux dont ils sont considérés comme la suite ou le complément.

Art. 18.

Le Gouvernement belge ne pourra faire valoir aucun titre à la propriété des ouvrages exécutés dans le passé ou de ceux qui seront exécutés conformément aux dispositions du présent Traité; il ne le pourra davantage en ce qui concerne les biens meubles ou immeubles que le Gouvernement néerlandais aura achetés ou expropriés en vue de l'exécution des travaux ou dont il aura cédé l'usage en vue de cette exécution.

TITRE IV.

Règlement des paiements.

Art. 19.

Le Gouvernement néerlandais avancera et, pour autant que de besoin, liquidera directement aux tiers le montant des frais visés aux articles 11, 12 et 17.

Art. 20.

1. A l'expiration de chaque mois de calendrier, le Ministre néerlandais susdit fera parvenir au Ministre belge susdit, une déclaration de créance relative à la part d'intervention de la Belgique dans les paiements effectués au cours du mois.

2. Les indemnités dues pour l'occupation de terrains procurés par le Gouvernement néerlandais ou pour l'emploi de matériaux procurés par ce Gouvernement feront l'objet, lorsqu'elles ne devront pas être payées à des tiers, d'une déclaration de créance à l'expiration du mois au cours duquel ces terrains ou matériaux auront été procurés en vue de l'exécution des travaux.

Art. 21.

Les frais visés à l'article 12, *g*, seront portés en compte par majoration des déclarations de créance mensuelles conformément aux dispositions de l'article 16.

Art. 22.

Le Gouvernement belge s'engage à faire les paiements dans les six semaines de la réception des déclarations de créance visées à l'article 21. Les paiements se feront en florins.

Art. 23.

1. Si le Ministre belge susdit a des objections à faire au sujet des montants figurant dans une déclaration de créance, il en avisera le Ministre néerlandais susdit avant l'expiration du délai fixé à l'article 22. Les hauts fonctionnaires susdits et, le cas échéant, les Ministres susdits se consulteront au sujet de ces montants le plus vite possible.

2. Le Gouvernement belge s'engage à payer les montants sur lesquels on aura pu s'entendre, le plus tôt possible après qu'un accord sera intervenu.

3. Les dispositions de l'article 22 s'appliqueront sans réserve aux montants qui n'auront pas fait l'objet d'objections dans les délais prévus.

Art. 24.

1. Si le délai fixé à l'article 22 n'est pas respecté, le Gouvernement belge devra, pour la période s'étendant au-delà de ce délai, un intérêt simple calculé au taux de 6 % l'an.

2. Quant aux montants au sujet desquels des objections auront été formulées conformément au premier alinéa de l'article 23, ledit intérêt dû sur les montants fixés de commun accord ainsi qu'il est prévu au même alinéa, sera également calculé pour la période s'étendant au-delà du délai qui est fixé à l'article 22 et qui est de six semaines à compter de la réception de la déclaration primitive.

Art. 17.

1. Het bepaalde in de artikelen 3 tot en met 16 is eveneens van toepassing op :

a) de bijkomende werken en voorzieningen als bedoeld in het eerste artikel, onder *i*, waarvan de noodzaak of wenselijkheid eerst na voltooiing of ingebruikneming der overige werken blijkt;

b) de bijzondere onderhoudswerkzaamheden en voorzieningen, welke nog tot de uitvoering der werken moeten worden gerekend.

2. Het bepaalde in het eerste lid van dit artikel geldt slechts voorzover deze werken noodzakelijk of wenselijk worden geacht binnen drie jaar na de eerste oplevering van het werk, waarvan ze als nakomend of afrondingswerk moeten worden beschouwd.

Art. 18.

De Belgische Regering zal generlei aanspraak kunnen maken op de eigendom van de in het verleden of overeenkomstig het bepaalde in dit Verdrag uitgevoerde werken, noch op de ten behoeve van de uitvoering daarvan door de Nederlandse Regering aangekochte, ontgignende of ter beschikking gestelde roerende of onroerende goederen.

TITEL IV.

Regeling der betalingen.

Art. 19.

De in de artikelen 11, 12 en 17 bedoelde kosten worden door de Nederlandse Regering voorgeschoten en voor zoveel nodig door haar rechtstreeks aan derden voldaan.

Art. 20.

1. De genoemde Nederlandse Minister doet de genoemde Belgische Minister na afloop van iedere kalendermaand een declaratie toekomen voor het Belgische aandeel in de in die maand gedane betalingen.

2. Vergoedingen wegens de ingebruikneming van door de Nederlandse Regering ter beschikking gestelde gronden of materialen worden, voorzover zij niet aan derden worden betaald, gedelareerd na afloop van de maand, waarin deze gronden of materialen voor de werken ter beschikking zijn gesteld.

Art. 21.

De in artikel 12, onder *g*, bedoelde kosten worden in rekening gebracht door verhoging van de maandelijksse declaraties overeenkomstig het bepaalde in artikel 16.

Art. 22.

De Belgische Regering verplicht zich tot betaling binnen zes weken na ontvangst van de in artikel 21 bedoelde declaraties. De betaling geschiedt in guldens.

Art. 23.

1. Indien de genoemde Belgische Minister bezwaar maakt tegen in een declaratie voorkomende bedragen, stelt hij de genoemde Nederlandse Minister hiervan vóór het verstrijken van de in artikel 22 genoemde termijn in kennis. De genoemde hoofdbetnaren en zo nodig de genoemde Ministers zullen over deze bedragen zo spoedig mogelijk overleg plegen.

2. De Belgische Regering verplicht zich de in dit overleg vastgestelde bedragen te betalen zo spoedig mogelijk na het bereiken van overeenstemming daarover.

3. Ten aanzien van de bedragen, waartegen niet tijdig bezwaren zijn kenbaar gemaakt is het bepaalde in artikel 22 onverminderd van toepassing.

Art. 24.

1. Bij overschrijding van de in artikel 22 genoemde termijn zal de Belgische Regering voor de duur van de overschrijding een enkelvoudige rentevergoeding verschuldigd zijn berekend tegen 6% per jaar.

2. Ten aanzien van de bedragen, waartegen overeenkomstig artikel 23, eerste lid, bezwaar is gemaakt, zal deze rentevergoeding over de in het daarbedoelde overleg vastgestelde bedragen eveneens voor de duur van de overschrijding van de in artikel 22 genoemde termijn van zes weken na ontvangst van de oorspronkelijke declaratie worden berekend.

TITRE V.

Entretien et manœuvre des ouvrages.

Art. 25.

Le Gouvernement néerlandais assurera l'entretien et la manœuvre des ouvrages du canal et des ouvrages d'art qui, en exécution du présent Traité, auront été construits ou améliorés sur le territoire néerlandais pour les besoins de la navigation; il assurera également l'entretien et l'exploitation des liaisons entre les rives sur la section néerlandaise du canal. Sous réserve des dispositions de l'article 17 et de l'article 55, premier alinéa, les frais résultant de cette obligation seront à charge des Pays-Bas.

Art. 26.

Si l'une des Hautes Parties Contractantes fait savoir à l'autre qu'elle considère comme souhaitable soit le renouvellement de l'ensemble ou d'une partie importante des écluses ou des ponts, soit la construction de nouvelles écluses ou de nouveaux ponts, la question fera l'objet de consultations entre les deux Gouvernements.

TITRE VI.

Pollution des eaux du canal.

Art. 27.

Sans préjudice des obligations résultant de conventions multilatérales, les Hautes Parties Contractantes veilleront à ce que les eaux du canal à proximité de la frontière belgo-néerlandaise répondent aux normes qualitatives énoncées à l'Annexe III du présent Traité.

Art. 28.

En exécution des dispositions du paragraphe I, d, de l'Annexe III du présent Traité, les Ministres belge et néerlandais s'efforceront de déterminer la concentration admissible de matières chimiques. Ces Ministres pourront modifier de commun accord les normes qualitatives énoncées à ladite Annexe.

Art. 29.

Les deux Gouvernements se communiqueront tous les renseignements permettant de déterminer le degré de radio-activité des eaux du canal à la suite du déversement, soit dans la partie belge du canal, soit dans la partie néerlandaise, de déchets radio-actifs liquides et/ou solides par les installations existantes ou les installations encore à créer. Ces renseignements comprendront notamment l'indication détaillée de la nature et de la quantité des matières radio-actives déversées ou à déverser, ainsi que le lieu et les conditions du déversement.

Art. 30.

Si les normes fixées pour les cours d'eau internationaux, sur la base du Traité instituant la Communauté Européenne de l'Énergie Atomique (Euratom), conclu à Rome le 25 mars 1957, ou de toute autre convention liant les deux Gouvernements, ou les résultats des analyses le requièrent, les Ministres susdits procéderont de commun accord à la révision des normes qualitatives imposées en matière de radio-activité.

Art. 31.

Les services techniques belge et néerlandais procéderont régulièrement et au moins quatre fois l'an, à des observations communes en vue de déterminer l'état des eaux du canal à la frontière belgo-néerlandaise; à la suite de ces observations, ils adresseront un rapport commun aux Gouvernements belge et néerlandais.

TITRE VII.

Salinité et prises d'eau.

Art. 32.

Les deux Gouvernements prendront, sur leurs territoires respectifs, les mesures voulues pour que la quantité d'eau douce que la section belge du canal fournit pour alimenter la section néerlandaise et la quantité d'eau salée entrant par les écluses de Terneuzen, soient réglées l'une en fonction de l'autre de telle façon qu'à Terneuzen, à 2 200 m au sud de l'écluse ouest (Westsluis), la teneur en ions chlore

TITEL V.

Onderhoud en bediening der werken.

Art. 25.

De Nederlandse Regering zal zorg dragen voor het onderhoud en de bediening van de ingevolge dit Verdrag ten behoeve van de scheepvaart op Nederlands gebied aangelegde of verbeterde kanaal- en kunstwerken alsmede voor het onderhoud en de bediening van de over het Nederlands gedeelte van het kanaal aanwezige oeververbindingen. Behoudens het bepaalde in artikel 17 en in artikel 55, eerste lid, komen de kosten hiervan ten laste van Nederland.

Art. 26.

Indien een van beide Hoge Verdragsluitende Partijen te kennen geeft het geheel of voor een belangrijk gedeelte vernieuwen van de sluisen of bruggen dan wel de bouw van nieuwe sluisen of bruggen wenselijk te achten, zal deze aangelegenheid het onderwerp van overleg tussen de beide Regeringen uitmaken.

TITEL VI.

Verontreiniging van het kanaalwater.

Art. 27.

Onverminderd de verplichtingen welke voor de Hoge Verdragsluitende Partijen voortvloeien uit multilaterale overeenkomsten, zullen zij er voor zorg dragen, dat het kanaalwater nabij de Belgisch-Nederlandse grens beantwoordt aan de kwaliteitsnormen genoemd in Bijlage III bij dit Verdrag.

Art. 28.

De genoemde Belgische Minister en de genoemde Nederlandse Minister zullen ter uitvoering van het bepaalde in paragraaf I, onder d, van Bijlage III bij dit Verdrag de aanvaardbare concentratie van scheikundige stoffen nader vaststellen. De genoemde Ministers kunnen in onderlinge overeenstemming de kwaliteitsnormen genoemd in die Bijlage wijzigen.

Art. 29.

De beide Regeringen zullen elkaar terzake van bestaande of nog op te richten installaties, welke vloeibare en/of vaste radioactieve afval afstoten in het op hun gebied gelegen kanaalgedeelte, alle gegevens verschaffen, welke noodzakelijk zijn om de radioactieve besmetting van het kanaalwater tengevolge van deze afvoer vast te stellen. Deze gegevens zullen onder meer omvatten een gedetailleerde opgave van de aard en de hoeveelheid van de geloosde of te lozen radioactieve stoffen, alsmede de plaats en de omstandigheden van de lozing.

Art. 30.

Indien normen voor grensoverschrijdende wateren, vastgesteld op grond van het op 25 maart 1957 te Rome gesloten Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (Euratom) of van enige andere de beide Regeringen bindende overeenkomst, dan wel de analyseresultaten daartoe aanleiding geven, zullen de genoemde Ministers de kwaliteitsnormen betreffende de radioactiviteit in onderlinge overeenstemming herzien.

Art. 31.

De Belgische en de Nederlandse technische diensten zullen geregeld, doch ten minste vier maal per jaar, gemeenschappelijke waarnemingen doen tot vaststelling van de toestand van het kanaalwater bij de Belgisch-Nederlandse grens en daarover een gemeenschappelijk verslag uitbrengen aan de Belgische en Nederlandse Regeringen.

TITEL VII.

Verzilting en wateronttrekking.

Art. 32.

De beide Regeringen zullen, elk op haar gebied, de nodige maatregelen treffen teneinde te bewerkstelligen, dat de door het Belgisch aan het Nederlands gedeelte van het kanaal toegevoegde hoeveelheid zoet voedingswater en de door de sluisen te Terneuzen toetredende hoeveelheid zout water zodanig op elkaar zijn afgestemd, dat te Terneuzen op 2 200 m ten zuiden van de Westsluis een gehalte aan

ne dépasse pas 3,5 g/litre, moyenne pour toute la profondeur du canal. A cet effet, les services techniques des deux pays entretiendront des contacts réguliers et ne prendront des mesures spéciales qu'après s'être consultés.

Art. 33.

Les mesures dont il est question à l'article 32 viseront également à maintenir, autant que possible, le niveau des eaux du canal à 2,13 m + N.A.P. ou (+ 4,45) E.M., et à éviter des écarts supérieurs à 0,25 m. Dès que les eaux du canal auront atteint le niveau de 2,38 m + N.A.P. ou (+ 4,70) E.M., le service belge, à la première requête du service néerlandais, arrêtera complètement et jusqu'à nouvel ordre tout apport d'eau du canal.

Art. 34.

Les tiers ne seront autorisés à pratiquer des prises d'eau sur la section néerlandaise du canal qu'à condition de restituer au canal les quantités prélevées.

Art. 35.

La stipulation de l'article 34 ne s'appliquera pas aux prises d'eau autorisées au moment de l'entrée en vigueur du présent Traité. Toutefois, la quantité prélevée ne pourra dépasser 1,4 m³/sec.

TITRE VIII.

Voirie.

Art. 36.

Le Gouvernement belge veillera à ce que les nouvelles sections de la route de l'Etat belge n° 58bis répondent au moins, en ce qui concerne le tracé, la distance du canal, le profil transversal, le revêtement et les plantations protégeant contre l'éblouissement, aux mêmes conditions que les nouvelles sections routières visées à l'article premier, g.

Art. 37.

1. Les deux Gouvernements prévoient la possibilité de créer une route entre Terneuzen et Gand, à l'est du canal.

2. La section belge de cette route sera construite progressivement suivant les besoins des industries qui s'établiront sur la rive est du canal en territoire belge. Toutefois, le Gouvernement belge est disposé, en principe, à anticiper l'achèvement de la section belge de cette route, si le Gouvernement néerlandais en exprime le vœu et procède également à la construction de la section néerlandaise.

CHAPITRE B.

Règlement de questions en rapport avec l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand.

Art. 38.

Dans le présent chapitre, il faut entendre :

a) par territoire portuaire de Terneuzen : la rade de Terneuzen, les bassins d'attente, la partie néerlandaise du canal de Terneuzen à Gand ainsi que les ports situés sur cette partie du canal, l'embranchement vers Axelsche Sassing;

b) par rade de Terneuzen : la partie de l'Escaut occidental s'étendant, au sud du chenal principal, sur deux milles marins à l'ouest et deux milles marins à l'est du bassin d'attente extérieur situé à l'est (Oostbuitenhaven) à Terneuzen;

c) par territoire portuaire de Gand : le port de Gand, la partie belge du canal de Terneuzen à Gand et les ports situés sur cette partie du canal.

TITRE I.

Trafic par chemin de fer.

Art. 39.

1. Le réseau de l'ancienne « Société internationale des Chemins de fer Malines-Terneuzen » continuera d'être exploité pour le trafic inter-

chloorionen van 3,5 gram per liter gemiddeld over de gehele diepte van het kanaal niet wordt overschreden. Daartoe zullen de wederzijdse technische diensten regelmatig met elkaar in verbinding staan en geen maatregelen van bijzondere aard nemen dan na overleg met de dienst van de andere Verdragsluitende Partij.

Art. 33.

De in artikel 32 genoemde maatregelen zullen er tevens op zijn gericht, dat het kanaalpeil zoveel mogelijk blijft gehandhaafd op 2,13 m + N.A.P. of (+ 4,45) Staf en dat geen grotere afwijkingen daarvan voorkomen dan 0,25 m. Zodra het kanaal een waterstand van 2,38 m + N.A.P. of (+ 4,70) Staf zal hebben bereikt zal de Belgische dienst op het eerste verzoek van de Nederlandse dienst de waterafvoer naar het kanaal tot nader bericht volledig doen ophouden.

Art. 34.

Onttrekking van water aan het Nederlandse kanaalgedeelte zal aan derden slechts worden toegestaan onder de voorwaarde, dat de onttrokken hoeveelheden op het kanaal worden teruggebracht.

Art. 35.

Het bepaalde in artikel 34 geldt niet ten aanzien van onttrekking van kanaalwater, waarvoor reeds ten tijde van het in werking treden van dit Verdrag een vergunning is verleend. Dit gebruik zal evenwel een hoeveelheid van 1,4 m³/sec. niet mogen overschrijden.

TITEL VIII.

Wegen.

Art. 36.

De Belgische Regering zal er voor zorg dragen, dat de nieuwe weggedeelten, welke in de Belgische Rijksweg n° 58bis worden aangelegd, voor wat betreft tracé, afstand van het kanaal, wegindeling, verharding en lichtaafschermende beplanting tenminste voldoen aan dezelfde eisen als de in het eerste artikel, onder g, bedoelde nieuwe weggedeelten.

Art. 37.

1. De beide Regeringen voorzien de mogelijkheid, dat ten oosten van het kanaal van Terneuzen naar Gent een wegverbinding tussen Terneuzen en Gent tot stand zal worden gebracht.

2. Het Belgische gedeelte van deze wegverbinding zal worden aangelegd naar mate de industrievestiging op de oostelijke kanaaloever op Belgisch gebied dit wenselijk maakt. De Belgische Regering verklaart zich evenwel in beginsel bereid het Belgische gedeelte van deze wegverbinding in een vroeger stadium te voltooien, wanneer de Nederlandse Regering daartoe de wens te kennen geeft en ook het Nederlandse gedeelte van deze verbinding doet aanleggen.

HOOFDSTUK B.

Regeling van aangelegenheden welke verband houden met de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent.

Art. 38.

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :

a) het havengebied van Terneuzen : de rede van Terneuzen, de voorhavens, het Nederlandse gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent met de daaraan gelegen havens en het zijkanaal naar de Axelsche Sassing;

b) de rede van Terneuzen : het ten zuiden van het hoofdvaarwater van de Westerschelde gelegen gedeelte van deze rivier van twee zeemijlen ten westen tot twee zeemijlen ten oosten van de Oostbuitenhaven te Terneuzen;

c) het havengebied van Gent : de haven van Gent, het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de daaraan gelegen havens.

TITEL I.

Spoorwegverkeer.

Art. 39.

1. De exploitatie van het net der voormalige « Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen » zal voor het grensoverschrij-

national. L'exploitation sera assurée par la « N.V. Nederlandsche Spoorwegen » pour la partie du réseau située en territoire néerlandais et par la Société nationale des Chemins de fer belges pour la partie située en territoire belge.

2. L'exploitation se fera conformément aux dispositions du présent titre et de l'Annexe IV.

Art. 40.

Pour cette exploitation, on calculera le prix de transport des marchandises qui ne relèvent pas du Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, conclu à Paris le 18 avril 1951, comme si le réseau de l'ancienne « Société internationale des Chemins de fer Malines-Terneuzen » faisait partie du réseau de la Société nationale des Chemins de fer belges. En matière tarifaire, le réseau de l'ancienne « Société internationale des Chemins de fer Malines-Terneuzen » sera géré exclusivement par la Société nationale des Chemins de fer belges. A cet égard, seront notamment prises en considération, pour les marchandises visées au présent article, les dispositions prévues aux articles 41 à 43 inclus.

Art. 41.

Pour le transport de marchandises par chemin de fer entre, d'une part, la Flandre zélandaise et, d'autre part, la Belgique, le reste des Pays-Bas et les pays tiers, la tarification belge sera d'application pour la partie du trajet située en Belgique et en Flandre zélandaise.

Art. 42.

Pour autant que les opérations de chargement et de déchargement dans le territoire portuaire de Terneuzen soient pratiquées sous contrôle douanier, ce territoire sera assimilé, du point de vue tarifaire, à un port belge, notamment en ce qui concerne la validité des tarifs ferroviaires intérieurs et internationaux d'application générale à l'exportation et à l'importation maritimes, ainsi que la mise en vigueur de tarifs susceptibles de promouvoir le transport par chemin de fer de certaines marchandises dans des relations déterminées.

Art. 43.

Pour le transport de marchandises par chemin de fer entre, d'une part, la Flandre zélandaise et, d'autre part, les ports de mer belges, seront applicables, d'une manière conforme, les tarifs belges à l'importation ou à l'exportation maritime, valables pour le transport, vers les ports de mer belges ou à partir de ces ports, de marchandises en provenance ou à destination du territoire de l'Union économique belgo-luxembourgeoise.

TITRE II.

Droits de port.

Art. 44.

Dans le territoire portuaire de Terneuzen, à l'exception de la rade, le chargement et le déchargement tant des bâtiments de mer que des bateaux d'intérieur donneront lieu au paiement de droits de port, sans qu'il y ait de distinction quant au pavillon des bateaux, à la provenance ou à la destination de la cargaison.

Art. 45.

Les droits de port seront perçus suivant un régime qui corresponde aux systèmes appliqués à cet égard aux Pays-Bas. Quant à leur hauteur, ils seront conformes au régime néerlandais, mais se rapprocheront le plus possible du niveau des droits de port belges.

Art. 46.

Par dérogation aux dispositions de l'article 44, pourront être dispensés de l'obligation de payer des droits de port les bateaux qui, pour leur chargement ou leur déchargement, feront usage des emplacements particuliers d'entreprises établies, au moment de la signature du présent Traité, le long des eaux relevant du territoire portuaire de Terneuzen.

Art. 47.

Le régime visé à l'article 45 pourra prévoir un tarif réduit applicable aux bateaux qui, pour leur chargement ou leur déchargement, feront usage des emplacements particuliers d'entreprises venues s'établir le long des eaux relevant du territoire portuaire de Terneuzen après la signature de présent Traité, la réduction à appliquer ne dépassera pas 50 %.

dende vervoer worden voortgezet. Voor het in Nederland gelegen gedeelte ervan, zal dit geschieden door de N.V. Nederlandsche Spoorwegen, voor het in België gelegen deel door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

2. De exploitatie geschiedt volgens hetgeen is bepaald in deze titel en in Bijlage IV.

Art. 40.

Bij de exploitatie zullen bij het vervoer van goederen, waarop het op 18 april 1951 te Parijs gesloten Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal niet van toepassing is, de vrachten worden berekend, alsof het net der voormalige « Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen » deel uitmaakte van het net der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Het net der voormalige « Internationale Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen » zal in tarifair opzicht uitsluitend worden beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Daarbij zal voor de in dit artikel bedoelde goederen met name in acht worden genomen, hetgeen in de artikelen 41 tot en met 43 is bepaald.

Art. 41.

Op het vervoer van goederen per spoorweg tussen enerzijds Zeeuwsch-Vlaanderen en anderzijds België, het overige deel van Nederland en derde landen, is op het in België en in Zeeuwsch-Vlaanderen gelegen trajectgedeelte de Belgische vrachtberekening van toepassing.

Art. 42.

Het havengebied van Terneuzen wordt, voorzover het laden en lossen in dit gebied onder douanetoezicht is gesteld, ten aanzien van de vrachtberekening behandeld als een Belgische haven, met name wat betreft de geldigheid van de van algemene toepassing zijnde binnen- en internationale spoorwegtarieven voor in- en uitvoer over zee en de invoering van tarieven, welke het vervoer per spoorweg van bepaalde goederen in bepaalde relaties kunnen bevorderen.

Art. 43.

Op het vervoer van goederen per spoorweg tussen enerzijds Zeeuwsch-Vlaanderen en anderzijds de Belgische zeehavens zijn de Belgische tarieven voor in- en uitvoer over zee, welke gelden voor het vervoer van en naar deze havens van goederen, afkomstig van of bestemd voor het grondgebied der Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, op overeenkomstige wijze van toepassing.

TITEL II.

Havengelden.

Art. 44.

Bij laden of lossen in het havengebied van Terneuzen, met uitzondering van de rede, worden havengelden geheven, zowel van zeeschepen als van binnenschepen, zonder onderscheid naar de vlag van het schip, de herkomst of bestemming der lading.

Art. 45.

De havengelden worden geheven volgens een stelsel, dat overeenstemt met de in Nederland in dit opzicht toegepaste systemen. Wat de hoogte betreft passen zij in het Nederlandse stelsel, doch zij zullen zoveel mogelijk het peil van de Belgische havengelden benaderen.

Art. 46.

In afwijking van het in artikel 44 bepaalde kunnen schepen, die gebruik maken van particuliere los- en laadgelegenheden van bedrijven, die op het tijdstip van de ondertekening van dit Verdrag aan de tot het havengebied van Terneuzen behorende wateren zijn gevestigd, worden vrijgesteld van de verplichting tot het betalen van havengelden.

Art. 47.

In het in artikel 45 bedoelde stelsel kan een verlaagd tarief worden opgeuoemen voor schepen, welke gebruik maken van particuliere los- en laadgelegenheden van bedrijven, die zich na de ondertekening van dit Verdrag aan de tot het havengebied van Terneuzen behorende wateren hebben gevestigd; de toe te passen verlaging zal ten hoogste 50 % bedragen.

Art. 48.

Si le Gouvernement belge fait part au Gouvernement néerlandais de la nécessité de lever également des droits de port pour les chargements et les déchargements effectués en rade de Terneuzen, ce dernier Gouvernement prendra à cet effet les mesures nécessaires.

Art. 49.

Dans le territoire portuaire de Gand, le chargement et le déchargement tant des bâtiments de mer que des bateaux d'intérieur donneront lieu au paiement de droits de port, sans qu'il y ait de distinction quant au pavillon des bateaux, à la provenance ou à la destination de la cargaison.

Art. 50.

Il ne sera perçu de droits de port pour les bateaux en transit ni dans le territoire portuaire de Terneuzen ni dans le territoire portuaire de Gand.

TITRE III.

Frets de navigation intérieure.

Art. 51.

En cas de perturbations graves qui seraient causées par des différences entre les frets de navigation intérieure pour, d'une part, les transports à partir du territoire portuaire de Terneuzen vers des endroits situés dans le territoire de l'Union économique belgo-luxembourgeoise et, d'autre part, les transports à partir des ports de mer belges vers les mêmes endroits, les Gouvernements se consulteront au sujet des mesures à prendre en vue de remédier à la situation.

Art. 52.

Le Gouvernement néerlandais veillera à ce que tous les deux mois soit communiqué au service belge compétent un relevé des frets de navigation intérieure pour les transports à partir du territoire portuaire de Terneuzen vers le territoire de l'Union économique belgo-luxembourgeoise. Le Gouvernement belge veillera, de son côté, à ce que tous les deux mois soit communiqué au service néerlandais compétent un relevé des frets de navigation intérieure pour les transports effectués vers la même destination à partir des ports de mer belges.

CHAPITRE C.

Dispositions finales.

Art. 53.

Le présent Traité sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à La Haye.

Art. 54.

Le présent Traité entrera en vigueur le lendemain de l'échange des instruments de ratification. Les articles 42 à 52 inclus entreranno cependant en vigueur au moment où auront commencé les travaux de la partie néerlandaise du canal et la construction de l'écluse maritime visée à l'article premier, *a*, mais pas avant le 1^{er} janvier 1961.

Art. 55.

1. La somme de 94 500 florins que le Gouvernement belge doit chaque année au Gouvernement néerlandais, en vertu de l'article premier, *f*, de la Convention que la Belgique et les Pays-Bas ont conclue à La Haye le 8 mars 1902 pour modifier la Convention du 29 juin 1895 relative à l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand, sera portée à 100 000 florins à partir du 1^{er} janvier 1961.

2. A partir de la date de mise en service de la nouvelle écluse maritime visée à l'article premier, *a*, seront abrogées les dispositions de l'article premier, *f* et *g*, de la Convention du 8 mars 1902, relatives à la manœuvre mécanique, à l'éclairage électrique et au remboursement, par le Gouvernement belge, des dépenses y afférentes.

En foi de quoi les Plénipotentiaires nommés ci-dessus ont signé le présent Traité.

Art. 48.

Indien de Belgische Regering de behoeft daartoe aan de Nederlandse Regering zou mededelen, zal de Nederlandse Regering maatregelen treffen opdat ook havengelden worden geheven bij laden of lossen op de rede van Terneuzen.

Art. 49.

Bij laden of lossen in het havengebied van Gent worden havengelden geheven zowel van zeeschepen als van binnenschepen, zonder onderscheid naar de vlag van het schip, de herkomst of bestemming der lading.

Art. 50.

Zowel in het havengebied van Terneuzen als in het havengebied van Gent zal geen havengeld worden geheven van doorvarende schepen.

TITEL III.

Binnenvaartvrachten.

Art. 51.

Ingeval van ernstige stoornissen welke het gevolg zouden zijn van verschillen tussen de binnenvaartvrachten van het havengebied van Terneuzen naar bestemmingen op het grondgebied van de Belgische-Luxemburgse Economische Unie enerzijds en van de Belgische zeehavens naar deze bestemmingen anderzijds, zullen de Regeringen gemeenschappelijk overleggen, welke maatregelen moeten worden getroffen om deze toestand te verhelpen.

Art. 52.

De Nederlandse Regering enerzijds en de Belgische Regering anderzijds zullen ervoor zorg dragen, dat iedere twee maanden aan de bevoegde Belgische respectievelijk Nederlandse dienst een opgave wordt verstrekt van de binnenvaartvrachten van het havengebied van Terneuzen met bestemming naar het grondgebied van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie wat betreft de opgave te verstrekken van Nederlandse zijde, en van de binnenvaartvrachten van Belgische zeehavens naar de genoemde bestemming wat betreft de van Belgische zijde te verstrekken opgave.

HOOFDSTUK C.

Slotbepalingen.

Art. 53.

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen te 's-Gravenhage worden uitgewisseld.

Art. 54.

Dit Verdrag zal in werking treden op de dag na die der uitwisseling der akten van bekrachtiging, met dien verstande dat de artikelen 42 tot en met 52 in werking treden op het tijdstip waarop met de werken aan het kanaal op Nederlandse bodem en de bouw van de in het eerste artikel, onder *a*, bedoelde zeevaartsluis is begonnen, doch niet eerder dan 1 januari 1961.

Art. 55.

1. De som van 94 500 gulden, welke de Belgische Regering ingevolge het eerste artikel, onder *f*, van de op 8 maart 1902 te 's-Gravenhage tussen Nederland en België gesloten Overeenkomst tot wijziging der Overeenkomst van 29 juni 1895 betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent jaarlijks aan de Nederlandse Regering is verschuldigd, wordt met ingang van 1 januari 1961 gebracht op 100 000 gulden.

2. Met ingang van de datum, waarop de in het eerste artikel, onder *a*, bedoelde nieuwe zeevaartsluis in bedrijf wordt gesteld, vervalt hetgeen in het eerste artikel, onder *f* en *g*, van de Overeenkomst van 8 maart 1902 is bepaald met betrekking tot de mechanische beweging, de elektrische verlichting en de terugbetaling van de uitgaven daarvoor door de Belgische Regering.

Ten blijke waarvan de hierboven genoemde Gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend.

Fait en double exemplaire, à Bruxelles, le 20 juin 1960 en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume de Belgique :

P. WIGNY.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

J. M. A. H. LUNS.

Gedaan te Brussel, op 20 juni 1960, in tweevoud in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde de beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk België :

P. WIGNY.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden :

J. M. A. H. LUNS.

ANNEXE I.

DESCRIPTION DETAILLEE DES OUVRAGES VISES A L'ARTICLE PREMIER.

a) La nouvelle *écluse maritime* comportera un sas avec porte intermédiaire.

Longueur utile du sas entier	290 m
Longueur utile du grand sas partiel	170 m
Longueur utile du petit sas partiel	113 m
Largeur de la passe dans le sas et aux têtes	40 m
Niveau du busc extérieur 11,82 m — N.A.P. ou (—9,50) E.M.	
Niveau du busc intermédiaire ... 11,82 m — N.A.P. ou (—9,50) E.M.	
Niveau du busc intérieur 11,82 m — N.A.P. ou (—9,50) E.M.	
Niveau de retenue des têtes extérieure, intermédiaire et intérieure	6,00 m + N.A.P. ou (+8,32) E.M.

Près du busc intérieur, un seuil sera prévu jusqu'à la cote 10,37 m — N.A.P. ou (—8,05) E.M., pour réduire la pénétration des eaux salines.

Le sas sera pourvu de deux poutres de protection flottantes.

Les têtes extérieure et intérieure seront munies chacune de deux portes roulantes placées l'une derrière l'autre; l'une sera la réserve de l'autre.

La tête intermédiaire n'aura qu'une porte roulante.

Une cale sèche pour mise à sec des portes sera aménagée dans l'écluse.

Dans l'écluse maritime, ou près de celle-ci, sera construit un aqueduc pour chasser l'eau salée du bassin collecteur visé au d.

Les ponts sur la tête extérieure et la tête intérieure seront mobiles et auront les dimensions suivantes :

tirant d'air	illimitée
largeur de la passe	40 m
largeur de la chaussée	8 m
largeur des pistes cyclables	3 m
largeur des trottoirs	1,50 m

La nouvelle *écluse pour la navigation intérieure* comportera un sas avec porte intermédiaire :

Longueur utile du sas entier	240 m
Longueur utile du grand sas partiel	135 m
Longueur utile du petit sas partiel	105 m
Largeur de la passe dans le sas et aux têtes	24 m
Niveau du busc extérieur 6,50 m — N.A.P. ou (—4,18) E.M.	
Niveau du busc intermédiaire ... 6,50 m — N.A.P. ou (—4,18) E.M.	
Niveau du busc intérieur 6,50 m — N.A.P. ou (—4,18) E.M.	
En vue de réduire la pénétration des eaux salines, il sera prévu près du busc intérieur un exhaussement jusqu'à la cote	2,27 m — N.A.P. ou (+0,05) E.M.
Niveau de retenue des têtes extérieure, intermédiaire et intérieure	6,00 m + N.A.P. ou (+8,32) E.M.

Les ponts sur la tête extérieure et la tête intérieure seront mobiles et auront les dimensions suivantes :

tirant d'air	illimitée
largeur de la passe	24 m
largeur de la chaussée	8 m
largeur des pistes cyclables	3 m
largeur des trottoirs	1,50 m

Les installations de remplissage et de vidange du nouveau complexe d'écluses ainsi que l'aqueduc pour l'évacuation d'eau salée auront une capacité de chasse totale d'au moins 100 m³/sec (moyenne pour la marée).

BIJLAGE I.

NADERE BESCHRIJVING VAN DE WERKEN ALS BEDOELD IN HET EERSTE ARTIKEL.

a) De nieuwe *zeevaartsluis* zal een kolk met tussenhoofd bevatten.

Nuttige lengte volledige sluisolk	290 m
Nuttige lengte grote deelkolk	170 m
Nuttige lengte kleine deelkolk	113 m
Doorvaartwijde van kolk en hoofden	40 m
Buitendrempe diepte 11,82 m — N.A.P. of (—9,50) Staf	
Tussendrempe diepte 11,82 m — N.A.P. of (—9,50) Staf	
Binnendrempe diepte 11,82 m — N.A.P. of (—9,50) Staf	
Waterkerende hoogte buiten-, tussen- en binnenhoofd	6,00 m + N.A.P. of (+8,32) Staf

Nabij de binnendrempe zal een verhoging worden gemaakt tot 10,37 m — N.A.P. of (—8,05) Staf ter vermindering van het zoutbezwaar.

In de sluisolk zal een drijfboom worden gemaakt.

Het buiten- en binnenhoofd zullen ieder twee achter elkaar geplaatste roldeuren bevatten die elkaars reserve zijn.

In het tussenhoofd komt één roldeur.

Voorts zal in de sluis een deurendok worden gemaakt.

In of nabij de zeesluis wordt een riool gemaakt voor het spuien van zout water uit de verzamelkom genoemd ad d.

De *bruggen* over het buiten- en binnenhoofd zullen beweegbaar zijn en de volgende afmetingen hebben :

doorvaarthoogte	onbeperkt
doorvaartwijde	40 m
breedte van de rijweg	8 m
breedte der rijwielpaden	3 m
breedte der voetpaden	1,50 m

De nieuwe *binnenvaartsluis* zal een kolk met tussenhoofd bevatten :

Nuttige lengte volledige sluisolk	240 m
Nuttige lengte grote deelkolk	135 m
Nuttige lengte kleine deelkolk	105 m
Doorvaartwijde van kolk en hoofden	24 m
Buitendrempe diepte 6,50 m — N.A.P. of (—4,18) Staf	
Tussendrempe diepte 6,50 m — N.A.P. of (—4,18) Staf	
Binnendrempe diepte 6,50 m — N.A.P. of (—4,18) Staf	
Ter vermindering van het zoutbezwaar zal nabij de binnendrempe een verhoging worden gemaakt tot	2,27 m — N.A.P. of (+0,05) Staf
Waterkerende hoogte buiten-, tussen- en binnenhoofd	6,00 m + N.A.P. of (+8,32) Staf

De *bruggen* over het buiten- en binnenhoofd zullen beweegbaar zijn en de volgende afmetingen hebben :

doorvaarthoogte	onbeperkt
doorvaartwijde	24 m
breedte van de rijweg	8 m
breedte der rijwielpaden	3 m
breedte der voetpaden	1,50 m

De gezamenlijke spuicapaciteit van de vul- en ledigingsinrichtingen van het nieuwe sluiscomplex en het voor het spuien van zout water te maken riool zal tenminste 100 m³/sec (gemiddeld over het getij) bedragen.

b) La démolition d'ouvrages d'art comprendra en général l'enlèvement de tous les éléments de l'ouvrage, à l'exception de ceux se trouvant à plus de 2 m sous le terrain naturel, le plafond du canal ou les berges. Par ailleurs, la démolition fera l'objet dans chaque cas d'une étude spéciale qui s'inspirera de la nécessité de ne pas créer ou laisser des vides dans le sous-sol et d'éviter tout obstacle à la construction d'ouvrages ultérieurs.

c) Le bassin d'attente extérieur de la nouvelle écluse maritime et de l'écluse ouest (Westsluis) aura une longueur d'environ 1500 m (longueur mesurée entre la ligne passant par les jetées et la tête extérieure de la nouvelle écluse maritime) et son plafond se trouvera à la cote 13,00 m — N.A.P. ou (—10,68) E.M. A l'entrée du bassin, le plafond sera à la cote 13,00 m — N.A.P. ou (—10,68) E.M. et aura une largeur d'environ 250 m; ces dimensions serviront de base aux essais sur modèle réduit et elles pourront dès lors être légèrement modifiées eu égard à la disposition des courants, au mouvement des ondes et au charriage à prévoir.

Il sera aménagé des postes d'attente d'une longueur totale d'environ 1000 m.

Le bassin d'attente extérieur de la nouvelle écluse de navigation intérieure aura une longueur d'environ 700 m et son plafond sera à la cote 7,50 m — N.A.P. ou (—5,18) E.M. A l'entrée du bassin, le plafond sera à la cote 7,50 m — N.A.P. ou (—5,18) E.M. et aura une largeur d'environ 100 m; ces dimensions ne sont également que des points de départ pour les essais sur modèle réduit et peuvent par conséquent être encore modifiées.

Des postes d'attente seront aménagés sur une longueur totale d'environ 1000 m.

Les crêtes des jetées des deux bassins d'attente extérieurs se trouveront à la cote 8,00 + N.A.P. ou (+10,32) E.M. et la pente des talus extérieurs sera de 1:4.

d) Le tracé du canal sera réalisé conformément au plan joint au présent traité (Annexe II).

Sous réserve des dispositions figurant ci-après, le plafond du canal se trouvera à la cote 10,37 m — N.A.P. ou (—8,05) E.M. et aura une largeur de 72 m.

La largeur au plafond dans les courbes sera augmentée de $\frac{20\,000}{R}$,
R étant le rayon de la courbe, exprimé en mètres.

Près de la nouvelle écluse maritime sera construit un bassin collecteur d'eau salée, par approfondissement du fond du canal jusqu'à la cote 13,37 m — N.A.P. ou (—11,05) E.M., sur une longueur d'environ 800 m et une largeur de 50 à 270 m.

En outre, des postes d'attente seront aménagés à cet endroit sur une longueur totale d'environ 1000 m.

Des postes d'attente seront également aménagés près de la nouvelle écluse de navigation intérieure; ils auront une longueur totale de 1000 m.

e) Le tracé du nouveau fossé d'évacuation est indiqué au plan. Le profil transversal sera identique à celui du fossé existant. Le niveau du busc de la nouvelle écluse d'évacuation se trouvera à 3,75 m — N.A.P. ou (—1,43) E.M.; la largeur du puits sera de 4,00 m; l'écluse comportera deux jeux de portes de garde et une vanne. Près de l'écluse d'évacuation sera aménagé un bassin d'emmagasinement; les dimensions en seront fixées ultérieurement.

f) Les ponts-route sur le canal seront des ponts mobiles ayant les dimensions suivantes:

largeur de la passe	60 m
tirant d'air en position fermée	7 m pour un niveau de flottaison de 2,38 m + N.A.P. ou (+4,70) E.M.
tirant d'air en position ouverte	minimum 60 m
largeur de la chaussée	8 m
largeur des pistes cyclables	3 m
largeur des trottoirs	1,50 m

Les liaisons routières existantes seront raccordées aux ponts.

Les rampes d'accès des ponts auront une pente de 1:50. Dans les rampes seront aménagés les passages inférieurs nécessaires.

Le bac du passage d'eau à Sluiskil sera conçu pour la circulation lente et son pont aura une superficie de 40 m². Des abris pour les voyageurs seront construits aux abords immédiats des postes d'accostage.

g) La section Sluiskil-Sas-de-Gand de la route de l'Etat néerlandais n° 61 sera maintenue. Les sections Terneuzen-Sluiskil et Sas-de-Gand-

b) Onder het opruimen van kunstwerken zal in het algemeen worden verstaan het verwijderen van alle onderdelen van het kunstwerk, uitgezonderd delen welke zich dieper dan 2 m beneden het maaiveld c.q. de kanaalbodem of -belopen bevinden. Overigens zal het opruimen van de kunstwerken van geval tot geval nader worden beschouwd; daarbij zal als leidraad dienen dat in de ondergrond geen holten mogen ontstaan of blijven bestaan en dat geen hinder mag worden veroorzaakt voor later te maken bouwwerken.

c) De buitenvoorhaven voor de nieuwe zeevaartsluis en de Westsluis zal een lengte hebben (gemeten van de lijn over de havenhoofden tot het buitenhoofd van de nieuwe zeevaartsluis) van ongeveer 1500 m en een bodemdijpte van 13,00 m — N.A.P. of (—10,68) Staf. De havenmond zal een bodemdijpte hebben van 13,00 m — N.A.P. of (—10,68) Staf en een bodembreedte van ongeveer 250 m; deze maten zijn uitgangspunten voor het modelonderzoek en zullen derhalve in verband met de te verwachten stromingsbeelden, golfbeweging en materiaalverplaatsing nog enige wijziging kunnen ondergaan.

Er zullen wachtplaatsen worden gemaakt met een gezamenlijke lengte van ongeveer 1000 m.

De buitenvoorhaven voor de nieuwe binnenvaartsluis zal een lengte hebben van ongeveer 700 m en een bodemdijpte van 7,50 m — N.A.P. of (—5,18) Staf. De havenmond zal een bodemdijpte hebben van 7,50 m — N.A.P. of (—5,18) Staf en een bodembreedte van ongeveer 100 m; ook deze maten zijn slechts uitgangspunten van het modelonderzoek en dus nog aan wijziging onderhevig.

Er zullen wachtplaatsen worden gemaakt met een gezamenlijke lengte van ongeveer 1000 m.

De havendijken van beide buitenvoorhavens zullen een kruishoogte van 8,00 m + N.A.P. of (+10,32) Staf hebben en buitenbelopen van 1:4.

d) Het tracé van het kanaal zal worden gemaakt volgens de bij dit Verdrag behorende tekening (Bijlage II).

Behoudens het navolgende zal de bodemdijpte 10,37 m — N.A.P. of (—8,05) Staf en de bodembreedte 72 m bedragen.

In de bochten zal de bodembreedte zijn vermeerderd met $\frac{20\,000}{R}$,
waarin R de straal van de boog voorstelt, uitgedrukt in meters.

Nabij de nieuwe zeevaartsluis zal een verzamelkom voor zout water worden gemaakt door verdieping van de kanaalbodem tot 13,37 m — N.A.P. of (—11,05) Staf over een lengte van ongeveer 800 m en een breedte van 50 m tot 270 m.

Voorts zullen hier wachtplaatsen worden ingericht met een gezamenlijke lengte van ongeveer 1000 m.

Nabij de nieuwe binnenvaartsluis zullen eveneens wachtplaatsen worden gemaakt met een gezamenlijke lengte van 1000 m.

e) Het tracé van de nieuwe waterleiding is aangegeven op de tekening. Het dwarsprofiel zal hetzelfde zijn als van de bestaande waterleiding. De nieuwe uitwateringssluizen zal een drempeldijpte hebben van 3,75 m — N.A.P. of (—1,43) Staf en een doorstromingsbreedte van 4,00 m en zal twee stel wachtdeuren en een schuif bevatten. In de waterleiding zal nabij de uitwateringssluizen een bergboezem worden gemaakt van nader vast te stellen afmetingen.

f) De wegverkeersbruggen over het kanaal zullen beweegbaar zijn en de volgende afmetingen hebben:

doorvaarthoogte	60 m
doorvaarthoogte in gesloten stand	7 m bij een kanaalwaterstand van 2,38 m + N.A.P. of (+4,70) Staf
doorvaarthoogte in geopende stand	tenminste 60 m
breedte van de rijweg	8 m
breedte van de rijwielpaden	3 m
breedte der voetpaden	1,50 m

De bestaande wegverbindingen zullen op de bruggen worden aangesloten.

De oprit naar de bruggen zullen een helling hebben van 1:50. In de oprit zullen de nodige onderdoorgangen worden gemaakt.

De pont voor de veerdienst te Sluiskil zal geschikt zijn voor langzaam verkeer en een dekoppervlakte hebben van 40 m². Direct nabij de aanlegplaatsen zullen zich schuilplaatsen voor wachtende passagiers bevinden.

g) Van de Nederlandsche Rijksweg n° 61 zal het wegvak Sluiskil-Sas van Gent worden gehandhaafd. De wegvakken Terneuzen-Sluiskil

Zelzate (cette dernière appartenant partiellement à la route de l'Etat belge n° 58bis) seront démolies pour autant que l'élargissement du canal l'exige et seront reconstruites le long du canal élargi.

Le tracé, la section transversale, le revêtement et les jonctions des nouveaux tronçons desdites routes de l'Etat répondront aux normes actuellement en vigueur aux Pays-Bas pour les routes modernes à deux bandes de roulement.

L'axe du revêtement des nouveaux tronçons des routes de l'Etat se trouvera à une distance d'au moins 20 m du canal.

Des chemins d'exploitation seront construits le long des rives du canal et des ports, pour autant qu'il n'existe pas encore de chemin le long des rives. Ces chemins auront une largeur d'assiette de 20 m, s'ils sont construits sur la crête de la digue du canal; aux autres endroits, cette largeur sera fonction des possibilités et de la situation locale. Le revêtement aura une largeur de 4 m.

Des mesures appropriées seront prises en vue de parer aux interruptions que l'exécution des travaux causera dans les liaisons routières et les autres communications.

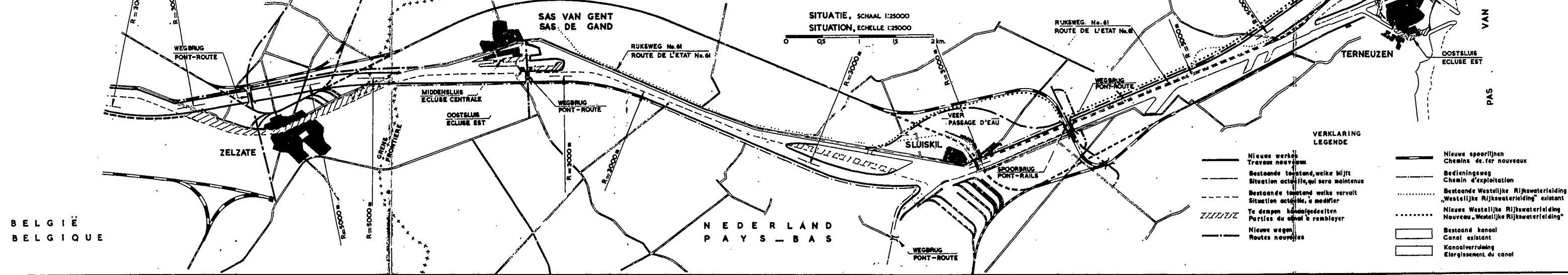
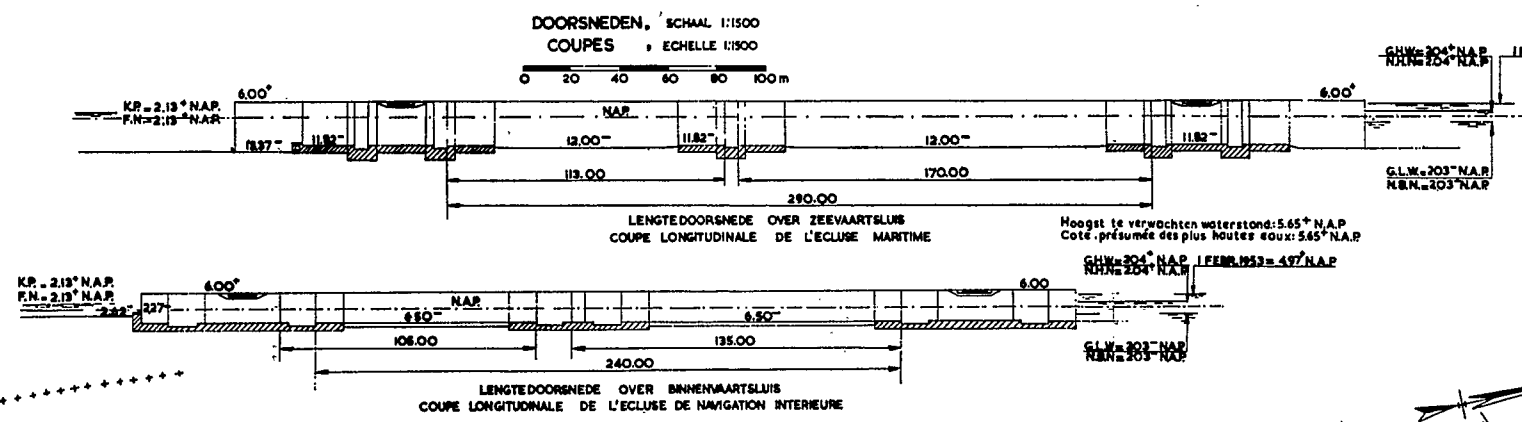
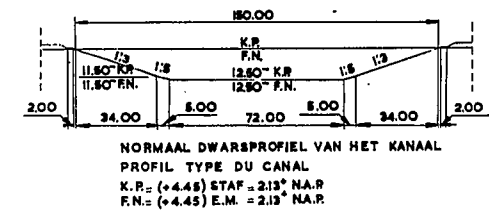
en Sas van Gent-Zelzate (gedeeltelijk behorend tot de Belgische Rijksweg n° 58bis) zullen worden opgebroken voorzover dit voor de verbreding van het kanaal nodig is en opnieuw langs het kanaal worden gelegd.

De nieuw te maken gedeelten van bedoelde Rijkswegen zullen wat tracé, wegindeling, verharding en aansluitingen betreft voldoen aan de in Nederland momenteel gebruikelijke eisen voor moderne tweestrooks wegen.

De as van de wegverharding van de nieuw te maken Rijksweggedeelten zal op tenminste 20 m van het kanaal liggen.

Langs de nieuwe kanaal- en havenoevers zullen bedieningswegen worden aangelegd, voorzover langs deze oevers nog geen weg ligt. De breedte van het grondlichaam van deze bedieningswegen zal 20 m zijn voorzover deze tevens de kruin van de kanaaldijk vormt, en overigens zal deze breedte aan de mogelijkheden en plaatselijke toestanden worden aangepast. De verhardingsbreedte zal 4 m bedragen.

In alle voor de uitvoering van de werken verbroken verbindingen van wegen en aansluitingen zal op de meest geëigende wijze opnieuw worden voorzien.



ANNEXE III.

NORMES QUALITATIVES
VISEES AUX ARTICLES 27 ET 28.

I. — Le déversement direct ou indirect de matières dans le canal ne peut avoir pour effet :

- a) de porter la température de l'eau à plus de 30° C;
- b) de porter à plus de 8,7 ou de ramener à moins de 6,5 le pH de l'eau;
- c) 1. de ramener à moins de 3 mg/l la teneur de l'eau en oxygène dissous, déterminée suivant la méthode Winckler;
- 2. de porter à plus de 7 mg/l la moyenne annuelle de la demande biochimique de l'eau en oxygène, déterminée en 5 jours à 20° C, étant entendu que la valeur maximum ne peut être supérieure à 15 mg/l;
- 3. de porter à plus de 10 mg/l la moyenne annuelle de la teneur de l'eau en azote ammoniacal, étant entendu que la valeur maximum ne peut être supérieure à 15 mg/l;
- 4. de porter à plus de 200 microgrammes au litre la moyenne annuelle de la teneur en phénols et autres composés aromatiques comprenant des groupes hydroxyles, étant entendu que la valeur maximum ne peut être supérieure à 500 microgrammes au litre;
- d) d'augmenter la concentration de n'importe quelle substance chimique, pour autant que rien n'est prévu à cet égard au c, dans des proportions telles que l'eau devienne impropre à l'usage qu'en font l'industrie et la navigation;
- e) de porter à plus de 5×10^{-6} microcurie par millilitre la moyenne trimestrielle de la concentration des substances radio-actives contenues dans l'eau ni à plus de 10^{-5} microcurie par millilitre la concentration limite momentanée de ces substances, étant entendu que, dans les deux cas, le pourcentage de rayons bêta et/ou gamma ne peut être supérieur à 10 %.

II. — Si la « Commission internationale de protection contre les radiations » venait à augmenter ou à diminuer la concentration limite de la radio-activité, — au moment de la conclusion du présent Traité, la concentration limite, fixée par ladite Commission est de 10^{-7} microcurie par millilitre pour tout mélange de substances contenues dans l'eau et émettant des rayons alpha, bêta et gamma (le Ra 226 excepté) — les concentrations fixées au paragraphe I, e, seraient augmentées ou diminuées dans la même proportion.

III. — Si la « Commission internationale de protection contre les radiations » venait à augmenter ou à diminuer la concentration limite de la radio-activité du radium 226, — au moment de la conclusion du présent Traité, cette concentration limite est de 4×10^{-8} microcurie par millilitre — le coefficient fixé au paragraphe IV, a, serait augmenté ou diminué dans la même proportion.

IV. — Pour l'application du paragraphe I, e, et du paragraphe II, la concentration des substances radio-actives se calcule comme suit :

On additionne, exprimées en microcuries par millilitre d'eau :

- a) la concentration du radium, multipliée par 2 500;
- b) la concentration, multipliée par 420, des substances, autres que le radium, qui émettent des rayons alpha;
- c) la concentration du strontium radio-actif, multipliée par 50;
- d) la concentration, multipliée par 1, des substances, autres que le strontium radio-actif, qui émettent des rayons bêta et/ou gamma.

BIJLAGE III.

KWALITEITSNORMEN ALS BEDOELD
IN DE ARTIKELEN 27 EN 28.

I. — Tengevolg van de in het kanaal direct of indirect geloosde stoffen mag :

- a) de temperatuur van het water 30° C niet overschrijden;
- b) de pH van het water niet hoger zijn dan 8,7 en niet lager dan 6,5;
- c) 1. het gehalte aan opgeloste zuurstof van het water, bepaald volgens de methode Winckler, niet dalen onder 3 mg/l;
- 2. het jaarlijkse gemiddelde van het biochemisch zuurstofverbruik bepaald na 5 dagen bij 20° C niet hoger zijn dan 7 mg/l en het maximum van deze waarde niet hoger zijn dan 15 mg/l;
- 3. het jaarlijkse gemiddelde van de ammoniak-stikstof niet hoger zijn dan 10 mg/l en het maximum van deze waarde niet hoger dan 15 mg/l;
- 4. het jaarlijkse gemiddelde van fenol en andere hydroxylgroepen bevattende aromatische verbindingen niet hoger zijn dan 200 microgram per liter en het maximum van deze waarde niet hoger zijn dan 500 microgram per liter;
- d) de concentratie van om het even welke scheikundige stof in het water, voorzover sub c daarover niets is bepaald, niet in zulke mate worden verhoogd, dat het water ongeschikt wordt voor het gebruik, dat daarvan door de industrie en de scheepvaart wordt gemaakt;
- e) de driemaandelijkse gemiddelde concentratie van radioactieve stoffen in het water niet hoger zijn dan 5×10^{-6} microcurie per millimeter en de momentele grensconcentratie niet hoger zijn dan 10^{-5} microcurie per millimeter, met dien verstande, dat het aandeel der beta- en/of gammastralen in beide gevallen niet meer dan 10 % mag bedragen.

II. — Wanneer de grensconcentratie aan radioactiviteit, waarvoor ten tijde van de sluiting van dit Verdrag voor om het even welk mengsel van alpha-, beta- en gammastralen uitzendende stoffen in water (met uitzondering van Ra 226) de door de « International Commission on Radiological Protection » vastgestelde concentratie van 10^{-7} microcurie per millimeter gold, door deze Commissie wordt verhoogd of verlaagd zullen de in paragraaf I, onder e, genoemde concentraties in evenredigheid daarmee worden verhoogd of verlaagd.

III. — Wanneer de « International Commission on Radiological Protection » de grensconcentratie aan radioactiviteit van Radium 226, voor welke grensconcentratie ten tijde van de sluiting van dit Verdrag 4×10^{-8} microcurie per millimeter gold, zou verhogen of verlagen, zal de in paragraaf IV, onder a, genoemde vermenigvuldigingsfactor evenredig daarmee worden verhoogd of verlaagd.

IV. — De concentratie van de radioactieve stoffen wordt voor de toepassing van paragraaf I, onder e, en paragraaf II als volgt berekend :

Opgeteld worden de concentraties uitgedrukt in microcuries per millimeter water van :

- a) het radium vermenigvuldigd met 2 500;
- b) de substanties, andere dan radium, welke alphastralen uitzenden, vermenigvuldigd met 420;
- c) radioactief strontium vermenigvuldigd met 50;
- d) de substanties, andere dan radioactief strontium, die beta- en/of gammastralen uitzenden, vermenigvuldigd met 1.

ANNEXE IV.

EXPLOITATION DU RESEAU
DE L'ANCIENNE « SOCIÉTÉ INTERNATIONALE
DES CHEMINS DE FER MALINES-TERNEUZEN »

(CHAPITRE B. TITRE I).

I. — La taxe globale afférente au trafic international en provenance ou à destination de la Flandre zélandaise est répartie de la manière suivante, pour autant que les dispositions des articles 40 à 43 inclus soient applicables :

— La « N. V. Nederlandsche Spoorwegen » obtient 25 % et la Société nationale des Chemins de fer belges 75 % de la taxe terminale; le reste de la taxe globale est réparti au prorata kilométrique tarifé de chacune des deux sociétés ferroviaires.

II. — Les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C. I. M.) et de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (C. I. V.) sont d'application en ce qui concerne le trafic international entre la Flandre zélandaise, d'une part, et la Belgique, le reste des Pays-Bas et les pays tiers d'autre part.

III. — La Société nationale des Chemins de fer belges pourvoira, dans la mesure de ses possibilités, aux besoins en matériel roulant en Flandre zélandaise. Les fournitures s'effectueront à la demande de la « N. V. Nederlandsche Spoorwegen », compte tenu des dispositions du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (R. I. V.) et de la Convention pour l'utilisation en commun des wagons à marchandises (Convention Europ.).

IV. — Au cas où l'une des sociétés ferroviaires voudrait assurer le transport de personnes au moyen d'un service d'autobus, elle en avisera l'autre six mois à l'avance, afin que l'on puisse prendre des dispositions communes.

BIJLAGE IV.

EXPLOITATIE VAN HET NET
DER VOORMALIGE « INTERNATIONALE
SPOORWEGMAATSCHAPPIJ MECHELEN-TERNEUZEN »

(HOOFDSTUK B. TITEL I).

I. — De verdeling van de vrachtopbrengsten, voortvloeiende uit het grensoverschrijdende vervoer van en naar Zeeuwsch-Vlaanderen geschiedt, voorzover de artikelen 40 tot en met 43 van toepassing zijn, als volgt :

— Van de zogenaamde vaste aanslag ontvangt de N. V. Nederlandsche Spoorwegen 25 % en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen 75 %. Het restant van de vrachtopbrengst wordt verdeeld naar verhouding van het aantal kilometers, waarmede elk der beide spoorwegmaatschappijen bij de tariefafstand betrokken is.

II. — De bepalingen van het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C. I. M.) en het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C. I. V.) zijn van toepassing op het grensoverschrijdend verkeer tussen enerzijds Zeeuwsch-Vlaanderen en anderzijds België, het overige deel van Nederland en derde landen.

III. — De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal zoveel als in haar vermogen ligt voorzien in de behoeften aan rollend materieel in Zeeuwsch-Vlaanderen. De leveringen geschieden op aanvraag van de N. V. Nederlandse Spoorwegen met inachtneming van de bepalingen van het Reglement voor het wederzijds gebruik van wagons in internationale verkeer (R. I. V.) en de Overeenkomst over het gemeenschappelijk gebruik van goederenwagens (Europ-overeenkomst).

IV. — Mocht een der spoorwegmaatschappijen het reizigersvervoer door een autobusdienst willen verzekeren dan zal het net, dat hiertoe wenst over te gaan, zes maanden te voren daarvan aan het andere net kennis geven, opdat gemeenschappelijke regelingen worden getroffen.