

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1997-1998

27 NOVEMBER 1997

Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, ondertekend te Brussel op 21 december 1996

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	8
Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen	9
Voorontwerp van wet	17
Advies van de Raad van State	18

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1997-1998

27 NOVEMBRE 1997

Projet de loi portant assentiment au Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, signé à Bruxelles, le 21 décembre 1996

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	8
Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers	9
Avant-projet de loi	17
Avis du Conseil d'État	18

MEMORIE VAN TOELICHTING

Uitgaande van diverse voorbereidende studies die de technische en financiële haalbaarheid van het project hadden aangetoond, hebben de bevoegde ministers van Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Nederland en België, in aanwezigheid van hun ambtsgeenoot van het Groothertogdom Luxemburg, na overleg te Frankfurt (20 oktober 1988) en in Den Haag (21 november 1989), concrete afspraken gemaakt aangaande de aanleg van hogesnelheidslijnen tussen de steden Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam en Londen (PBKA-L akkoord).

Wat de verbinding Brussel-Amsterdam betreft hielden deze afspraken in:

- tussen Antwerpen en Rotterdam wordt een nieuwe hogesnelheidslijn aangelegd die in principe uitgebouwd wordt voor snelheden van 300 km/uur en tegen 1998 zou in dienst gesteld worden.

- de zo goed mogelijke aanpassing voor hoge snelheid van de verbinding Brussel-Antwerpen waarvoor principieel een snelheid van 200 km/uur werd vooropgesteld.

- de verwezenlijking van bewuste infrastructuur valt onder de bevoegdheid van de nationale staten, eventueel in het kader van bilaterale of multilaterale contacten.

Deze afspraken werden weliswaar gemaakt onder voorwaarde dat de nationale procedures in verband met de verwezenlijking van deze infrastructuur tot een positief resultaat zouden leiden en omtrent hun financiering bevredigende modaliteiten tot stand konden gebracht worden.

Op basis van de in het kader der PBKA afspraken gemaakte studies, onder andere met betrekking tot de milieueffecten voor de in beschouwing genomen tracé-alternatieven heeft de federale Regering op 26 januari 1990 de wat haar betreft meest gunstige hogesnelheidsstracé's gedefinieerd en voor goedkeuring aan de betrokken gewestelijke overheden, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, voorgelegd. Voor de verbinding ten noorden van Antwerpen werd op dat ogenblik nog geen definitief voorstel uitgewerkt gezien hiertoe voorafgaandelijk met Nederland na overleg een overeenkomst diende bereikt.

Vanaf de eerste bilaterale contacten dienaangaande werd van Belgische zijde als voorkeursregeling een hogesnelheidsstracé langs de havenweg, aan de rand van de Antwerpse haven, naar voren geschoven. Het erop in Nederland aansluitende spoortracé over Bergen op Zoom riep in dit land grote bezwaren op, voornamelijk vanwege de zwaar nadelige effecten op de natuurlijke omgeving in ecologisch waardevolle gebieden. De Nederlandse overheid pleitte daarentegen voor een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen langs de E 19 autosnelweg.

EXPOSÉ DES MOTIFS

S'appuyant sur diverses études préparatoires qui ont montré la faisabilité technique et financière du projet, les ministres compétents de France, d'Allemagne, de Grande-Bretagne, des Pays-Bas et de Belgique, en présence de leur collègue luxembourgeois, ont, après concertation à Francfort (20 octobre 1988) et à La Haye (21 novembre 1989), conclu des accords concrets sur la construction de lignes à grande vitesse entre les villes de Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Londres (accord P.B.K.A.-L).

En ce qui concerne la liaison Bruxelles-Amsterdam, ces accords prévoyaient:

- entre Anvers et Rotterdam, une nouvelle ligne à grande vitesse construite en principe pour des vitesses à 300 km/heure et mise en service en 1998;

- la meilleure adaptation possible à la grande vitesse de la liaison Bruxelles-Anvers pour laquelle le principe d'une vitesse à 200 km/heure avait été retenu;

- la réalisation de cette infrastructure sous la responsabilité des États nationaux, éventuellement dans le cadre de contacts bilatéraux et multilatéraux.

Ces accords étaient, néanmoins, subordonnés à la condition que les procédures nationales permettant la réalisation de ces infrastructures aient un résultat positif et que, sur le plan de leur financement, des modalités appropriées puissent être mises sur pied.

Dans le cadre de ces accords P.B.K.A., des études d'impacts sur l'environnement engendrés par les différents tracés pris en considération ont notamment été réalisées. Dans ce contexte, le Gouvernement fédéral a défini, le 26 janvier 1990, les tracés considérés comme les plus favorables et les a soumis pour approbation aux instances régionales compétentes pour l'aménagement du territoire. Pour la liaison au nord d'Anvers, aucune proposition définitive ne fut introduite à l'époque, étant donné qu'il fallait d'abord parvenir, après concertation, à un accord avec les Pays-Bas.

Lors des premiers contacts bilatéraux, la solution qui avait la préférence de la Belgique, soit un tracé à grande vitesse le long du «havenweg» qui borde le port d'Anvers, avait été soulignée. Le tracé ferroviaire qui devait en assurer la jonction aux Pays-Bas, via Bergen op Zoom, présentait pour ce pays de nombreux inconvénients, surtout à cause d'effets très néfastes sur l'environnement naturel, dans des zones à haute valeur écologique. Les autorités néerlandaises plaidèrent plutôt pour une nouvelle ligne à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers le long de

De aldus door Nederland verdedigde oplossing was in België evenwel nooit ernstig in overweging genomen, omdat hierdoor overduidelijk een onbillijk groot deel van de lasten voor de nieuwe infrastructuur ons land zou te beurt vallen.

In die omstandigheden leek begin 1991 een als het waren compromis-oplossing die onder andere bestond uit nieuwe hogesnelheidsverbinding in Nederland die aan het grenspunt Essen zou aansluiten op een gemoderniseerde en voor hogere snelheden geschikt gemaakte bestaande spoorlijn Antwerpen-Essen, een voor beide partijen aanvaardbare regeling en werd tussen de bevoegde ministers afgesproken de verdere studies in die richting te oriënteren.

De in het kader uitgevoerde bijkomende marktonderzoeken in Nederland en de commerciële successen van de ondertussen in dienst genomen hogesnelheidsverbindingen in Frankrijk en Duitsland lieten evenwel uitschijnen dat het marktpotentieel voor de verbinding Amsterdam-Brussel-Parijs-Londen gevoelig boven de oorspronkelijke PBKA-prognoses lag en een frekwente treinbediening rechtvaardigde.

Dit nieuw uitgangspunt lag aan de basis van een in 1992 heropgestart overleg tussen Nederland en België, waarbij de ganse problematiek van het grensoverschrijdend treinverkeer, zowel goederen als reizigers, over middellange termijn (horizon 2010) werd geanalyseerd door een ambtelijke werkgroep. Onder aanname van de vooropgezette hypothesen bleek hieruit de noodzaak de bestaande grensoverschrijdende spoorinfrastructuur gevoelig uit te breiden, en meer bepaald een specifieke hogesnelheidsinfrastructuur tussen Nederland en België als wezenlijk onderdeel ervan te ontwikkelen.

Bij de verdere studies naar het meest aangewezen tracé voor deze nieuwe hogesnelheidslijn werd uitgegaan van een globale benadering die alle in aanmerking komende tracé-alternatieven tussen Rotterdam en Antwerpen in hun geheel beoordeelde, abstractie makend van de nationale grenzen en volgens in beide landen identieke en gelijkaardig toegepaste objectieve criteria. Als dusdanig werd betracht te komen tot een verantwoorde keuze van de globaal optimale variëteit. Deze werkwijze impliceerde vanzelfsprekend billijke financiële overdrachten tussen de betrokken landen, indien mocht blijken dat de lasten en baten van het weerhouden tracé tussen beide landen onevenwichtig verdeeld waren.

Na een eerste evaluatie hebben meer gedetailleerde studies zich toegespitst op de twee meest interessante basistracés, namelijk een tracé langs de havenweg in België en over Woensdrecht in Nederland enerzijds en een tracé, over de ganse lengte gebundeld met de E 19-autosnelweg anderzijds. Beide tracés werden aldus in diverse, gespecialiseerde ambtelijke werkgroepen op alle relevante aspecten onderzocht, onder andere voerteknisch, bouwtechnisch, ruimtelijke ordening,

l'autoroute E 19. La solution défendue par les Pays-Bas n'avait cependant jamais été sérieusement prise en considération en Belgique, parce qu'une trop grande partie des charges afférentes à la nouvelle infrastructure revenait alors manifestement à notre pays.

Dans ces conditions, une solution dite de compromis, consistant notamment en une nouvelle liaison à grande vitesse aux Pays-Bas, qui rejoindrait, au point frontière de Essen, la ligne existante Anvers-Essen modernisée et adaptée à la grande vitesse, semblait, pour les deux parties un règlement acceptable. Les ministres compétents décidèrent d'orienter dans ce sens les prochaines études.

Toutefois, les études de marché supplémentaires réalisées dans ce cadre et les succès commerciaux engrangés entre-temps par les liaisons à grande vitesse mises en service en France et en Allemagne montrèrent que le marché potentiel pour la liaison Amsterdam-Bruxelles-Paris-Londres était sensiblement plus élevé que les prévisions réalisées initialement sur le P.B.K.A. et qu'il justifiait un service ferroviaire à plus grande fréquence.

Cette nouvelle approche fut à la base d'une nouvelle concertation entre les Pays-Bas et la Belgique en 1992, à partir de laquelle l'ensemble de la problématique du trafic ferroviaire transfrontalier à moyen terme (horizon 2010), tant de marchandises que de voyageurs, fut analysé par un groupe de travail composé de fonctionnaires. À partir des hypothèses avancées, est apparue la nécessité d'étendre sensiblement la capacité de l'infrastructure ferroviaire transfrontalière existante et plus précisément de développer comme élément essentiel, une infrastructure spécifique à grande vitesse.

Les études ultérieures visant à déterminer le tracé le plus indiqué pour cette ligne à grande vitesse sont parties d'une approche globale prenant en considération toutes les alternatives de tracés entre Rotterdam et Anvers, abstraction faite des frontières nationales et suivant des critères objectifs identiques et appliqués de la même manière dans les deux pays. Le but était d'arriver à un choix motivé de la variante optimale prise dans son ensemble. Cette façon de travailler impliquait évidemment un transfert financier équitable entre les pays concernés, dans le cas où il apparaîtrait que les charges et les bénéfices afférents au tracé retenu seraient répartis de manière non équilibrée entre les deux pays.

Après une première évaluation, des études plus détaillées se sont concentrées sur les deux tracés de base les plus intéressants, à savoir un tracé le long du havenweg en Belgique et via Woensdrecht aux Pays-Bas, d'une part, et un tracé sur toute sa longueur le long de l'E 19, d'autre part. Les deux tracés ont été analysés sous leurs aspects les plus importants dans différents groupes de travail officiels spécialisés, entre autres sur les plans de la technique du transport, de la

effecten op de natuurlijke omgeving en de leefomgeving, financieel en economisch.

De algemeen aanvaarde besluiten van deze werkzaamheden kwamen tot uiting in een duidelijke voorkeur voor een hogesnelheidstracé gebundeld met de autosnelweg, hetgeen in de meeste domeinen, ook financieel-economisch de beste resultaten te zien geeft. Hiermee rekening houdend heeft de Vlaamse Regering op 23 mei 1996 de gewestplannen Antwerpen en Turnhout gedeeltelijk herzien ten einde de realisatie van het bewuste tracé vanuit oogpunt ruimtelijke ordening mogelijk te maken.

Vanuit een zuivere Belgische benadering was dat tracé evenwel minder gunstig dan de oorspronkelijk voorgestelde havenweg, niet in het minst omdat de lengte op Belgisch grondgebied 20 km langer werd.

Toen tegen het einde van deze studies duidelijk werd dat het E19-tracé de meest aangewezen keuze zou worden, werden bilaterale gesprekken tussen België en Nederland opgestart omtrent de omvang en de betalingsmodaliteiten van een financiële Nederlandse bijdrage in de ontwikkeling van het project op Belgisch grondgebied, hetgeen eerder reeds principieel door Nederland was toegezegd.

Deze gesprekken ondersteund door bijkomende financieel economische en boekhoudkundige analyses en op regelmatige tijdstippen door de bevoegde ministers gezamenlijk bijgestuurd, hebben, op 19 juli 1996 op ministerieel niveau geleid tot een akkoord omtrent de principes die de basis moesten vormen van een staatsrechtelijk verdrag dat constitutioneel vereist is.

In de loop van het najaar werd verder onderhandeld omtrent de omzetting van deze basisprincipes in een staatsrechtelijk verdrag. Op 21 december 1996 werd aldus een overeenkomst bereikt en werd het heden voorliggend verdrag in naam van hun respectievelijke regeringen door de voor spoorwegaangelegenheden bevoegde Nederlandse en Belgische minister ondertekend.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN VAN HET VERDRAG

Artikel 1

Artikel 1 geeft de definitie van de voornaamste begrippen die in het verdrag voorkomen.

Artikel 2

Dit artikel brengt tot uiting dat beide partijen er zich toe verbinden tussen Rotterdam (Lombardijen) en Antwerpen (Luchtbal) een specifieke hogesnel-

technique de construction, de l'aménagement du territoire, des effets sur l'environnement naturel et humain, ainsi que sur les plans financier et économique.

Les conclusions générales découlant de ces travaux exprimèrent une nette préférence pour le tracé à grande vitesse le long de l'autoroute, lequel présentait dans le plus grand nombre de domaines, dont financier et économique, les meilleurs résultats. Le gouvernement flamand en a tenu compte et a, le 23 mai 1996, modifié partiellement les plans de secteur d'Anvers et de Turnhout, afin de rendre possible la réalisation de ce tracé dans le cadre de l'aménagement du territoire.

D'un point de vue purement belge, ce tracé reste toutefois moins favorable que le havenweg proposé initialement, et principalement parce que sa longueur sur le territoire belge est supérieure de 20 km.

Néanmoins, comme vers la fin de ces études, des indications laissaient supposer que le tracé E19 serait le choix le plus indiqué, des pourparlers bilatéraux ont démarré entre la Belgique et les Pays-Bas, pour préciser l'importance et les modalités de paiement d'une contribution financière néerlandaise dans la réalisation du projet sur le territoire belge, et dont le principe avait déjà été admis par les Pays-Bas.

Ces discussions basées sur des analyses complémentaires au plan financier et comptables et guidées à différents moments par les ministres compétents, ont débouché le 19 juillet 1996 sur un accord au niveau ministériel quant aux principes qui devaient être la base d'un traité entre États, exigé par la Constitution.

Dans le courant du second semestre de 1996, les discussions ont continué afin de transposer ces principes de base dans un traité entre États. Le 21 décembre 1996, l'accord obtenu a conduit à la signature du présent traité signé au nom de leur gouvernement respectif par les ministres néerlandais et belge compétents pour les questions ferroviaires.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU TRAITÉ

Article premier

L'article 1^{er} donne la définition des principales notions qui apparaissent dans le traité.

Article 2

Cet article exprime l'engagement des deux parties à créer entre Rotterdam (Lombardijen) et Anvers (Luchtbal) une ligne spécifique à grande vitesse,

heidslijn, gebundeld met de autosnelweg A16-E19 aan te leggen met een binnen een beperkte zone ten westen van deze snelweg gesitueerd overgangspunt aan de grens. De voornaamste technische kenmerken van deze verbinding worden omschreven, alsook wordt melding gemaakt van de gezamenlijke betrachting tot samenwerking, ten einde voor de nieuwe infrastructuur te komen tot een technische harmonisatie en een minimalisatie van de kosten.

Artikel 3

Bewust artikel specificeert dat elk van beide landen instaat voor de voorbereiding, de aanleg, de bediening, het onderhoud en de instandhouding van het gedeelte der verbinding op zijn grondgebied gelegen en de eruit voortvloeiende kosten ten laste neemt. Het geeft bovendien aan België de mogelijkheid deze taken aan de NMBS op te dragen, wat in werkelijkheid zal gebeuren. De nationale overheden blijven evenwel voor de goede gang van zaken verantwoordelijk.

Artikel 4

Dit artikel legt de omvang vast van de financiële bijdrage van Nederland aan België voor de realisatie van het eerder omschreven project, alsook de modaliteiten en de tijdstippen van betaling.

Het gaat om een eenmalig en forfaitair bedrag van 823 miljoen Nederlandse gulden, dat op basis van financieel economische en boekhoudkundige studies begroot werd als een redelijke compensatie van de meerkosten voor de aanleg, het onderhoud, de instandhouding en de uitbating van het E19-tracé t.o.v. het Belgisch voorkeustracé waarvoor een zuiver Belgische financiering uitgewerkt werd.

Hiervan wordt minstens 200 miljoen gulden betaald op 2 januari 1997 (valuta 1997) en het saldo, uiterlijke valuta per 4 januari 1999, samen met interest tegen 6% vanaf 2 januari 1997 tot de datum van effectieve betaling en te kapitaliseren per 1 januari 1998.

Artikel 5

Het vijfde artikel bepaalt dat de nieuwe verbinding in beide landen dient voltooid en indienstgesteld tegen 1 juni 2005.

Tevens wordt de door de partijen te betalen boetes bij laattijdige indienststelling hunnentwege vastgelegd; zij bestaat enerzijds uit een vast bedrag per kalenderdag voor elk land berekend op het gemis aan verdiensten in het ander land bij de niet-tijdige realisering van het project en anderzijds een specifieke door België te betalen vergoeding ten gevolge van het hierdoor niet doelmatig gebruik der Nederlandse

longeant l'autoroute A16-E19 avec un passage de la frontière dans une zone restreinte située à l'ouest de l'autoroute. Y sont également décrites les principales caractéristiques techniques de cette liaison et il est fait mention de l'intention commune de collaborer afin d'aboutir à une harmonisation technique de la nouvelle infrastructure et de minimiser ses coûts.

Article 3

Cet article précise que chaque pays se charge de la préparation, de la construction, du service, de l'entretien et du maintien en état de la partie de la liaison située sur son territoire et qu'il supporte les coûts qui en découlent. Il donne en outre à la Belgique la possibilité de confier ces tâches à la S.N.C.B., ce qui se passera en réalité. Les autorités nationales restent cependant elles-mêmes responsables de la bonne exécution des tâches.

Article 4

Cet article fixe le montant de la contribution financière des Pays-Bas à la Belgique pour la réalisation du projet précité, ainsi que les modalités et les échéances de paiement.

Il s'agit d'un montant de base de 823 millions de florins néerlandais, calculé à partir d'études financières, économiques et comptables pour être une compensation raisonnable aux frais supplémentaires pour la construction, l'entretien, le maintien en état et l'exploitation du tracé E19 par rapport au tracé qui avait la préférence de la Belgique et pour lequel un financement propre avait été prévu.

Un montant d'au moins 200 millions de florins est à payer au 2 janvier 1997 (valeur 1997) et le solde au plus tard au 4 janvier 1999, avec un intérêt de 6% à partir du 2 janvier 1997 jusqu'à la date de paiement effectif, à capitaliser au 1^{er} janvier 1998.

Article 5

L'article 5 précise que la nouvelle liaison doit être achevée et mise en service au 1^{er} juin 2005, dans les deux pays.

Sont également fixées les pénalités à payer par chaque partie en cas de retard dans la mise en service; elle consistent, d'une part, en un montant fixe par jour calendrier, calculé pour chaque pays en fonction du manque à gagner dans l'autre pays du fait de la réalisation tardive du projet et, d'autre part, en une indemnité spécifique à payer par la Belgique pour une utilisation non efficiente de la contribution néerlandaise.

compensatiebijdrage en dit laatste in verhouding tot het niet gerealiseerde gedeelte van het project.

Artikel 6

Met artikel 6 wordt een opvolgingscomité opgericht, ten einde in overleg oplossingen uit te werken voor alle zich voordoende vraagstukken en problemen van gemeenschappelijk belang. Zowel de samenstelling (paritair), de procedures van werking, als de regelmaat van vergaderen worden opgegeven. Bovendien wordt gestipuleerd dat het comité bij consensus beslist en bovendien over de mogelijkheid beschikt sommige taken te delegeren.

Artikel 7

Artikel 7 waarborgt dat tegen 1 juni 2005 op de baanvakken tot Amsterdam en Brussel, aansluitend op de nieuwe hogesnelheidslijn, capaciteitsverhogende en/of rittijdverlagende werken, zoals deze heden gedefinieerd zijn in de nationale investeringsprogramma's, uitgevoerd worden.

Er wordt aldus uitdrukkelijk bepaald dat de aansluitende baanvakken over een zodanig vervoercapaciteit dienen te beschikken dat het tijdens de voorbereidende werkzaamheden gedefinieerd Productieschema kan worden gerealiseerd, al moet dit desnoods geschieden door de hogesnelheidstreinen voorrang te geven op de klassieke treindiensten.

Om misverstanden te vermijden wordt daarenboven expliciet vermeld dat het effectief toegepaste productiemodel op basis van commerciële overwegingen tussen de betrokken vervoermaatschappijen dient afgesproken bij het in exploitatie nemen van de lijn.

Artikel 8

Artikel 8 verduidelijkt wat onder het begrip «overmacht» dient verstaan, en stelt dat de verbintenis wordt opgeschort gedurende de periode dat deze overmacht aanhoudt waardoor normalerwijs de datum van indienststelling met dezelfde duurtijd wordt verdaagd.

Tevens wordt omschreven volgens welke procedures en tijdschema's een der partijen overmacht kan inroepen en het opvolgingscomité dienaangaande uitspraken doet.

Het artikel voorziet verder de omstandigheden onder dewelke overmacht tot een definitieve beëindiging van de overeenkomst kan leiden en stelt dat dit gebeurt zonder enige vorm van schadeloosstelling, met uitzondering van een restitutie van België aan

daise; elle est en fonction de la partie non réalisée du projet.

Article 6

Par l'article 6 est institué un comité d'accompagnement qui, par concertation, doit parvenir à des solutions pour toutes questions ou problèmes d'intérêt commun qui pourraient se poser. La composition (paritaire), les procédures de travail et la fréquence des réunions sont également fixées. En outre, il est stipulé que le comité décide par consensus et dispose de la faculté de déléguer certaines tâches.

Article 7

L'article 7 garantit la réalisation avant le 1^{er} juin 2005, sur les tronçons vers Amsterdam et Bruxelles se raccordant à la nouvelle ligne à grande vitesse, des travaux qui permettront d'augmenter la capacité et/ou de diminuer les temps de parcours tels qu'ils sont définis dans les programmes d'investissements nationaux.

Il est ainsi expressément stipulé que les tronçons de jonction doivent disposer d'une capacité de trafic suffisante pour réaliser le modèle de production défini lors des travaux préparatoires, en donnant, si nécessaire, priorité aux trains à grande vitesse sur les services de trains classiques.

Afin d'éviter tout malentendu, il est clairement précisé que le modèle de production à appliquer effectivement est à convenir, au moment de la mise en service, entre les sociétés de transport concernées sur base de critères commerciaux.

Article 8

L'article 8 indique ce qu'il faut comprendre par la notion de «force majeure» et stipule que l'engagement est suspendu pendant la période où subsiste la force majeure; la date de mise en service est dès lors reportée de la même durée.

Il est également précisé suivant quelles procédures et dans quel délai une des parties peut invoquer la force majeure et comment le comité d'accompagnement statue sur le cas.

L'article prévoit de plus les circonstances qui peuvent dans le cas de force majeure mettre fin à la convention; la résiliation ne donne pas lieu à dédommagement à l'exception de la restitution par la Belgique aux Pays-Bas de la partie non utilisée de la contri-

Nederland van het nog niet aangewende deel van de Nederlandse financiële bijdrage ter compensatie der meerkosten voor het E 19-tracé.

Artikel 9

Genoemd artikel herinnert aan twee andere spoorprojecten, nl. de goederenlijn 11 en de «IJzeren Rijn», die evenzeer kaderen in een herschikking van de grensoverschrijdende spoorweginfrastructuur.

Artikel 10

Artikel 10 regelt de wijze waarop gebeurlijke geschillen moeten behandeld worden; vooreerst wordt een poging tot minnelijke schikking tussen de bevoegde ministers opgezet en bij ontstentenis van resultaat wordt de kwestie aan een arbitrale commissie voorgelegd.

Het artikel bepaalt de samenstelling, de plaats van vergadering, de bevoegdheden en de termijnen voor uitspraak, waartoe deze commissie gehouden is.

Artikel 11

De laatste artikel geeft aan op welke data het verdrag in werking treedt en stelt de algemene duurtijd van het verdrag op 15 jaar vanaf de eerste dag van de tweede maand volgend op de laatste der beide data waarop de Partijen elkaar langs diplomatieke weg hebben medegedeeld dat aan de in hun respectieve Staten constitutionele vereiste formaliteiten is voldaan.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Erik DERYCKE.

De minister van Vervoer,

Michel DAERDEN.

bution financière néerlandaise, compensant les surcoûts dus au tracé E 19.

Article 9

Cet article fait allusion à deux autres projets ferroviaires, la ligne de marchandises 11 et l'«IJzeren Rijn», qui figurent également dans le réaménagement de l'infrastructure ferroviaire transfrontalière.

Article 10

L'article 10 règle la manière de traiter les différends éventuels; d'abord les ministres concernés tentent d'arriver à un règlement à l'amiable; en cas d'échec, la question est soumise à une commission d'arbitrage.

L'article fixe la composition, le lieu de réunion, les compétences et les délais de jugement auxquels la commission est tenue.

Article 11

Ce dernier article donne la date d'entrée en vigueur du traité et la durée totale fixée à 15 ans, à partir du premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les parties se sont informées par voie diplomatique, de ce qu'il a été satisfait aux formalités constitutionnellement requises dans leurs États respectifs.

Le ministre des Affaires étrangères,

Erik DERYCKE.

Le ministre des Transports,

Michel DAERDEN.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Vervoer zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, ondertekend te Brussel op 21 december 1996, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 24 november 1997.

ALBERT

Van Koningswege:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Erik DERYCKE.

De minister van Vervoer,

Michel DAERDEN.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat, le projet de loi dont la teneur suit:

Article premier

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, signé à Bruxelles, le 21 décembre 1996, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 24 novembre 1997.

ALBERT

Par Le Roi:

Le ministre des Affaires étrangères,

Erik DERYCKE.

Le ministre des Transports,

Michel DAERDEN.

VERDRAG

tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen

HET KONINKRIJK BELGIË

EN

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

hierna de «Partijen» genoemd,

HERINNEREND aan het akkoord van de Ministers van Verkeer van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, op hun bijeenkomst te 's-Gravenhage op 21 november 1989, om zo spoedig mogelijk spoorverbindingen voor hogesnelheidstreinen tussen Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam en Londen tot stand te brengen (het zogenaamde «PBKA-L project»);

INDACHTIG dat de Europese Raad op 8 december 1994 zijn goedkeuring heeft gehecht aan het rapport van de Groep Christophersen inzake de Transeuropese Netwerken, waarin het PBKA-L project is opgenomen in de lijst van prioritaire vervoerprojecten;

VERLANGEND de Hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen bij voorrang en onder optimale voorwaarden te realiseren;

OVERWEGEND dat Nederland bereid is om België in bepaalde mate financieel te vergoeden voor de meerkosten welke de aanleg van de Hogesnelheidslijn volgens een tracé gebundeld met de autosnelweg A 16-E 19 voor België meebrengt in vergelijking met een tracé gebundeld met de autoweg A12 (het zogenaamde «Havenweg-tracé»),

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

Artikel 1

Definities

1. Voor de toepassing van dit Verdrag betekent:

a) «AIBOR» («Amsterdam Interbank Offered Rate»): de rentevoet (uitgedrukt als een jaarlijks percentage) die op de interbancaire markt te Amsterdam wordt geboden voor deposito's in Nederlandse gulden (niet zijnde euro-gulden) op zes maanden,

— zoals weergegeven op pagina AIBO (of pagina welke deze zou vervangen) van Reuters Monitor Money Rates Service op of omstreeks 12 uur's voormiddags (Amsterdamse tijd) op de eerste werkdag van elke periode van zes maanden waarin de betreffende interest loopt, of, indien deze rentevoet alsdan niet uit deze bron kan worden bepaald,

— zoals vastgesteld door De Nederlandse Bank NV aan de hand van het rekenkundig gemiddeld (op twee decimalen) van de rentevoeten die door ten minste vier vooraanstaande in Nederland gevestigde kredietinstellingen op het hierboven bepaalde tijdstip worden opgegeven als de alsdan door hen toegepaste interbancaire rentevoet voor deposito's in Nederlandse gulden op zes maanden;

b) «Hogesnelheidslijn»: de spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, zoals nader bepaald in artikel 2;

TRAITÉ

entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers

LE ROYAUME DE BELGIQUE

ET

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

dénommés ci-parès les «Parties»,

RAPPELANT l'accord des Ministres des Transports de la Belgique, de la République Fédérale d'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et du Royaume Uni, intervenu lors de leur réunion le 21 novembre 1989, en vue de réaliser dans les meilleurs délais des liaisons ferroviaires pour trains à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Londres (le projet appelé «PBKA-L»);

CONSCIENTES que le Conseil européen a approuvé le 8 décembre 1994 le rapport du Groupe Christophersen concernant les Réseaux Transeuropéens, dans lequel le projet PBKA-L est repris sur la liste des projets prioritaires en matière de transports;

DÉSIRANT réaliser la Ligne à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers en priorité et dans des conditions optimales;

CONSIDÉRANT que les Pays-Bas sont disposés à dédommager la Belgique dans une certaine mesure pour les surcoûts qu'entraîne pour la Belgique la construction de la Ligne à grande vitesse selon un tracé longeant l'autoroute A 16-E 19 par rapport à un tracé longeant la route A12 (le tracé appelé «Havenweg»),

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article premier

Définitions

1. Pour l'application du présent Traité, on entend par:

a) «AIBOR» («Amsterdam Interbank Offered Rate»): le taux d'intérêt (exprimé en pourcentage sur base annuelle) qui est offert pour les dépôts en florins néerlandais (n'étant pas des euroflorins) à six mois sur le marché interbancaire d'Amsterdam,

— comme mentionné à la page AIBO (ou à la page qui la remplacerait) du Reuters Monitor Money Rates Service le matin à 12 heures ou aux environs de cette heure (heure d'Amsterdam), le premier jour ouvrable de chaque période de six mois pendant laquelle court l'intérêt, ou, au cas où ce taux d'intérêt ne peut pas être déterminé à partir de cette source,

— comme fixé par De Nederlandse Bank N.V. sur base de la moyenne arithmétique (à deux décimales) des taux d'intérêts qui sont indiqués, au moment déterminé ci-dessus, par au moins quatre établissements de crédit réputés situés aux Pays-Bas, comme étant le taux d'intérêt interbancaire utilisé, par eux, pour des dépôts en florins néerlandais à six mois;

b) «Ligne à grande vitesse»: la liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, comme précisée à l'article 2;

c) «Ministers»: het lid van de Belgische federale regering en het lid van de Nederlandse regering onder wier bevoegdheid het vervoer per spoor valt;

d) «Opvolgingscomité»: het comité ingesteld krachtens artikel 6;

e) «Productiemodel»: het zogenaamd «Aangepast productie-model» aangegeven in het rapport Coopers & Lybrand van september 1995, «Naar een sluitende financiering van de Hogesnelheidslijn Amsterdam-Brussel» (pagina 39), aangevuld met een uurdienst Brussel-Antwerpen-Breda-Arnhem;

f) «Realisatiedatum»: de datum waarop de Hogesnelheidslijn dient te kunnen worden opengesteld voor reizigersvervoer met hogesnelheidstreinen, zoals bepaald in artikel 5, eerste lid, of, in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 6, eerste lid;

g) «Realisatie-index»: de index die de stand van uitvoering van het Belgische traject van de Hogesnelheidslijn meet, uitgedrukt als een getal tussen 0 en 1 (op vier decimalen) en berekend aan de hand van de volgende formule:

$$\frac{0,8 * X + 0,1 * Y + 0,1 * Z}{T}$$

waar:

X=het aantal kilometers (op twee decimalen) van het traject waarvoor de werken van burgerlijke bouwkunst (spoorbedding en kunstwerken) zijn uitgevoerd

Y=het aantal kilometers (op twee decimalen) van het traject waarvoor de sporen (rails, dwarsliggers en ballast) zijn gelegd

Z=het aantal kilometers (op twee decimalen) van het traject waarvoor de elektriciteitsinfrastructuur (leidingen en seininrichting) is voltooid

T=het totaal aantal kilometers (op twee decimalen) van het Belgische traject van de Hogesnelheidslijn.

2. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt interest berekend volgens het effectief aantal verstreken dagen en op basis van een jaar van 360 dagen. Zodra de Nederlandse gulden en/of de Belgische frank worden vervangen door de Europese eenheidsmunt (de «Euro»), worden de bedragen die in dit Verdrag in Nederlandse gulden respectievelijk Belgische frank zijn uitgedrukt, omgezet in Euro tegen de omrekenkoers bepaald overeenkomstig artikel 109 L, vierde lid, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en wordt voor de berekening van interest, AIBOR vervangen door een equivalente rentevoet voor Euro, alsdan te bepalen door het Opvolgingscomité.

Artikel 2

Aanleg van de Hogesnelheidslijn

1. Tussen Rotterdam (Lombardijen) en Antwerpen (Luchtbal) wordt een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen aangelegd volgens een tracé voornamelijk gebundeld met de autosnelweg A16-E19, met grensovergang aan de westelijke zijde van voornoemde autosnelweg ter hoogte van Hazeldonk (Nederland) en Meer (België). Deze grensovergang zal zijn gesitueerd binnen de gearceerde strook op de plattegrond in de bijlage bij dit Verdrag.

2. De in het eerste lid bedoelde spoorverbinding bestaat uit een tweesporige lijn, geëlektrificeerd in wisselstroom 25 kilovolt,

c) «Ministres»: le membre du Gouvernement fédéral belge et le membre du Gouvernement des Pays-Bas qui ont le transport ferroviaire dans leurs attributions;

d) «Comité d'accompagnement»: le comité institué en vertu de l'article 6;

e) «Modèle de production»: le modèle appelé «Modèle de production adapté» prévu dans le rapport de Coopers & Lybrand de septembre 1995, «Naar een sluitende financiering van de Hogesnelheidslijn Amsterdam-Brussel» (page 39), complété d'un service par heure Bruxelles-Anvers-Breda-Arnhem;

f) «Date de réalisation»: la date à laquelle la Ligne à grande vitesse doit pouvoir être mise en service pour le transport de passagers par trains à grande vitesse, telle que déterminée à l'article 5 (1) ou, le cas échéant, conformément à l'article 6 (1);

g) «Index de réalisation»: l'index qui mesure l'état d'avancement du trajet belge de la Ligne à grande vitesse, exprimé par un nombre compris entre 0 et 1 (à quatre décimales) et calculé selon la formule suivante:

$$\frac{0,8 * X + 0,1 * Y + 0,1 * Z}{T}$$

dans laquelle:

X=le nombre de kilomètres (à deux décimales) du trajet sur lequel les travaux de génie civil (assiette de voie et ouvrages d'art) ont été réalisés

Y=le nombre de kilomètres (à deux décimales) du trajet sur lequel les voies ont été posées (rails, traverses et ballast)

Z=le nombre de kilomètres (à deux décimales) du trajet sur lequel l'infrastructure électrique (caténaires et installations de signalisation) a été achevée

T=le nombre total de kilomètres (à deux décimales) du trajet belge de la Ligne à grande vitesse.

2. Pour l'application du présent Traité, les intérêts sont calculés selon le nombre de jours effectivement écoulés et sur base d'une année de 360 jours. Dès que le florin néerlandais et/ou le franc belge seront remplacés par la monnaie unique européenne (l'«Euro»), les montants qui sont exprimés dans le présent Traité, respectivement en florins néerlandais et en francs belges, seront convertis en Euro au taux de conversion fixé conformément à l'article 109 L (4) du Traité instituant la Communauté européenne et, pour le calcul des intérêts, l'AIBOR sera remplacé par un taux d'intérêt équivalent pour l'Euro, à fixer à ce moment par le Comité d'accompagnement.

Article 2

Construction de la Ligne à grande vitesse

1. Une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse est construite entre Rotterdam (Lombardijen) et Anvers (Luchtbal) selon un tracé longeant principalement l'autoroute A16-E19, avec passage de la frontière du côté ouest de l'autoroute précitée, à hauteur de Hazeldonk (Pays-Bas) et de Meer (Belgique). Ce passage frontalier sera situé dans la zone hachurée qui figure sur le plan annexé au présent Traité.

2. La liaison ferroviaire mentionnée au paragraphe 1^{er} est composée d'une ligne à double voie, électrifiée en courant alterna-

50 hertz, voor een kruissnelheid van 300 kilometer per uur, en omvat daarnaast de nodige seininrichtingen, installaties voor verlichting, drijfkracht en telecommunicatie, veiligheidsvoorzieningen, alsook tunnels, bruggen en andere kunstwerken. Hierbij geldt als gezamenlijke doelstelling van de Partijen dat de capaciteit van die spoorverbinding adequaat moet zijn voor een vlotte verwerking van het volgens het Productiemodel voorziene treinverkeer.

3. De Partijen zullen in het kader van de technische uitwerking van voorbereiding en aanleg van de Hogesnelheidslijn op Belgisch en Nederlands grondgebied samenwerken met het oog zowel op een hoge graad van grensoverschrijdende technische harmonisatie van de betreffende infrastructuur als op besparingen voor beide Partijen.

Artikel 3

Taak- en kostenverdeling

1. Elke Partij draagt zorg voor de voorbereiding, de aanleg, de bediening, het onderhoud en de instandhouding van het deel van de Hogesnelheidslijn gelegen op haar grondgebied, een en ander op de in haar land voor overeenkomstige rijkswerken gebruikelijke wijze. België kan deze taken volledig of gedeeltelijk opdragen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, met dien verstande dat België ten aanzien van Nederland volledig verantwoordelijk en aansprakelijk blijft voor de goede uitvoering van de betreffende taken en dat Nederland de genoemde maatschappij niet krachtens dit Verdrag kan aanspreken.

2. Elke Partij draagt de kosten van de werken en taken waarvoor zij ingevolge het eerste lid de verantwoordelijkheid draagt, behalve als bepaald in artikel 4.

Artikel 4

Bijzondere bijdrage van Nederland

1. In verband met de meerkosten welke de aanleg van de Hogesnelheidslijn volgens het in artikel 2, eerste lid, bepaalde tracé voor België meebrengt ten opzichte van het Havenweg-tracé, zal Nederland aan België een eenmalige en forfaitaire bijdrage van 823 000 000 (achthonderd drieëntwintig miljoen) Nederlandse gulden betalen. België zal deze som, tezamen met de betreffende interest ingevolge het tweede lid, onder b, daadwerkelijk en aantoonbaar besteden aan de voorbereiding en de aanleg van het deel van de Hogesnelheidslijn gelegen op Belgisch grondgebied en zal hierover aan het Opvolgingscomité alle nodige inlichtingen verstrekken.

2. De in het eerste lid bepaalde bijdrage zal als volgt worden betaald:

a) een bedrag van ten minste 200 000 000 (tweehonderd miljoen) Nederlandse gulden, valuta per 2 januari 1997;

b) het saldo, uiterlijk valuta per 4 januari 1999, tezamen met interest tegen 6% vanaf 2 januari 1997 tot de datum van effectieve betaling en te kapitaliseren per 1 januari 1998.

3. De betalingen ingevolge het tweede lid zullen worden verricht door overschrijving ten gunste van de Belgische Schatkist op rekening nummer 1 van de Nationale Bank van België bij De Nederlandsche Bank N.V. In geval van laattijdige betaling is op het betreffende bedrag automatisch, zonder aanmaning, interest verschuldigd tegen AIBOR plus 100 basispunten, met een minimum van 6%.

tif à 25 kilovolts, 50 hertz, pour une vitesse de croisière de 300 kilomètres par heure, et elle comporte, en outre, les installations de signalisation, d'éclairage, de force motrice, de télécommunication et de sécurité nécessaires, ainsi que des tunnels, ponts et autres ouvrages d'art nécessaires. À ce propos, l'objectif commun des Parties est que la capacité de cette liaison ferroviaire doit être adéquate pour traiter aisément le trafic ferroviaire prévu par le Modèle de production.

3. Dans le cadre de la mise au point technique de la préparation et de la construction de la Ligne à grande vitesse sur les territoires belges et néerlandais, les Parties collaboreront en vue d'obtenir à la fois un haut niveau d'harmonisation technique transfrontalière de l'infrastructure en question et des économies pour les deux Parties.

Article 3

Répartition des tâches et des frais

1. Chaque Partie se charge de la préparation, de la construction, du service, de l'entretien et du maintien en état de la partie de la Ligne à grande vitesse située sur son territoire, pour chacun de ces types de travaux de la manière habituelle dans son pays pour des travaux publics semblables. La Belgique peut confier ces tâches, en tout ou en partie, à la Société nationale des Chemins de fer belges, étant entendu que la Belgique reste entièrement responsable envers les Pays-Bas de la bonne exécution des tâches concernées et que les Pays-Bas ne peuvent pas, en vertu du présent Traité, invoquer la responsabilité de la Société précitée.

2. Chaque Partie supporte les coûts des travaux et des tâches pour lesquels elle est responsable en vertu du paragraphe 1^{er}, à l'exception de ce qui est prévu à l'article 4.

Article 4

Contribution spéciale des Pays-Bas

1. En considération des surcoûts que la construction de la Ligne à grande vitesse selon le tracé prévu à l'article 2(1) provoque en Belgique par rapport au tracé Havenweg, les Pays-Bas paieront à la Belgique une contribution unique et forfaitaire de 823 000 000 (huit cent vingt-trois millions) de florins néerlandais. La Belgique affectera cette somme, ainsi que les intérêts qu'elle porte en vertu du paragraphe 2(b), de manière effective et démontrable à la préparation et la construction de la partie de la Ligne à grande vitesse située sur le territoire belge et elle fournira à ce sujet toutes les informations nécessaires au Comité d'accompagnement.

2. La contribution prévue au paragraphe 1^{er} sera payée comme suit:

a) un montant d'au moins 200 000 000 (deux cents millions) de florins néerlandais sous valeur 2 janvier 1997;

b) le solde, au plus tard sous valeur 4 janvier 1999, avec un intérêt de 6% à partir du 2 janvier 1997 jusqu'à la date de paiement effectif, à capitaliser au 1^{er} janvier 1998.

3. Les paiements visés au paragraphe 2 seront effectués par virement en faveur du Trésor belge, au compte numéro 1 de la Banque nationale de Belgique auprès de De Nederlandsche Bank N.V. En cas de retard de paiement, un intérêt sur le montant concerné est dû de plein droit sans mise en demeure au taux AIBOR plus 100 points de base, avec un minimum de 6%.

Artikel 5

Realisatiedatum en schadevergoeding in geval van achterstand

1. De Partijen dragen zorg voor een spoedige aanleg van de Hogesnelheidslijn ten einde deze in beide landen terzelfder tijd te voltooien met het oog op haar openstelling voor reizigersvervoer met hogesnelheidstreinen op 1 juni 2005.

2. Zo de Hogesnelheidslijn niet op de Realisatiedatum kan worden opengesteld ten gevolge van achterstand van één der Partijen in de aanleg van de Hogesnelheidslijn op haar grondgebied, zal deze Partij aan de andere Partij bij wijze van schadevergoeding een forfaitaire som per kalenderdag vertraging betalen. Deze som wordt naar prijspeil januari 1997 bepaald op 45 000 (vijfenveertigduizend) Nederlandse gulden in geval van achterstand van België en op 750 000 (zevenhonderdvijftigduizend) Belgische frank in geval van achterstand van Nederland. Beide sommen worden vanaf 1998 jaarlijks geïndexeerd aan het indexcijfer der consumptieprijsen in Nederland respectievelijk België van de maand januari.

3. Zo de Hogesnelheidslijn niet op de Realisatiedatum kan worden opengesteld tengevolge van achterstand van België in de aanleg van de Hogesnelheidslijn op haar grondgebied, zal België bovendien aan Nederland een aanvullende vergoeding betalen, berekend aan de hand van de volgende formule:

Deze formule is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

waar:

n = het aantal periodes van zes maanden begrepen tussen de Realisatiedatum en de datum waarop de Hogesnelheidslijn op Belgisch grondgebied kan worden opengesteld, waarbij de laatste periode (al dan niet voltooid) als een periode wordt geteld.

i = AIBOR

S = het totaal van de ingevolge artikel 4, eerste en tweede lid, door België ontvangen sommen (in Nederlandse gulden), vermeerderd met interest tegen AIBOR vanaf de datum van effectieve ontvangst tot de Realisatiedatum.

r = de Realisatie-index op de Realisatiedatum en vervolgens op de laatste dag van elke daaropvolgende periode van zes maanden.

x = het effectief aantal verstreken dagen in de betreffende periode van zes maanden.

4. De in het tweede en derde lid bepaalde vergoedingen worden in maandelijkse schijven betaald. Inzake het tijdstip van betaling is overeengekomen dat deze zal geschieden ten laatste op de vijftiende dag van elke maand, vanaf de zesde maand volgend op die van de Realisatiedatum. Deze vergoedingen sluiten tussen de Partijen elke andere vorm van schadeloosstelling uit.

Artikel 6

Opvolgingscomité

1. De Partijen plegen regelmatig overleg over alle vraagstukken van gemeenschappelijk belang welke zich bij de voorberei-

Article 5

Date de réalisation et indemnité en cas de retard

1. Les Parties veilleront à construire rapidement la Ligne à grande vitesse afin de l'achever simultanément dans les deux pays, en vue de sa mise en service pour le transport de passagers par trains à grande vitesse au 1^{er} janvier 2005.

2. Si la Ligne à grande vitesse ne peut pas être mise en service, à la Date de réalisation, à cause d'un retard de l'une des Parties dans la construction de la Ligne à grande vitesse sur son territoire, cette Partie versera à l'autre Partie, à titre de dommages et intérêts, une somme forfaitaire par jour calendrier de retard. Cette somme est fixée, en prix de janvier 1997, à 45 000 (quarante-cinq mille) florins néerlandais en cas de retard de la Belgique et à 750 000 (sept cent cinquante mille) francs belges en cas de retard des Pays-Bas. Les deux sommes sont indexées annuellement à partir de 1998, selon l'indice de janvier des prix à la consommation néerlandais et belge respectivement.

3. Si la Ligne à grande vitesse ne peut pas être mise en service à la Date de réalisation suite à un retard de la Belgique dans la construction de la Ligne à grande vitesse sur son territoire, la Belgique paiera en outre aux Pays-Bas une indemnité complémentaire, calculée selon la formule suivante:

Cette formule est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

dans laquelle:

n = le nombre de périodes de six mois comprises entre la Date de réalisation et la date à laquelle la Ligne à grande vitesse peut être mise en service sur le territoire belge, la dernière période (qu'elle soit terminée ou non) étant considérée comme une période.

i = AIBOR

S = le total des sommes reçues (en florins néerlandais) par la Belgique en vertu de l'article 4(1) et (2), augmenté des intérêts au taux AIBOR à partir de la date de réception effective jusqu'à la Date de réalisation.

r = l'Index de réalisation à la Date de réalisation et ensuite au dernier jour de chaque période de six mois consécutive.

x = le nombre de jours écoulés effectivement dans la période de six mois concernée.

4. Les indemnités prévues aux paragraphes 2 et 3 sont payées en mensualités. En ce qui concerne le moment de paiement, il est convenu que celui-ci sera effectué au plus tard le quinzième jour de chaque mois, à partir du sixième mois suivant celui de la Date de réalisation. Ces indemnités excluent toute autre forme de dédommagement entre Parties.

Article 6

Comité d'accompagnement

1. Les Parties se concertent régulièrement au sujet de toutes les questions d'intérêt commun qui se posent lors de la préparation et

ding en aanleg van de Hogesnelheidslijn voordoen. Te dien einde wordt een gezamenlijk opvolgingscomité ingesteld, dat instaat voor een nauwe coördinatie en opvolging van de betreffende procedures en werken. Hierbij kan het Opvolgingscomité, in acht genomen de gezamenlijke wens van de Partijen om tot een optimale oplossing te komen, schriftelijk voorstellen om de in artikel 5, eerste lid, bepaalde datum aan te passen, in welk geval de Ministers binnen 30 dagen terzake een beslissing nemen.

2. Het Opvolgingscomité telt een even aantal leden, van wie de helft wordt aangesteld door elke Partij. Het kan subcomités vormen, waaraan het voorbereidende of uitvoerende taken in bepaalde aangelegenheden kan toevertrouwen.

3. Het Opvolgingscomité vergadert ten minste tweemaal per jaar en telkens wanneer één van de Ministers erom verzoekt. Het houdt zitting op een plaats in België of Nederland die het zelf bepaalt. De beslissingen van het Opvolgingscomité worden genomen bij consensus. Het Opvolgingscomité stelt zelf zijn reglement van orde vast.

Artikel 7

Aansluitende spoorverbindingen

1. De Partijen zullen zich inspannen om, elk op haar grondgebied, vóór de Realisatiedatum eveneens de reeds voorziene capaciteitsverhogende en/of rijtijdverlagende werken of maatregelen te realiseren op de met de Hogesnelheidslijn aansluitende baanvakken van Nieuw Vennep tot en met Rotterdam (Lombardijen) en van Antwerpen (Luchtbal) tot en met Brussel-Zuid. Deze werken en maatregelen zijn voorwerp van overleg in het Opvolgingscomité.

2. In elk geval dragen de Partijen er, elk op haar grondgebied, zorg voor dat, vanaf de openstelling van de Hogesnelheidslijn, op de in het eerste lid bedoelde aansluitende baanvakken ongehinderde doortocht mogelijk is voor het in het Productiemodel voorziene treinverkeer, zo nodig door voorrang te verlenen aan de hogesnelheidstreinen in de vaststelling van de dienstregeling of in de dagelijkse verkeersleiding. De verwijzing in dit Verdrag naar het Productiemodel geldt enkel ter bepaling van capaciteitsbehoefte en verkeersprioriteit. Wat het effectieve treinverkeer betreft, komt het de betrokken spoorwegondernemingen toe om te gelegener tijd de nodige regelingen te treffen volgens commerciële criteria.

Artikel 8

Overmacht

1. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder overmacht verstaan elke vreemde oorzaak welke niet te wijten is aan de schuld van de Partij die zich op overmacht beroept en naar in het verkeer geldende opvattingen niet voor haar rekening komt, waarvan zij de gevolgen niet kon voorkomen of vermijden (in acht genomen de diligentie die men redelijkerwijs van haar kan verwachten), en welke haar tijdelijk of definitief verhindert om één of meer van haar verbintenissen ingevolge dit Verdrag uit te voeren.

2. Een Partij kan zich slechts op overmacht beroepen indien zij, binnen 60 dagen na kennis te hebben gekregen van de relevante gebeurtenis of omstandigheid, de andere Partij daarvan schriftelijk op de hoogte stelt. Deze kennisgeving leidt tot een spoedoverleg in het Opvolgingscomité, dat de situatie zal evalueren en, binnen 90 dagen na die kennisgeving, zijn analyse en aanbevelingen zal formuleren ten behoeve van de Ministers. De Ministers streven ernaar een evenwichtige regeling uit te werken die voornamelijk toelaat om de doelstellingen van dit Verdrag onder zo goed mogelijke condities te verwezenlijken.

de la construction de la Ligne à grande vitesse. À cette fin, un Comité d'accompagnement commun est institué, qui est chargé d'une étroite coordination des procédures et travaux concernés et de leur suivi. Dans ce contexte, tenant compte du souhait commun des Parties d'arriver à une solution optimale, le Comité d'accompagnement peut proposer, par écrit, d'adapter la date visée à l'article 5 (1), auquel cas les Ministres prennent une décision endéans les 30 jours.

2. Le Comité d'accompagnement se compose d'un nombre pair de membres, dont la moitié est désignée par chaque Partie. Il peut créer des sous-comités, auxquels il peut confier des tâches préparatoires ou d'exécution en certaines matières.

3. Le Comité d'accompagnement se réunit au moins deux fois par an et chaque fois qu'un des Ministres le requiert. Il siège en un lieu situé en Belgique ou aux Pays-Bas qu'il détermine. Les décisions du Comité d'accompagnement sont prises par consensus. Le Comité d'accompagnement fixe lui-même son règlement d'ordre intérieur.

Article 7

Liaisons ferroviaires de jonction

1. Avant la Date de réalisation, les Parties, chacune sur son territoire, s'efforceront également de réaliser les travaux et de prendre les mesures qui sont déjà prévus et qui permettent d'augmenter la capacité et/ou de diminuer le temps de parcours sur les liaisons ferroviaires de jonction avec la Ligne à grande vitesse de Nieuw Vennep jusques et y compris Rotterdam (Lombardijen) d'une part et d'Anvers (Luchtbal) jusques et y compris Bruxelles-Midi, d'autre part. Ces travaux et mesures font l'objet d'une concertation au sein du Comité d'accompagnement.

2. En tout cas, les Parties veillent, chacune sur son territoire, à partir de la date de mise en service de la Ligne à grande vitesse, à ce que le trafic ferroviaire prévu par le Modèle de production puisse s'effectuer sans subir de gêne sur les liaisons ferroviaires de jonction visées au paragraphe 1^{er}, si nécessaire en donnant priorité aux trains à grande vitesse lors de l'établissement de l'horaire ou dans la gestion quotidienne du trafic. La référence au Modèle de production dans le présent Traité ne vaut que pour la détermination des besoins de capacité et des priorités dans le trafic. En ce qui concerne le trafic ferroviaire effectif, il appartient aux compagnies ferroviaires concernées de prendre les dispositions nécessaires, en temps voulu, selon des critères commerciaux.

Article 8

Force majeure

1. Pour l'application du présent Traité, on entend par force majeure toute cause étrangère qui n'est pas due à la faute de la Partie qui invoque la force majeure et qui ne lui est pas imputable selon les conceptions généralement admises, dont elle n'a pas pu prévoir ou éviter les conséquences (compte tenu de la diligence que l'on peut raisonnablement attendre de cette Partie), et qui l'empêche temporairement ou définitivement d'exécuter une ou plusieurs de ses obligations en vertu du présent Traité.

2. Une Partie ne peut invoquer la force majeure que si, endéans les 60 jours après qu'elle ait eu connaissance du fait ou de la circonstance en question, elle en informe par écrit l'autre Partie. Cette notification entraîne une concertation d'urgence au sein du Comité d'accompagnement, qui évaluera la situation et formulera, endéans les 90 jours de cette notification, ses analyses et ses recommandations pour les Ministres. Les Ministres s'efforcent de trouver une solution équilibrée qui permet de réaliser les objectifs du présent Traité dans les meilleures conditions possibles.

3. Zolang zij aanhoudt, schorst overmacht de uitvoering van de betreffende verbintenissen en correlatieve verbintenissen. Tenzij de Ministers er anders over beslissen, worden de in of krachtens dit Verdrag bepaalde uitvoeringstermijnen voor die verbintenissen verlengd met de duur van de schorsing ingevolge overmacht. Deze schorsing geeft geen aanleiding tot schadeloosstelling.

4. Zo overmacht de uitvoering van één of meer verbintenissen ingevolge de artikelen 2 tot en met 5 definitief verhindert en de Ministers niet binnen 90 dagen na ontvangst van het in het tweede lid bedoelde rapport van het Opvolgingscomité overeenstemming hebben bereikt over een regeling zoals bedoeld in het tweede lid, kan elke Partij gedurende een verdere periode van 90 dagen dit Verdrag beëindigen door een schriftelijke kennisgeving in die zin aan de andere Partij (voor zover de overmacht aanhoudt op het tijdstip van deze kennisgeving). Beëindiging van dit Verdrag ingevolge overmacht geeft geen aanleiding tot schadeloosstelling, behalve zoals bepaald in het vijfde lid.

5. In geval van beëindiging van dit Verdrag ingevolge overmacht zal België het deel van de overeenkomstig artikel 4 ontvangen sommen dat aldan nog niet is besteed aan de Hogesnelheidslijn, restitueren aan Nederland. Het betreffend bedrag zal worden bepaald aan de hand van de volgende formule:

$$S * (1 - r)$$

waar:

S = het totaal van de overeenkomstig artikel 4 door België ontvangen sommen (in Nederlandse gulden), vermeerderd met interest tegen AIBOR vanaf de datum van effectieve ontvangst tot de datum van restitutie

r = de Realisatie-index op de datum van beëindiging van dit Verdrag, dan wel, zo België dit naar redelijkheid en billijkheid kan aantonen volgens de reële stand van uitvoering der aanbestedingen en werken, de hogere graad van aanwending van de overeenkomstig artikel 4 ontvangen sommen op hetzelfde tijdstip (eveneens uitgedrukt als een getal tussen 0 en 1, op vier decimalen).

Artikel 9

Andere projecten

De dossiers betreffende de doortrekking van Goederenlijn 11 naar de spoorlijn tussen Goes en Bergen-op-Zoom en de ontsluiting van de Antwerpse haven via de zogenaamde «IJzeren Rijn» naar Duitsland zullen op hun eigen merites en in goed overleg en nabuurschap worden beoordeeld. In het eerste dossier wordt er naar gestreefd om vóór 1 januari 2000 een tracékeuze te maken. In het tweede dossier zal Nederland actief meewerken aan de haalbaarheidsstudie, ook in verband met de ontwikkeling van tracévarianten ter hoogte van Roermond en de Nederlands-Duitse grens. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zullen de Partijen desgevallend gezamenlijk in overleg treden met de bevoegde instanties in de Bondsrepubliek Duitsland.

Artikel 10

Geschillen

1. Elk geschil betreffende de interpretatie of de uitvoering van dit Verdrag wordt, na schriftelijke notificatie door een Partij aan de andere van haar verzoek tot opening van de in dit artikel bepaalde procedure, voorgelegd aan de Ministers met het oog op een minnelijke regeling. De Ministers kunnen in onderling

3. Aussi longtemps qu'elle subsiste, la force majeure suspend l'exécution de l'obligation concernée et des obligations corrélatives. À moins que les Ministres en décident autrement, les délais d'exécution pour ces obligations, prévus par ou en vertu du présent Traité, sont prolongés de la durée de suspension qui résulte de la force majeure. Cette suspension ne donne pas lieu à dédommagement.

4. Si la force majeure empêche définitivement l'exécution d'une ou plusieurs obligations en vertu des articles 2 à 5 inclus et si les Ministres n'ont pas trouvé, endéans les 90 jours après réception du rapport du Comité d'accompagnement visé au paragraphe 2, un accord sur une solution telle que visée au paragraphe 2, chaque Partie peut, durant une nouvelle période de 90 jours, résilier le présent Traité par notification écrite à l'autre Partie (pour autant que la force majeure persiste au moment de cette notification). La résiliation du présent Traité pour cause de force majeure ne donne pas lieu à dédommagement, sauf ce qui est prévu au paragraphe 5.

5. En cas de résiliation du présent Traité pour cause de force majeure, la Belgique restituera aux Pays-Bas la partie des sommes reçues en vertu de l'article 4 qui n'a pas encore été affectée à la Ligne à grande vitesse. Le montant en question sera déterminé sur base de la formule suivante:

$$S * (1 - r)$$

dans laquelle:

S = le total des sommes reçues (en florins néerlandais) par la Belgique en vertu de l'article 4, augmenté des intérêts au taux AIBOR à partir de la date de réception effective jusqu'à la date de restitution

r = l'index de réalisation à la date de résiliation du présent Traité ou le degré plus élevé d'utilisation, à la même date, des sommes perçues en vertu de l'article 4 (également exprimé par un nombre compris entre zéro et un à quatre décimales) que la Belgique peut prouver de manière raisonnable et équitable en fonction de l'état d'avancement réel des adjudications et travaux.

Article 9

Autres projets

Les dossiers concernant la prolongation de la ligne de marchandises 11 vers la ligne ferroviaire entre Goes et Bergen-op-Zoom et le désenclavement du port d'Anvers par l'«IJzeren Rijn» vers l'Allemagne seront évalués selon leurs propres mérites, en bonne concertation et comme il convient entre bons voisins. Dans le premier dossier, on s'efforcera de faire un choix de tracé avant le 1^{er} janvier 2000. Dans le deuxième dossier, les Pays-Bas collaboreront activement à l'étude de faisabilité, en ce compris le développement de variantes de tracé à la hauteur de Roermond et de la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne. En fonction des résultats de cette étude, les Parties se concerteront conjointement avec les instances compétentes de la République fédérale d'Allemagne.

Article 10

Différends

1. Tout différend concernant l'interprétation ou l'exécution du présent Traité est soumis aux ministres en vue d'un règlement à l'amiable, après notification écrite par une Partie à l'autre Partie de sa demande d'engager la procédure prévue au présent article. Les Ministres peuvent de commun accord faire appel à un média-

akkoord een beroep doen op een bemiddelaar of bepaalde kwesties voor advies voorleggen aan één of meer deskundigen. Zo de Ministers niet binnen 90 dagen na voornoemde notificatie overeenstemming hebben bereikt over een minnelijke regeling, dan wel zodra één van de Ministers vaststelt dat hierover redelijkerwijs geen overeenstemming kan worden bereikt, kan het geschil op schriftelijk verzoek van één der Partijen ter beslechting worden voorgelegd aan een arbitrale commissie. De beslissing van deze commissie is bindend voor de Partijen.

2. De arbitrale commissie bestaat uit drie arbiters, van wie elke Partij er één benoemt. De twee aldus gekozen arbiters duiden in onderlinge overeenstemming de derde arbiter aan, die voorzitter zal zijn en niet de nationaliteit van één van de Partijen mag bezitten. Zo de benoeming van één of meer arbiters niet is geschied binnen 45 dagen na het arbitrageverzoek, wordt zij op verzoek van de meest gerede Partij verricht door de Voorzitter van het Internationaal Gerechtshof.

3. De arbitrale commissie houdt zitting op de plaats in België of Nederland die zij zelf bepaalt. De commissie hoort de Partijen, onderzoekt hun aanspraken en doet uitspraak binnen 180 dagen na de benoeming van de laatste arbiter. Zij stelt zelf haar procedurereglement vast. Zij kan in elke stand van het geding, na de Partijen te hebben gehoord, de conservatoire maatregelen voorschrijven die zij noodzakelijk acht, of reeds voorgeschreven conservatoire maatregelen intrekken. Zodanige maatregelen lopen niet vooruit op beslissingen in het geding zelf.

Artikel 11

Duur en inwerkingtreding

Dit Verdrag is aangegaan voor een termijn van 15 jaar. Het treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de laatste der beide data waarop de Partijen elkaar langs diplomatieke weg hebben meegedeeld dat aan de in hun respectieve Staten constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan. In afwachting van zijn inwerkingtreding worden artikel 4 en de daarmee verband houdende bepalingen van dit Verdrag voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en de overige bepalingen van dit Verdrag vanaf de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum van ondertekening.

TEN BLIJKE WAARVAN de vertegenwoordigers van de regeringen der Partijen, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

ALDUS OVEREENGEKOMEN en in tweevoud opgemaakt te Brussel, op 21 december 1996, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde de twee teksten gelijkelijk authentiek.

teur ou soumettre, pour avis, certaines questions à un ou plusieurs experts. Lorsque les Ministres n'arrivent pas à un accord sur un règlement amiable endéans les 90 jours après la notification précitée, ou dès qu'un des Ministres constate qu'aucun accord à ce sujet ne peut être raisonnablement atteint, le différend peut être soumis pour décision à une commission d'arbitrage à la demande écrite de l'une des Parties. La décision de cette commission est contraignante pour les Parties.

2. La commission d'arbitrage est composée de trois arbitres. Chaque Partie nomme un arbitre. Les deux arbitres ainsi choisis désignent de commun accord le troisième arbitre, qui présidera et qui ne peut posséder la nationalité de l'une des Parties. Au cas où la nomination d'un ou plusieurs arbitres n'a pas été effectuée endéans les 45 jours de la demande d'arbitrage, elle sera effectuée à la demande de la Partie la plus diligente par le président de la Cour internationale de Justice.

3. La commission d'arbitrage siège en un lieu situé en Belgique ou aux Pays-Bas qu'elle détermine. La commission entend les Parties, examine leurs revendications et se prononce dans un délai de 180 jours après la nomination du dernier arbitre. Elle fixe elle-même son règlement de procédure. Elle peut, à chaque stade de la procédure, après avoir entendu les Parties, ordonner les mesures conservatoires qu'elle estime nécessaires, ou supprimer les mesures conservatoires déjà ordonnées. De telles mesures ne préjugent pas des décisions sur le fond.

Article 11

Durée et entrée en vigueur

Le présent Traité est conclu pour une durée de quinze ans. Il entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la dernière des deux dates auxquelles les Parties se seront informées, par voie diplomatique, de ce qu'il a été satisfait aux formalités constitutionnellement requises dans leurs pays respectifs. En attendant l'entrée en vigueur du présent Traité, son article 4 et les dispositions y afférentes sont appliquées provisoirement à partir de la date de sa signature et les autres dispositions, à partir du premier jour du deuxième mois suivant la date de cette signature.

EN FOI DE QUOI les représentants des Gouvernements des Parties, dûment mandatés à cette fin, ont signé le présent Traité.

AINSI CONCLU et fait en double exemplaire à Bruxelles le 21 décembre 1996, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

BIJLAGE

bij het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen.

Deze kaart is beschikbaar op papier en op de WWW-site van de Senaat (<http://www.senate.be>).

ANNEXE

aux Traités entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers.

Cette carte est disponible sur support papier et sur le site WWW du Sénat (<http://www.senate.be>).

**VOORONTWERP VAN WET VOORGELEGD
AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet houdende instemming met het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, ondertekend te Brussel op 21 december 1996

*
* *

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, ondertekend te Brussel op 21 december 1996, zal volkomen uitwerking hebben.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS
À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment au Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, signé à Bruxelles, le 21 décembre 1996

*
* *

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, signé à Bruxelles, le 21 décembre 1996, sortira son plein et entier effet.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 19 september 1997 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, ondertekend te Brussel op 21 december 1996», heeft op 12 november 1997 het volgende advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit:

De heer R. ANDERSEN, kamervoorzitter;

De heren C. WETTINCK en P. LIENARDY, staatsraden;

De heren F. DELPÉRIÉE en J.-M. FAVRESSE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw M. PROOST, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer L. DETROUX, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer A. LEFEBVRE, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

De Griffier,
M. PROOST.

De Voorzitter,
R. ANDERSEN.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 19 septembre 1997, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment au Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, signé à Bruxelles le 21 décembre 1996», a donné le 12 novembre 1997 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de:

M. R. ANDERSEN, président de chambre;

MM. C. WETTINCK et P. LIENARDY, conseillers d'État;

MM. F. DELPÉRIÉE et J.-M. FAVRESSE, assesseurs de la section de législation;

Mme M. PROOST, greffier.

Le rapport a été présenté par M. L. DETROUX, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. A. LEFEBVRE, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le Greffier,
M. PROOST.

Le Président,
R. ANDERSEN.