

Procesnota

Procesnota voor het complex project
**'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit –
Kortrijk voor klasse Va-schepen'**



 **Medegefinancierd door de Europese Unie**
De financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

Inhoudsopgave

| | | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | Projectdoelstelling en procesaanpak | 4 |
| 1.1 | Doelstelling van het project..... | 4 |
| 1.2 | Wat houdt de procesaanpak van de complexe projecten in? | 6 |
| 1.3 | Waarom kiezen voor de procesaanpak van de complexe projecten? | 9 |
| 2 | Voorstel van aanpak onderzoeksfase..... | 10 |
| 2.1 | Voorafgaand onderzoek (bepaling van doelstelling en ambitieniveau) | 10 |
| 2.2 | Verder onderzoek in de onderzoeksfase (alternatieven en varianten) | 11 |
| 2.3 | Mogelijke knelpunten/risico-analyse | 13 |
| 2.4 | Analyse van betrokken actoren en belanghebbenden | 14 |
| 2.4.1 | Vlaams niveau | 14 |
| 2.4.2 | Infrastructuurbeheerders en diensten..... | 14 |
| 2.4.3 | Lokaal en Provinciaal Niveau..... | 14 |
| 2.4.4 | Economische gebruikers van het kanaal | 14 |
| 2.4.5 | Maatschappelijke groepen | 14 |
| 2.4.6 | Brede bevolking | 15 |
| 2.5 | Overleggroepen/Samenwerkingsmodel..... | 15 |
| 2.6 | Vooropgestelde timing | 18 |
| 3 | Communicatie- en participatietraject | 20 |
| 3.1 | Informatieve kanalen..... | 20 |
| 3.2 | Organisatie van de formele inspraak | 20 |
| 3.3 | Participatie | 21 |
| 4 | Afspraken en samenwerkingsovereenkomsten | 22 |
| 4.1 | Raming van de middelen m.b.t. het proces | 22 |
| 4.2 | Raming van de middelen m.b.t. de uitvoering (een globale inschatting) | 22 |
| 4.3 | Afspraken over de aanpak van het proces | 22 |

Leeswijzer

Opzet van de procesnota

Voorliggende procesnota ondersteunt de startbeslissing van het project '**opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen**' in het kader van het decreet complexe projecten.

Dit project kadert in het Europees binnenvaartproject Seine-Schelde. Er is gekozen voor de aanpak in het kader van het decreet complexe projecten, omwille van de complexiteit van het project en het geïntegreerde vergunningstraject.

De startbeslissing is een publiek document en is een bindend engagement van de initiatiefnemer en betrokken actoren om de problematiek van dit project verder te onderzoeken in functie van een gepaste oplossing. Betrokken initiatiefnemer is de NV Waterwegen en Zeekanaal (de beheerder van het kanaal Bossuit-Kortrijk). Betrokken actoren zijn onder andere de stad Kortrijk, de stad Harelbeke, de gemeente Zwevegem, de gemeente Avelgem, het Agentschap Onroerend Erfgoed en het departement Omgeving. De startbeslissing wordt genomen door een politieke overheid, met name door de Vlaamse Regering, en drukt het engagement uit van de bevoegde overheden om een proces op te starten. De inhoud van de startbeslissing en procesnota is in samenspraak met de overige overheden opgesteld.

Doelstelling van de procesnota

Voorliggende procesnota is een informatief document, geen beslissingsinstrument. De doelstelling van de nota is:

- Het verschaffen van informatie aan alle betrokken actoren en belanghebbenden over de doelstelling en aanpak van het project.
- Duidelijk weergeven hoe en wanneer inspraak kan worden geleverd en op welke plaatsen de informatie digitaal en analoog beschikbaar is.

De procesnota is een evolutief document dat tijdens de loop van het proces steeds geactualiseerd wordt. Zo blijft iedereen op de hoogte van de meest recente stand van zaken van het project. De procesnota is continu raadpleegbaar op de websites www.complexeprojecten.be, www.wenz.be en de website van het project Seine-Schelde www.seineschelde.be.

De partners engageren zich voor een kwalitatieve invulling van de acties uit de procesnota, maar de niet uitvoering of laattijdigheid creëren geen rechtsgrond voor latere procedures. Het voorkeurs- en projectbesluit zijn wel beslissingen die rechtsgevolgen creëren.

In **een eerste hoofdstuk** wordt de doelstelling van het project weergegeven. Waarom wordt de procesaanpak complexe projecten voorgesteld en wat houdt die procesaanpak in?

Een **tweede hoofdstuk** gaat dieper in op de noodzakelijke onderzoeken die onderdeel zullen uitmaken van het studiewerk. Een tweede luik van dit hoofdstuk betreft het onderzoek naar betrokken actoren en belanghebbenden. Nagegaan wordt welke betrokken actoren en belanghebbenden actief betrokken worden tijdens de loop van het proces. Belangrijk is ook te weten in welke fase en op welke manier dit gebeurt. In een derde luik wordt een processtructuur opgebouwd. Een projectleider wordt aangeduid die het project effectief zal leiden gedurende de hele looptijd en er wordt omschreven wie hem daarbij ondersteunt binnen het projectteam. Uiteindelijk zal dit leiden tot een processchema dat verduidelijkt welke de tijdshorizon is en wanneer besluitvorming gepland is.

In het **derde hoofdstuk** wordt de focus gelegd op het geplande communicatie- en participatietraject. Hier wordt een overzicht gemaakt van de betrokken actoren en belanghebbenden en wordt aangegeven hoe deze gedurende de loop van het proces op de hoogte worden gehouden en welke inspraakmomenten er zijn.

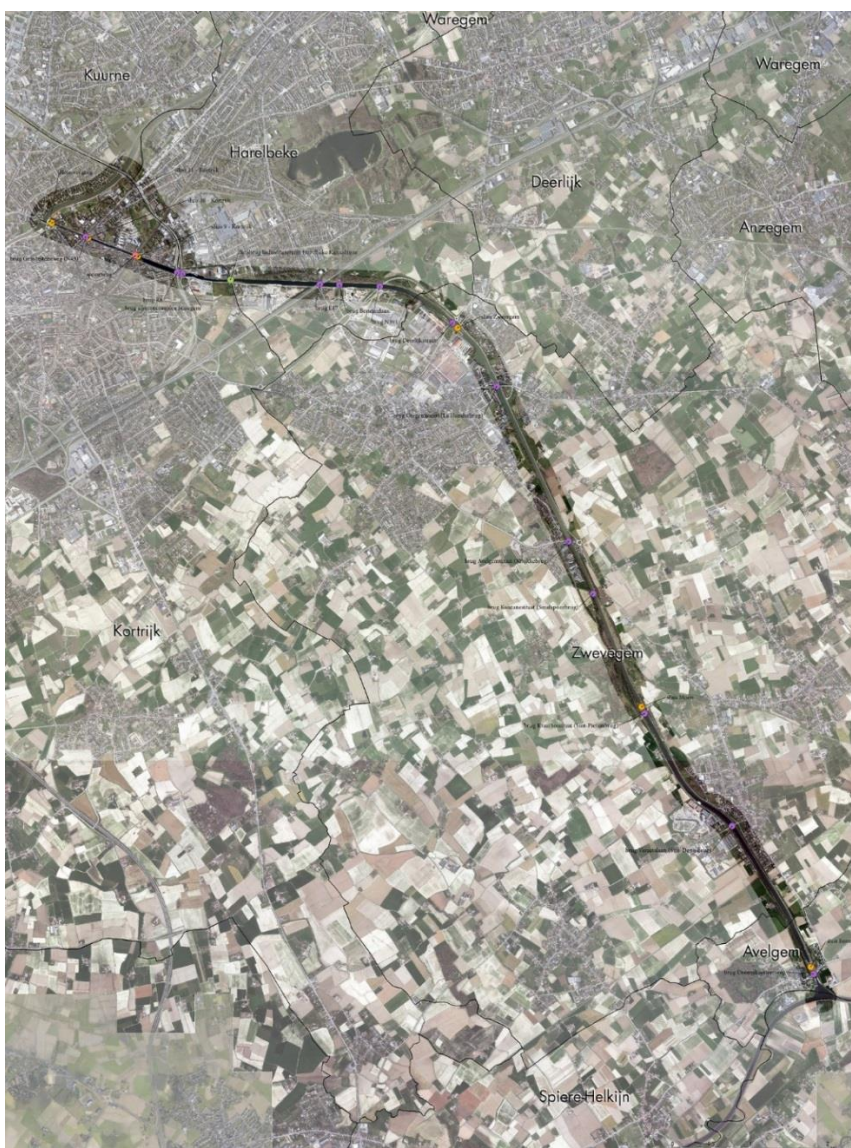
Wanneer de processtructuur is opgebouwd en de tijdslijn uitgezet zal ook duidelijk worden of er financiële afspraken moeten worden gemaakt of bevoegdheden gedelegeerd moeten worden. Dit wordt vastgelegd in een **vierde hoofdstuk**.

1 Projectdoelstelling en procesaanpak

1.1 Doelstelling van het project

De doelstelling van het project is **de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk tot een verbinding tussen de Leie en de Schelde voor CEM-T klasse Va-schepen.**

Het project omvat ook de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) langs het kanaal Bossuit-Kortrijk.



Figuur 1: Overzichtskartaar situering kanaal Bossuit-Kortrijk

Om dit alles te realiseren zijn er mogelijke, niet limitatieve, alternatieven en varianten gekend.

Deze opwaardering en/of aanpassing kadert in het project Seine-Schelde dat binnen een Europese context de realisatie beoogt van een binnenvaartverbinding op groot gabarit tussen het Seinebekken en het Scheldebekken. Voor het grondgebied Vlaanderen betekent dit dat deze verbinding via de Leie-as wordt gerealiseerd. De opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk zorgt voor een betere scheepvaartverbinding tussen de Leie en Schelde (naast de Ringvaart in Gent), daar waar het kanaal op heden als een insteekdok op de Schelde fungeert voor de beroepsvaart, omwille van het beperkte gabarit van het kanaal in Kortrijk. Deze schakel tussen Leie en Schelde is van primordiaal belang in de bedrijfszekerheid van het hoofdwatwegennetwerk (Leie en Schelde) en de verbinding tussen de belangrijke Vlaamse economische gebieden onderling en met Noord-Frankrijk en Wallonië. De opwaardering en/of aanpassing draagt bovendien bij tot de ontsluiting van de economische activiteitszones langs en nabij het kanaal. In die zin concretiseert het project de volgende belangrijke kerntaken van Waterwegen en Zee-kanaal NV/Vlaamse overheid:

- stimuleren van het transport te water;
- waterbeheersing;
- ruimtelijke economische ontwikkeling
- leven op en langs het water.

De hoofddoelstelling van het project is de opwaardering en/of aanpassing van de waterweg voor de scheepvaart. Het bereiken van deze doelstelling zal gebeuren met het nodige respect voor andere domeinen. Waar het realiseren van de hoofddoelstelling aanleiding geeft tot interferentie met andere structuren en disciplines zal het voorontwerp en ontwerp hiervan op een geïntegreerde benadering uitgewerkt worden en maken deze onderdelen ook deel uit van dit project. Dit betekent dat het projectgebied gedurende het verdere traject meer concreet zal worden afgebakend en verfijnd, mede op basis van de alternatievenafweging en de interacties met de (directe) omgeving.

Het project gaat uit van een geïntegreerde benadering. Rivieren en kanalen bepalen mee het gezicht, de aantrekkingskracht en de leefbaarheid van Vlaanderen. Daarom wordt de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal uitgewerkt rekening houdende met de ruimtelijke structuur en ontwikkelingen, het functioneren van het (lokaal) verkeersnet, het waterbeheer op het kanaal. Verder houdt de uitwerking rekening met alle relevante milieuaspecten (zoals grondverzet, grondwaterpeil, de erfgoed-, natuur- en landschapswaarden in de omgeving) en in het bijzonder worden de voorstellen bekeken in het kader van kansen tot een duurzame modal shift (meer transport over het water), economische opportuniteiten en efficiënter energiegebruik bij het transport over de waterweg. Deze infrastructuurwerken bieden bijgevolg een unieke context voor het creëren van maatschappelijke meerwaarden.

In stedelijk weefsel gaat bij de uitwerking bijzondere aandacht uit naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing de belevingswaarde in het gebied, een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling en op een respectvolle wijze omgaan met het erfgoed (rekening houdende met het passief en actief behoudsbeginsel). Dit geldt eveneens voor de delen van het kanaal gelegen buiten het stedelijk weefsel, waar de open ruimte sterker aanwezig is en waar ook groene, ecologische, recreatieve, economische en cultuurhistorische kwaliteiten van belang zijn.

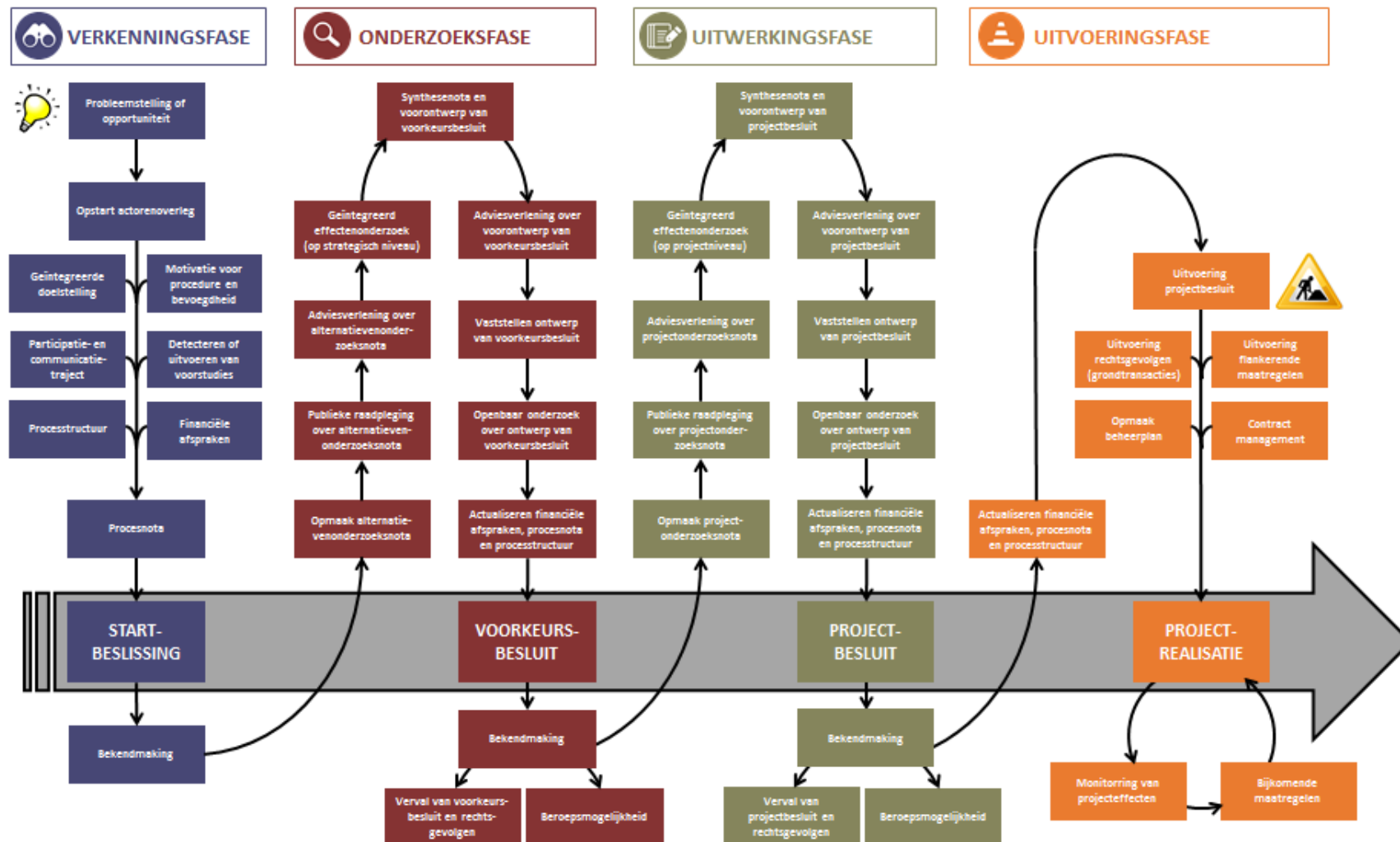
1.2 Wat houdt de procesaanpak van de complexe projecten in?

De procesaanpak is gebaseerd op de procedure die in het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd uitgetekend en omvat 4 fases (verkenningfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase) met drie beslismomenten (startbeslissing, voorkeursbesluit en projectbesluit) en twee openbare onderzoeken (ter voorbereiding van het voorkeurs- en projectbesluit). De onderzoeken en procedures verlopen op een geïntegreerde manier. De nieuwe aanpak betreft een werkwijze die steunt op participatie, openheid en overleg. Deze nieuwe aanpak beoogt een **efficiënt en kwaliteitsvol proces**, dat gericht is op de realisatie van een complex project binnen een **aanvaardbare termijn** en met een **maximum draagvlak**.

De nieuwe procesaanpak beoogt een efficiënt en kwalitatief proces met aandacht voor zes cruciale principes:

- Open communicatie
- Participatie
- Maatwerk
- Oplossingsgericht samenwerken
- Geïntegreerde aanpak
- Procesregie in handen van de actoren

Hierna worden de verschillende fasen van de procesaanpak van de complexe projecten weergegeven. *Een gedetailleerd schematisch overzicht van de opeenvolgende processtappen is terug te vinden op www.complexeprojecten.be.*



Fase 1: verkenningsfase

Een project vertrekt vanuit een probleemstelling of opportuniteit. Het doel van de verkenningsfase is tweërlei. Enerzijds komt men tot een eenduidige probleemdefinitie en projectdoelstellingen die gedragen worden door zoveel mogelijk betrokkenen; anderzijds brengt men de grote lijnen van het proces in kaart. De doelstellingen van een complex project worden opgenomen in de startbeslissing, die het engagement inhoudt van één van de bevoegde overheden om een proces op te starten. Tijdens de verkenningsfase wordt een procesnota opgemaakt die een globale omschrijving inhoudt van de analyse *van betrokken actoren en belanghebbenden*, het uitgestippelde participatie- en communicatietraject en de procesaanpak. Mogelijk worden ook samenwerkingsovereenkomsten opgemaakt wanneer verschillende overheden of belanghebbenden betrokken zijn.

Fase 2: onderzoeksfase

De onderzoeksfase van een complex project gaat van start als de startbeslissing, met een duidelijke projectdefinitie en doelstellingen, is genomen. Het doel van de onderzoeksfase is om de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Daarvoor moeten de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden.

De alternatievenonderzoeksnota wordt opgemaakt bij de start van de onderzoeksfase. Deze nota geeft een beschrijving van de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het complexe project en bepaalt de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek. De nota beschrijft welke alternatieven er mogelijk zijn en hoe de effecten van het complexe project zullen onderzocht worden. Met de alternatievenonderzoeksnota zorg je ervoor dat alle onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. De alternatievenonderzoeksnota gaat ruimer dan het milieukundig onderzoek. Ook ruimtelijke en economische aspecten komen in deze fase reeds aan bod. De alternatievenonderzoeksnota geldt als kennisgeving waarop ingesproken kan worden. Op basis van het onderzoek worden alternatieven met mekaar vergeleken, om mede op basis van de overweging van alle adviezen en inspraak te komen tot één oplossing die het voorwerp zal uitmaken van het ontwerp van voorkeursbesluit.

Fase 3: uitwerkingsfase

De uitwerkingsfase van een complex project volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit, die één mogelijke oplossing naar voor schuift. Het doel van de uitwerkingsfase is om dit voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen.

Bij de start van de uitwerkingsfase wordt de projectonderzoeksnota opgemaakt. Deze nota beschrijft enerzijds het project en de flankerende maatregelen die opgenomen zijn in het voorkeursbesluit. Anderzijds bepaalt deze nota wat het geïntegreerd effectenonderzoek op projectniveau moet omvatten. Daar waar het onderzoek in de vorige fase zich eerder op een strategisch niveau afspeelde, zal de focus nu op het eigenlijke projectniveau liggen.

Het projectbesluit is een beslissing van de bevoegde overheid over het geïntegreerd geheel van vergunningen, machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Het projectbesluit omvat ook aspecten van beheer en monitoring.

Fase 4: uitvoeringsfase

De uitvoeringsfase van een investeringsproject volgt op de goedkeuring van het projectbesluit. Het doel van de uitvoeringsfase is enerzijds om de werken zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Anderzijds is het belangrijk om ook de nodige stappen inzake het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project uit te voeren.

1.3 **Waarom kiezen voor de procesaanpak van de complexe projecten?**

Het proces wordt op participatieve wijze gevoerd. Al van bij de uitwerking van de projectdoelstelling zijn omwonenden op de hoogte van de geplande ontwikkelingen en kunnen desgevallend lokale problematieken of kansen weergeven. Een gedragen project biedt meer kans op succes bij de goedkeuring ervan.

De nieuwe procesaanpak gaat uit van geïntegreerd onderzoek van stedenbouwkundige, economische en milieukundige aspecten. Hierdoor kan een meer globale beoordeling van de alternatieven worden gemaakt in vervanging van de sequentiële opeenvolging van het studiewerk bij de reguliere procedure.

De nieuwe procesaanpak voorziet pas een planwijziging tegelijk met de aflevering van de vergunningen en de machtigingen in een projectbesluit. Een planwijziging wordt bij deze aanpak opgemaakt in functie van een specifiek project. De plancontouren en bestemmingsvoorschriften kunnen hierdoor volledig worden afgestemd op het gekozen project. In de reguliere procedure wordt eerst een uitvoeringsplan opgemaakt met voorschriften en een bijhorende plancontour. Wanneer een project in een latere fase een meer gedetailleerde invulling krijgt, blijkt vaak dat bepaalde aspecten van het project niet voorzien werden in het uitvoeringsplan. Dit laatste creëert problemen bij de vergunningverlening.

Het projectbesluit omvat zoals hierboven reeds aangegeven niet enkel de planwijziging, maar ook alle vergunningen en machtigingen. Bijkomend kan ook het flankerend beleid worden opgenomen in het projectbesluit. Daar waar het in een stedenbouwkundige vergunning niet mogelijk is om beheersmaatregelen op te nemen of maatregelen die door een overheid of andere initiatiefnemer moeten worden genomen, kan dit wel in het projectbesluit. Hierdoor kan je de samenhang van de maatregelen, die noodzakelijk zijn voor een kwalitatieve uitvoering van het project, beter garanderen.

2 Voorstel van aanpak onderzoeksfase

2.1 Voorafgaand onderzoek (bepaling van doelstelling en ambitieniveau)

De NV Waterwegen & Zeekanaal (W&Z) liet in de periode 2012-2014 een verkennende studie uitvoeren naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Het studieconsortium Technum-Tractebel Engineering i.s.m. IMDC behandelde in de studie 'Toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk' volgende onderdelen:

- een beschrijving van mogelijke alternatieven en een eerste inschatting van de milieu-impact
- een economische analyse van deze alternatieven (trafiekprognose, maatschappelijke kosten-batenanalyse)
- een beschrijving van de erfgoedwaarden in het gebied, samengebracht in een erfgoednota
- een ruimtelijk ontwerpend onderzoek m.b.t. de mogelijke inpassing van een nieuwe klasse Va-sluis

Uit de economische analyse van Technum-Tractebel Engineering blijkt dat naar de toekomst, na de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal, rekening kan gehouden worden met een verdubbeling en zelfs verdrievoudiging van de huidige trafiek.

De intercommunale Leiedal heeft een locatiestudie uitgewerkt voor een regionaal overslagcentrum. Deze locatiestudie geeft weer welke bedrijventerreinen geschikt kunnen zijn voor de aanleg van een ROC op basis van een SWOT-analyse. Hierbij is onder andere rekening gehouden met de grootte van het terrein, ontsluiting van het terrein, aanwezigheid van laad- en losinstallaties, geschiktheid van het terrein en de economische potenties. De scope van dit onderzoek waren alle reeds bestemde industriezones aanliggend aan het kanaal. Op deze wijze is een eerste inschatting gemaakt van de consequenties van de ontwikkeling van het overslagcentrum voor elke plek op het vlak van milieu en mobiliteit. Deze locaties alsook eventuele andere potentiële locaties (die bijvoorbeeld een bestemmingswijziging behoeven) worden verder meegenomen in het onderzoek in het kader van de procedure complexe projecten.

De locatiestudie van Leiedal werd aangevuld met een potentiëleanalyse uitgevoerd door W&Z. Uit de studie van W&Z blijkt dat er een potentieel is aan stukgoed en gepalletiseerde goederen van meer dan 200.000 ton op jaarbasis. Dit is gelieerd aan een aantal bedrijven ten zuid-westen van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Dit potentieel wordt verder aangevuld met het stufen en strippen van containers. Het economisch potentieel gekoppeld aan het ruimtelijk potentieel maken dat de inplanting van een ROC op het kanaal Bossuit-Kortrijk mogelijk is.

Tijdens dit voorafgaand onderzoek werd reeds overleg gevoerd met de betrokken actoren en belanghebbenden.

In het voorafgaande onderzoek uitgevoerd door het studieconsortium Technum-Tractebel Engineering werden volgende opwaarderings- en/of aanpassingsscenario's (mogelijke projectdoelstellingen) onderzocht. Deze scenario's geven de verschillende **ambitieniveaus** weer met betrekking tot de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal. Ambitieniveaus die werden getoetst aan de doelstellingen van het Seine-Schelde project en gewaardeerd op vlak van kosten en baten. Alle scenario's gaan uit van de vervanging van de drie sluisen in Kortrijk:

- **Scenario I** voorziet een aanpassing van de kanaalsectie in Kortrijk door de vervanging van de drie bestaande klasse I-sluisen in Kortrijk door één nieuwe klasse Va-sluis. Op de overige delen van het kanaal worden geen ingrepen voorzien.

- **Scenario II** voorziet in de aanpassing van de kanaalsectie in Kortrijk (zoals in scenario I) en verder in een beperkte verdieping -binnen het huidige gabarit- van de rest van het kanaal tot 4 m (ten einde een diepgang van 3 m toe te laten).
- **Scenario III** voorziet net als in scenario I en II eveneens in een nieuwe sluis in de kanaalsectie in Kortrijk maar nu met een verdieping tot 4,5 m van Kortrijk tot aan de sluis in Zwevegem en tot 4,0 m vanaf de sluis van Zwevegem tot Bossuit.
- Een **Scenario IV** voorziet een volledige verdieping tot 4,50 m op alle kanaalsecties en ook de vervanging van de sluizen van Zwevegem, Moen en Bossuit.

Overzicht

| | | Sectie 1 (Kortrijk-sluiz Zwevegem) | Sectie 2 (Sluis Zwevegem-Bossuit) |
|--------------|--------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Scenario I | Nieuwe sluis | Klasse Va | / |
| | Waterdiepte | / | / |
| Scenario II | Nieuwe sluis | Klasse Va | / |
| | Waterdiepte | Verdieping tot 4 m | Verdieping tot 4 m |
| Scenario III | Nieuwe sluis | Klasse Va | / |
| | Waterdiepte | Verdieping tot 4,5 m | Verdieping tot 4 m |
| Scenario IV | Nieuwe sluis | Klasse Va | 3 sluizen klasse Va |
| | Waterdiepte | Verdieping tot 4,5 m | Verdieping tot 4,5 m |

Op basis van de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse stemde de Raad van Bestuur van W&Z in april 2014 in om het opwaarderingsscenario III verder te onderzoeken als het scenario dat het best overeenkomt met de doelstellingen van het project.

In mei 2014 gaf de bevoegde minister van Mobiliteit en Openbare Werken aansluitend het akkoord voor het opzetten van een globaal projectplan (incl. voorbereiden GRUP, Plan-MER, erfgoedstudie en ontwikkeling ROC) voor dit opwaarderingsscenario.

2.2 Verder onderzoek in de onderzoeksfase (alternatieven en varianten)

Deze scenario's maken onderwerp uit van het verdere onderzoek, waarbij rekening kan gehouden worden met de uitgevoerde verkennende studie en nieuwe inzichten ingewonnen kunnen worden. Eventuele andere scenario's die een opwaardering van het kanaal genereren worden in het verdere verloop niet uitgesloten. Het verdere onderzoek richt zich op de technische uitdagingen, de ruimtelijke effecten, de financiële aspecten en de milieueffecten van de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen.

Volgende **mogelijke, niet-limitatieve, alternatieven en varianten** zijn reeds gekend

- het **rechtdoor-alternatief (a)** en **bypass-alternatief (b)** op het grondgebied van de stad Kortrijk:
 - In het **rechtdoor-alternatief (a)** gebeurt de aansluiting volgens het huidige tracé van het kanaal. Voor de precieze aansluiting van het kanaal op de Leie (ter hoogte van de kanaalkop aan de sluis 11) zijn een aantal varianten mogelijk.
 - Bij het **bypass-alternatief (b)** loopt een nieuw tracé grosso modo evenwijdig met en ten zuiden van de ligging van de ring rond Kortrijk (R8).
- de bouw van één nieuwe sluis ter vervanging van de drie kleine, beschermd sluizen en mogelijke locatie-alternatieven voor de inplanting van de sluis:
 - Een mogelijke optie is gelegen opwaarts de spoorwegbrug. Maar ook andere locaties kunnen onderzocht worden in functie van het alternatief (rechtdoor/bypass) in Kortrijk.
 - Verder zal ook de maatgevende lengte van het klasse Va-schip bepaald worden: courant Va-schip (ca. 110 m) of verlengd Va-schip (ca. 140 m).

- de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) langs het kanaal Bossuit-Kortrijk (o.a. effectenonderzoek en voorontwerp overslaginstallatie.)

Bij de start van de onderzoeksfase wordt de alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt. Deze fase vangt aan na het nemen van de startbeslissing. Deze nota geeft een beschrijving van de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het complexe project en bepaalt de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek. De nota beschrijft welke alternatieven er mogelijk zijn en hoe de effecten van het complexe project zullen onderzocht worden. De alternatievenonderzoeksnota wordt als kennisgeving voorgelegd in publieke raadpleging. Uit de inspraak op de alternatievenonderzoeksnota kunnen bijkomende alternatieven voortkomen. De alternatievenonderzoeksnota heeft als doel het beste alternatief te filteren uit de verschillende alternatieven. Bij de opmaak van deze AON wordt uitgegaan van de mogelijke alternatieven zoals vermeld in de startbeslissing. Op deze voorgestelde alternatieven kan worden ingesproken.

Met de op te maken alternatievenonderzoeksnota wordt ervoor gezorgd dat verschillende onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. Het is van belang gedurende de opmaak van de studies op regelmatige basis de voortgang na te gaan en de afstemming tussen de verschillende studies te verzekeren.

Onderdelen van dit onderzoek zijn de infrastructuur-technische en de financiële aspecten naast een ruimer onderzoek naar de effecten en inpassingen op vlak van ruimtelijke, mobiliteits-, milieu- en erfgoedaspecten.

De onderzoeksagenda in de onderzoeks- en uitwerkingsfase omvat onder meer:

- een ruimtelijk-economische inplanting (al dan niet met een ROC) langsheen het kanaal
- optimale afstemming met het (potentieel) complexe project rond R8
- een volledige inventaris en evaluatie van de bestaande toestand, topografische opmeting, onderzoek waterhuishouding, stabiliteitsscreening van de infrastructuur, studie naar de grondwaterstromingen, studie naar de bodemkwaliteit, ...
- een erfgoedstudie en de opmaak van een erfgoedvisie;
- de opmaak van een groenplan en groenbeheerplan, via een geïntegreerde en ecologische aanpak;
- een nautische studie
- een effectenonderzoek van o.a. de ruimtelijke, mobiliteits- en milieugerelateerde effecten en de mogelijke alternatieven en varianten.
- effecten op het vlak van recreatie (watergebonden en langsheen het kanaal)
- een omgevingsanalyse en onderzoek naar stedenbouwkundige inpassing en omgevingsaanleg bij ruimtelijk ingrepen in de zone Kortrijk;
- de opmaak van een voorontwerp voor de bouw van nieuwe infrastructuur.
- een actualisatie van de trafiekprognoses, een economische business case, en een risicoanalyse.
- ...

2.3 Mogelijke knelpunten/risico-analyse

De knelpunten van het proces worden best vooraf al ingeschat. Welke onzekerheden kunnen het proces bedreigen? We lijsten de acties op die voorlopig worden genomen om aan de reeds gekende en geïnventariseerde knelpunten tegemoet te komen. In een latere fase zullen de voorgestelde acties worden geëvalueerd.

- Langs en in het oorspronkelijk kanaal op het grondgebied van Kortrijk liggen een aantal beschermde monumenten. Deze zijn allemaal geassocieerd met het kanaal:
 - drie sluizen (nrs. 9, 10 en 11)
 - de sluiswachterswoningen bij sluizen 9 en 11
 - het openluchtzwembad aan de Abdijkaai (werd vroeger gevoed door water uit het kanaal).
 - ...Deze monumenten vormen een samenhangend geheel met het kanaal, een geheel dat sterk kan verstoord worden en waarbij beschermde monumenten kunnen verdwijnen bij een aansluiting op de Leie via het bestaande tracé. Bij het bypasstracé kan dit erfgoed behouden blijven. Bij het bypassalternatief is wel het beschermd cultuurhistorisch landschap en monument 'gedenkteken Newfoundland met omgeving' gelegen. Verder is er op het grondgebied van Zwevegem beschermd erfgoed gelegen nabij het kanaal (site Transfo en Sint-Pietersbrug). Het uitwerken van een erfgoedstudie, de opmaak van een erfgoedvisie, het bepalen van milderende maatregelen, ... zijn voorwerp van het onderzoek.
- Een aansluiting op de Leie heeft een impact op de kruisende infrastructuur en bestaande structuren (stedelijke woonwijken en groene stedelijke ruimte). Het uitwerken van een voorontwerp voor nieuwe infrastructuur; het bepalen van milderende maatregelen, ... zijn voorwerp van het onderzoek.
- De waterpeildaling van het kanaal t.g.v. het vervangen van de drie kleine sluizen door één sluis aan de opwaartse zijde kan een invloed hebben op de stabiliteit van de kaaien, bruggen en omliggende bebouwing afwaarts de sluis. Het verdiepen van het kanaal kan een invloed hebben op de omgevende grondwaterstroming en op de stabiliteit van de kaaien, bruggen en bebouwing. O.a. een grondwatermodellering, milieu-effectenonderzoek, het uitwerken van milderende maatregelen, een stabiliteitsscreening en opmaak van een voorontwerp van de infrastructuur maken deel uit van het onderzoek.
- Het kanaal heeft een belangrijke rol op vlak van drinkwaterproductie. Bijkomende pompcapaciteit (aan de Leie- en/of Scheldezijde) zal eventueel moeten overwogen worden ten gevolge van toenemende trafiek en versassingen. Aandacht is nodig voor eventuele gevolgen op vlak van de waterkwaliteit (drinkwaterproductie en visbestand) bij toename van de passages. Een onderzoek naar de waterhuishouding van het kanaal, het bepalen van milderende maatregelen, ... zijn voorwerp van het onderzoek.
- Toenemende trafiek op het kanaal kan een invloed hebben op het recreatief medegebruik zoals kano- en kayakvaren, zwemmen, en andere. Onderzoek naar de effecten op recreatie, het bepalen van milderende maatregelen, ... zijn voorwerp van het onderzoek.
- De interferentie met het complex project Hoog-Kortrijk (onder andere mobiliteitsafwikkeling op het (hogere) wegennet). Een omgevingsanalyse en onderzoek naar stedenbouwkundige inpassing en omgevingsaanleg bij ruimtelijk ingrepen zijn voorwerp van het onderzoek.
- Een aandachtspunt bij de verdieping zijn de sifons van de onbevaarbare waterlopen. Deze zijn van cruciaal belang voor de afwatering van het gebied. Bijzondere aandacht is nodig m.b.t. de waterdichtheid van deze sifons, gelet op het overstromingsgevaar bij doorslag van kanaalwater. Een eventuele aanpassing aan de sifons onder het kanaal, zal onderzocht worden.
- De rentabiliteit van het project en evenwicht tussen kosten en baten. Een actualisatie van de trafiekprognoses en een economische business case zijn voorwerp van het onderzoek.
- Aandacht voor natuurwaarden (bestaande paaiplaatsen,...). Een effectenonderzoek van o.a. milieu gerelateerde effecten en het bepalen van milderende maatregelen, ... zijn voorwerp van het onderzoek.
- Rekening houdend met de huidige en historische economische activiteiten in de omgeving, waaronder textielveredeling, vormt de bodemkwaliteit een aandachtspunt. De onderzoeksagenda in de onderzoeks- en uitwerkingsfase omvat daarom onder meer een studie naar de bodemkwaliteit.

- Aandacht bij de uitvoering voor de werforganisatie (ligging, omvang en inrichting van werfzones, minder hinder benadering).

2.4 Analyse van betrokken actoren en belanghebbenden

Onderstaande opsomming geeft een voorlopig overzicht van de betrokken actoren en belanghebbenden. Deze hebben allen een rol en/of belang in de uitwerking en uitvoering van het project. Het betreft zowel bestuurlijke actoren die een beslissende of adviserende rol hebben als maatschappelijke groepen die een invloed van het project kunnen ondervinden. De opsomming dient om deze betrokken actoren en belanghebbenden zichtbaar te maken, zodat ook aanvulling mogelijk is. Verder dient het overzicht om hen een plaats te geven in het model van overleg en participatie.

2.4.1 Vlaams niveau

- Departement Omgeving
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer West-Vlaanderen
- Agentschap Innoveren en Ondernemen
- Agentschap Natuur en Bos
- Vlaamse Milieumaatschappij
- Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
- Vlaams Bouwmeester
- Vlaamse Landmaatschappij
- Dienst MER en afdeling Milieuvergunningen van het departement LNE

2.4.2 Infrastructuurbeheerders en diensten

- Infrabel
- De Lijn

2.4.3 Lokaal en Provinciaal Niveau

- Provinciebestuur West-Vlaanderen (mobiliteit en gebiedswerking, ruimtelijke planning) en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM)
- Stadsbesturen Kortrijk en Harelbeke en de gemeentebesturen Zwevegem en Avelgem;
- De intercommunale Leiedal, vanuit haar ondersteunende functie van de lokale besturen en vanuit haar rol van streekontwikkeling.

2.4.4 Economische gebruikers van het kanaal

- Bedrijven in de omgeving en watergebonden bedrijven, VOKA, Unizo
- Schippers- en rederverenigingen
- De Watergroep

2.4.5 Maatschappelijke groepen

- Vereniging hengelaars en watersportverenigingen, sportclub de Wikings
- Natuurpunt, Natuurkoepel
- Fietsersbond
- Landbouworganisaties
- Lokaal Jeugdwelzijnswerk
- Vzw Transfo
- Overige recreatieve verenigingen
- ...

2.4.6 Brede bevolking

- Omwonenden en aanliggende eigenaars, bedrijfsleiders
- Overige inwoners van het studiegebied

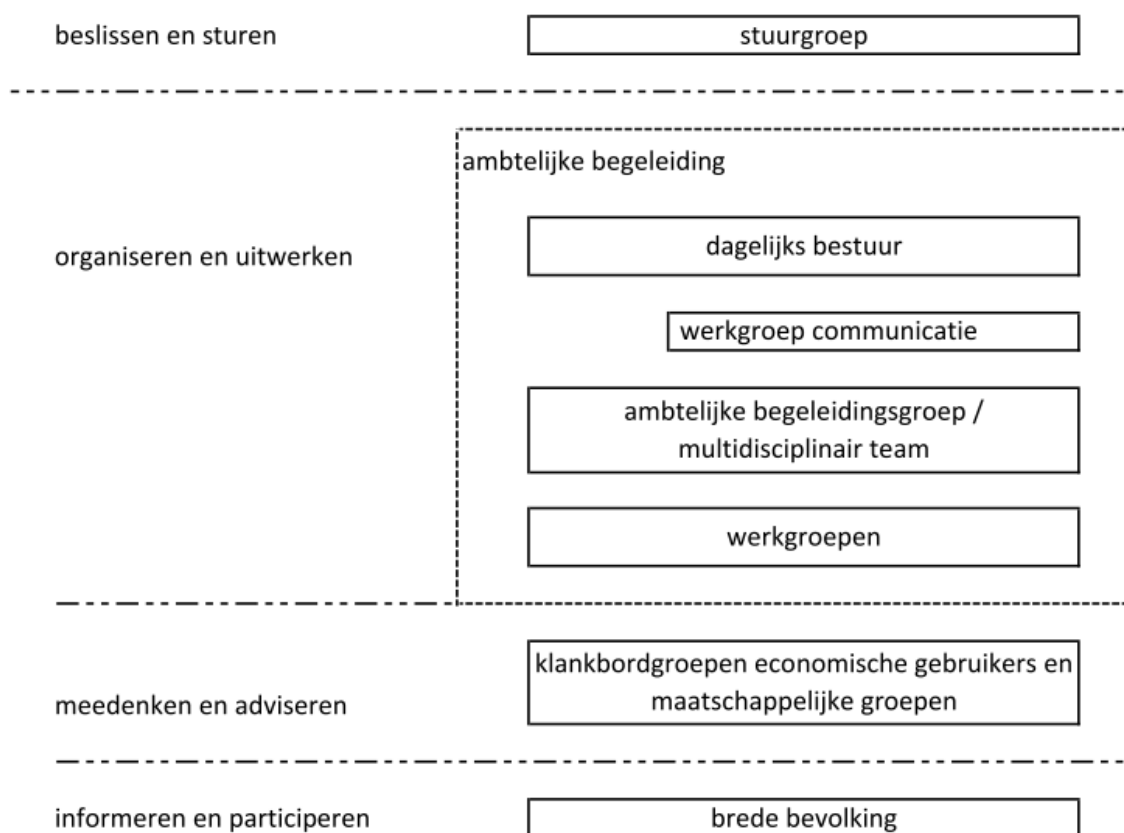
2.5 Overleggroepen/Samenwerkingsmodel

Om het project geïntegreerd aan te pakken en afstemming met alle betrokken actoren en belanghebbenden na te streven wordt een overlegstructuur en procesbegeleiding, inclusief communicatieaanpak, voorgesteld.

Hierbij wordt vertrokken vanuit een participatieve houding met zowel de betrokken lokale besturen, het provinciebestuur, departementen en agentschappen van de Vlaamse Overheid en eveneens andere actoren, doelgroepen en de bewoners.

Het streefdoel is dat W&Z in overleg met deze actoren tot een gemeenschappelijk akkoord komt over een gezamenlijke aanpak van het project. De voorgestelde oplossingen worden zo opgebouwd en besproken met de actoren en betrokkenen dat voldoende draagvlak voor de verdere stappen in het voorbereidingsproces kan bereikt worden. Gelet op de bijzondere uitdagingen op het grondgebied Kortrijk voert W&Z een intensieve samenwerking met de stad Kortrijk.

We zetten een projectspecifieke overlegstructuur op verschillende sporen op en verdelen de betrokken actoren en belanghebbenden over deze sporen naargelang de rol die ze spelen. Iedereen wordt zo ingezet volgens zijn aandachtspunten. Het team complexe projecten biedt een intensieve procesmatige opvolging van de pilootprojecten aan. Het team complexe projecten is opgebouwd uit mensen met verschillende expertises, vanuit de departementen Omgeving en Mobiliteit en Openbare Werken. Naast deze projectspecifieke aanpak kan ook gebruikt gemaakt worden van overige overlegstructuren buiten het project, zoals bijvoorbeeld het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen.



Projectleider

Deze rol wordt opgenomen door Waterwegen en Zeekanaal NV ondersteund door de THV Sweco-Arcadis.

Procesverantwoordelijke

Deze rol wordt opgenomen door de THV Sweco-Arcadis.

Stuurgroep

De stuurgroep bestaat uit zes leden, zijnde de vaste vertegenwoordigers van de volgende entiteiten: Waterwegen en Zeekanaal NV, het Agentschap Onroerend Erfgoed, de stad Kortrijk, de stad Harelbeke en de gemeenten Zwevegem en Avelgem. Een vaste vertegenwoordiger van het Team Complexe Projecten zal eveneens als waarnemer deelnemen aan de vergaderingen van de stuurgroep. Het departement Omgeving zal deelnemen bij de voorbereiding van belangrijke beslismomenten in de procedure van het decreet complexe projecten, waaronder startbeslissing en procesnota, alternatievenonderzoeksnota, voorkeursbesluit, projectonderzoeksnota en projectbesluit.

De intercommunale Leiedal en het provinciebestuur West-Vlaanderen worden als adviserend lid toegevoegd aan de stuurgroep, en dit omwille van hun expertise en kennis m.b.t. het omliggende gebied van het kanaal.

Het agentschap Innoveren en Ondernemen wordt eveneens als adviserend lid toegevoegd aan de stuurgroep.

Ieder lid van de stuurgroep vertegenwoordigt zijn of haar entiteit in de vergaderingen van de stuurgroep onder een welbepaald mandaat van die entiteit, dat vanaf de aanvang van de werkzaamheden duidelijk aan alle leden van de stuurgroep wordt meegedeeld.

De handelingen en beslissingen van de stuurgroep zullen plaatsvinden onder voorbehoud van goedkeuring door de Raad van Bestuur van Waterwegen en Zeekanaal NV en van het College van Burgemeester en Schepenen of de Gemeenteraad, de beschikbaarheid van budgettaire middelen en de conformiteit met de Europese wet- en regelgeving. Het college van burgemeester en schepenen of de gemeenteraad en de Raad van Bestuur van W&Z nemen akte van volgende documenten: de startbeslissing, ontwerp van voorkeursbesluit, voorkeursbesluit, ontwerp projectbesluit en projectbesluit. De goedkeuring van deze documenten behoort toe aan de Vlaamse Regering. Het goedkeuringsproces van deze documenten gebeurt nadat een voldoende ruim draagvlak binnen de stuurgroep is bekomen.

Elk lid van de stuurgroep duidt een vervanger aan.

De **stuurgroep** bepaalt de onderzoeksagenda en stuurt het overleg- en communicatieproces aan. De stuurgroepleden nemen in overleg en overeenkomstig hun mandaat (volgens hun bevoegdheden, mogelijkheden en verantwoordelijkheden) de **beslissingen** over de te maken keuzes en verdere uitwerking of ze bereiden deze voor (zoals de startbeslissing die door de Vlaamse Regering te nemen is).

In de verkenningsfase wordt bilateraal overleg gevoerd met de entiteiten die zullen vertegenwoordigd zijn in de stuurgroep.

De steden, gemeenten, het Agentschap Onroerend Erfgoed, het agentschap Innoveren en Ondernemen, het departement Omgeving en het Team Complexe Projecten worden op de hoogte gehouden van de bijeenkomsten, de agenda, de inhoudelijk te bespreken documenten en de verslaggeving. Zij nemen deel naargelang de agenda. Dit betekent dat er enerzijds algemene stuurgroepvergaderingen worden gehouden met alle leden, volgens gemeenschappelijke agendapunten en/of belangrijke gemeenschappelijke beslis-elementen. Anderzijds zijn ook stuurgroepvergaderingen mogelijk met een beperkt aantal deelnemers, afhankelijk van wie het aanbelangt. De samenstelling van de stuurgroep kan volgens de noodzaak en na overleg worden uitgebreid met andere instanties.

Dagelijks bestuur

W&Z en de THV Sweco-Arcadis vormen het **dagelijks bestuur** van de opdracht/proces en volgen binnen dit orgaan alle onderzoekswerkzaamheden op en verzorgen de agenda en het secretariaat van de stuurgroep, alle overleg- en werkgroepen. Het dagelijks bestuur zal ook de agenda van de ambtelijke begeleidingsgroep, de werkgroepen en het communicatieoverleg voorbereiden.

Ambtelijke Begeleidingsgroep en Werkgroepen

Naast de stuurgroep vormt **een ambtelijke begeleidingsgroep** het **inhoudelijk overleg- en werkplatform**. Afgevaardigden van de entiteiten vertegenwoordigd in de stuurgroep, aangevuld met een vertegenwoordiger van de intercommunale Leiedal en de diensten van het provinciebestuur West-Vlaanderen, vormen het '**kernteam**' van de ambtelijke begeleidingsgroep.

De begeleidingsgroep kan worden aangevuld met vertegenwoordigers van andere adviesinstanties (zie 2.4.1, 2.4.2 en 2.4.3), afhankelijk van het onderwerp van de geplande vergaderingen. Op deze wijze wordt dus een **vaste begeleidingsgroep** samengesteld die in het bijzonder **bij de relevante studieopdrachten en afwegingprocessen betrokken is en de voorbereiding, de uitwerking en de resultaten opvolgt, adviseert en bekrachtigt**. De ambtelijke begeleidingsgroep is ook het **forum** waar **informatieve sessies** voor alle ambtelijke actoren kunnen gegeven worden.

In functie van de inpassing van dit proces in het decreet complexe projecten neemt de ambtelijke begeleidingsgroep de rol op van het **multidisciplinair projectteam**.

De ambtelijke begeleidingsgroep is dus het overlegorgaan (van alle bestuurlijk betrokken actoren) waar de documenten in het kader van het decreet complexe projecten worden voorbereid. De ambtelijke begeleidingsgroep gaat verder ook ruimer in op alle aspecten van deze studie. De begeleidingsgroep zal vanuit de kennis van de verschillende actoren de studie begeleiden, analyseren en evalueren, risico's aangeven en behandelen.

Werkgroepen worden opgericht om bijzondere onderzoekselementen uit te werken of specifieke oplossingen/ voor te stellen/ voor te bereiden (bv. afstemming met schippers, infrabel, De Lijn, ...).

Klankbordgroep

Een **klankbordgroep** brengt de relevante betrokken maatschappelijk groepen (zie 2.4.4 en 2.4.5) samen die een belang hebben bij de uitwerking van het project. Aan de leden van de klankbordgroep worden in eerste instantie de doelstellingen van het project, de onderzoeksagenda en oplossingsrichtingen voorgesteld. Van belang is om van deze actoren **meningen en bekommernissen te verzamelen** en tot **een gedeeld begrip te komen over de noodzaak, doelstellingen en randvoorwaarden van het project**.

Verder in het proces worden voorstellen ter **toetsing** aan de leden van de klankbordgroep voorgelegd. Op basis van de reacties kunnen voorstellen nog bijgestuurd en verfijnd worden.

In de verkenningsfase wordt bi- of multilateraal overleg gevoerd met georganiseerde maatschappelijke groepen.

2.6 Vooropgestelde timing

De timing wordt later verder aangevuld in de procesnota, bij actualisatie ervan. De mogelijke stappen op de korte termijn zijn hieronder weergegeven.

| Fase | Stap | Timing (streefdoel) |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkenningfase | Stakeholderoverleg ¹ | 02/06/2015, 10/09/2015 |
| | Bilaterale overlegmomenten met alle stuur-groepleden | 11/10/2016 (Zwevegem), 14/10/2016 (Harelbeke), 31/10/2016 (Kortrijk), 03/11/2016 (Avelgem) 29/11/2016 (Agentschap Onroerend Erfgoed) 19/12/2016 (Ruimte Vlaanderen) 20/01/2017 (Interbestuur- lijk overleg Zuid-West- Vlaanderen) |
| | Bilaterale overleggen met alle betrokken Vlaamse en provinciale administraties | 28/10/2016 |
| | Klankbordgroepen met economische gebruikers en maatschappelijke groepen | 13 december 2016 |
| | Eerste stuurgroep | 5 januari 2017 |
| | Interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen | 20 januari 2017 |
| | Start onderzoeksfase | Startbeslissing Vlaamse Overheid |
| Communicatie over de startbeslissing | | |
| Onderzoeksfase | Opmaak alternatievenonderzoeksnota | |
| | Publieke raadpleging (30d) over alternatievenonderzoeksnota en adviesverlening (45d) | |
| | Verwerking raadpleging + richtlijnen dienst Mer (30d) | |
| | Geïntegreerde onderzoekswerkgroepen, ambtelijke begeleidingsgroep en participatie | |
| | Goedkeuring S-MER (30d) en andere onderzoeken | |
| | Opmaak synthesesnota en voorontwerp voorkeursbesluit | |
| | Adviesverlening over voorontwerp van voorkeursbesluit (30d) | |
| | Verwerken adviezen | |
| | Vaststellen ontwerp van voorkeursbesluit door bevoegde overheid | |
| | Openbaar onderzoek over ontwerp van voorkeursbesluit (60d) | |
| | Verwerken opmerkingen OO | |
| | Principiële vaststelling voorkeursbesluit | |
| | | |
| | Voorkeursbesluit | |
| Start uitwerkingsfase | Bekendmaking voorkeursbesluit en publicatie in BS (14d) | |
| Uitwerkingsfase | | |
| | | |

¹ In het voorafgaand traject is de term 'stakeholdersoverleg' gebruikt voor het gezamenlijk overleg met betrokken actoren en belanghebbenden. In deze procedure complexe projecten is de groep van betrokken actoren en belanghebbende verder gedifferentieerd.

| | | |
|-----------------------|--|--|
| Start uitvoeringsfase | | |
| Uitvoeringsfase | | |
| | | |

3 Communicatie- en participatietraject

3.1 Informatieve kanalen

Specifiek voor dit project wordt een communicatieplan opgesteld. Daarin wordt aangegeven op welke manier er wordt omgegaan met communicatie, participatie, welke middelen er worden ingezet, etc. Voor specifieke vragen met betrekking tot het complex project kan men terecht bij de afdeling Bovenschelde van Waterwegen en Zeekanaal NV – Guldensporenpark 105 – 9820 Merelbeke.

3.2 Organisatie van de formele inspraak

Inspraak:

Actoren en belanghebbenden worden op de hoogte gebracht van het voorgenomen plan. Het is de bedoeling dat er uit de inspraak zoveel mogelijk zinvolle en bruikbare ideeën komen om het voorgenomen onderzoek of de processtructuur te verbeteren en/of te vervolledigen. Het publiek, alsook het maatschappelijke middenveld en alle andere betrokken instanties krijgen de mogelijkheid om opmerkingen te geven over de inhoud van het gevoerde onderzoek in de op te maken alternatievenonderzoeksnota.

Het feit dat de alternatievenonderzoeksnota geraadpleegd kan worden, wordt bekendgemaakt :

- via een bericht in ten minste één dagblad OF in het gemeentelijk infoblad dat verspreid wordt in de betrokken gemeente of gemeenten,
- EN door aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente.

De alternatievenonderzoeksnota zelf kan op volgende manieren geraadpleegd worden :

1. bij de overheid die de startbeslissing heeft genomen en op haar website;
2. bij de betrokken gemeente(n) en op hun website;
3. op de website complexe projecten (www.complexeprojecten.be)
4. op de website die specifiek voor het project in kwestie is ontwikkeld (www.kanaalbossuitkortrijk.be);
5. De website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be).

Bij de bekendmaking wordt aangegeven dat eventuele opmerkingen binnen dertig dagen na de bekendmaking worden bezorgd aan de procesverantwoordelijke of de betrokken gemeente of gemeenten.

De concrete modaliteiten voor de bekendmaking en de behandeling van de opmerkingen werden opgenomen in het besluit van de Vlaamse regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Twee openbare onderzoeken:

Onderzoeksfase: na het vaststellen van een ontwerp van voorkeursbesluit

Uitwerkingsfase: na het vaststellen van een ontwerp van projectbesluit

Tijdens het openbaar onderzoek kan iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon schriftelijk opmerkingen of bezwaren indienen bij :

- 1° de bevoegde overheid;
- 2° de procesverantwoordelijke;
- 3° de betrokken gemeenten.

Bekendmaking van beslissingen:

- na opmaak van de startbeslissing
 - na de goedkeuring van het voorkeursbesluit door De Vlaamse Overheid
 - na de goedkeuring van het projectbesluit door De Vlaamse Overheid
- 1) door publicatie op :
 - a. de website van de bevoegde overheid,
 - b. de website van de betrokken gemeente(n),
 - c. de website complexe projecten,
 - d. in voorkomend geval, op de project-website;
 - 2) door een publicatie in ten minste drie dagbladen of informatiebladen, in welbepaalde gevallen;
 - 3) door een publicatie in het Belgisch Staatsblad;
 - 4) door de aanplakking van een affiche;
 - 5) in bepaalde gevallen, door een individuele kennisgeving;
- En er is een ter inzage legging gedurende 30 dagen in het gemeentehuis van de betrokken gemeenten.

3.3 Participatie

De **betrokkenheid** van de bredere **bevolking en doelgroepen**, die niet vertegenwoordigd zijn in de klankbordgroep, wordt in eerste instantie geactiveerd door een **algemene communicatie** over het project. Later in het proces worden **informatie- en reflectiebijeenkomsten** voorzien. Voor specifieke doelgroepen zoals schippers en recreatieve verenigingen worden op gepaste tijdstippen **bevragingen en workshops georganiseerd om** meningen en bekommernissen te verzamelen en voorstellen te toetsen. Op bijeenkomsten voor de bredere bevolking kunnen eveneens workshops en bevragingen georganiseerd worden. Deze worden ondersteund door andere communicatiemiddelen (persberichten, informatie in de infokranten en websites van de betrokken lokale besturen, de website van W&Z,...). Bijzondere aandacht zal gaan naar de communicatie over mogelijke, noodzakelijke grondverwingen.

De acties op vlak van communicatie worden opgevolgd door een **permanente communicatiewerkgroep**, in de schoot van het dagelijks bestuur van deze opdracht. De communicatie wordt ondersteund door een website die specifiek voor het project wordt ontwikkeld. Aan de leden van de stuurgroep wordt gevraagd een afgevaardigde aan te duiden voor de communicatiewerkgroep. De communicatie start op naar aanleiding van de goedkeuring van de procesnota/startbeslissing en opent eveneens de interactieve betrokkenheid van de bevolking.

4 Afspraken en samenwerkingsovereenkomsten

Budgettaire en andere middelen zijn belangrijke voorwaarden om een proces kwalitatief in te vullen. In deze fase wordt al een inschatting gemaakt van de financiële middelen die noodzakelijk zijn om de proces- en onderzoeks aanpak te realiseren. Het gaat om een ruwe inschatting. Bepaalde afspraken kunnen opgenomen worden in samenwerkingsovereenkomsten. Dit financiële plaatje zal ook de verdere procesmatige aanpak bepalen.

4.1 Raming van de middelen m.b.t. het proces

Op het moment dat de startbeslissing genomen wordt, moeten - vanuit het duidelijke engagement van de betrokken partijen bij de startbeslissing – de nodige middelen (zowel personeel als financieel) beschikbaar zijn voor een reeks kosten m.b.t. het proces, bijvoorbeeld:

- de kost van het studiebureau dat/de studiebureaus die de onderzoeken zal/zullen uitvoeren
- de kost van de opmaak en verdeling van een brochure
- de kost van de opbouw van een projectwebsite
- de nodige mensen die zich gedurende het proces bezig houden met (opvolging van) het complexe project, de onderzoeken, ...

4.2 Raming van de middelen m.b.t. de uitvoering (een globale inschatting)

Het is op dit moment nog weinig realistisch om al een goed zicht te hebben op de uiteindelijke kostprijs van het initiatief. Het noodzakelijke budget voor de uitvoering hangt nauw samen met het alternatief dat gekozen zal worden in het voorkeursbesluit. Tijdens de onderzoeksfase zal de realisatiekosten in beeld worden gebracht.

Ook de exploitatiekosten zijn van belang, bijvoorbeeld bij de afweging tussen een beweegbare en een vaste brug of de afweging over het al dan niet verder exploiteren van de bestaande kleine sluisen in Kortrijk (afhankelijk van het gekozen tracé).

De kosten van het project worden bewaakt volgens de beschikbare budgetten. Het ontwerp wordt aangestuurd door de financiële mogelijkheden van de actoren en in de loop van het proces worden hierover gezamenlijk afwegingen en afspraken gemaakt.

4.3 Afspraken over de aanpak van het proces

De procesnota en de startbeslissing zijn tot stand gekomen in overleg met de betrokken lokale besturen tijdens bilateraal overleg met de stad Kortrijk (31 oktober 2016), de stad Harelbeke (14 oktober 2016), de gemeente Zwevegem (11 oktober 2016), de gemeente Avelgem (3 november 2016) en met het Agentschap Onroerend Erfgoed (29 november 2016). Er heeft eveneens een overleg plaatsgevonden met de betrokken instanties van de Vlaamse overheid en het provinciebestuur (28 oktober 2016).