

COMPLEX PROJECT

Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen

Procesnota

Versie 02



Initiatiefnemer
De Vlaamse Waterweg
Afdeling Bovenschelde
Guldensporenpark 105
9820 Merelbeke
bovenschelde@vlaamsewaterweg.be



Studiebureau
THV Sweco-Arcadis
Elfjulistraat 43
9000 Gent
T +32 9 241 59 20
gent@swecobelgium.be



**Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit
voor Europese verbindingen**

Documentbeheer

Titel : COMPLEX PROJECT
Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen

Subtitel : Procesnota

Projectnummer : 05130009

Versie : 01 8 september 2018 Versie bij startbeslissing
02 8 november 2018 Versie n.a.v. AON

Datum : 8 november 2018

Auteur(s) : Evert De Groote, Stéphan Creëlle, Annelies Anthierens, Rik Houthaève

Gecontroleerd door : Annelies Anthierens

Goedgekeurd door : Evert De Groote



**Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit
voor Europese verbindingen**

In deze publicatie wordt slechts de mening van de auteur weergegeven. De Europese Unie is niet aansprakelijk voor het gebruik dat eventueel wordt gemaakt van de informatie in deze publicatie

Inhoudsopgave

1	Projectdoelstelling en procesaanpak.....	6
1.1	Doelstelling van het project.....	6
1.2	Wat houdt de procesaanpak van de complexe projecten in?.....	8
1.3	Waarom kiezen voor de procesaanpak van de complexe projecten?	11
2	Voorstel van aanpak onderzoeksfase	12
2.1	Voorafgaand onderzoek (bepaling van doelstelling en ambitieniveau).....	12
2.2	Verder onderzoek in de onderzoeksfase (alternatieven en varianten).....	13
2.2.1	Uitwerken van alternatieven (en varianten) in de alternatievenonderzoeksnota	13
2.2.2	Geïntegreerd onderzoek in de onderzoeksfase.....	15
2.3	Mogelijke knelpunten/risicoanalyse.....	16
2.4	Analyse van betrokken actoren en belanghebbenden	17
2.4.1	Vlaams niveau.....	17
2.4.2	Infrastructuurbeheerders en diensten	18
2.4.3	Lokaal en Provinciaal Niveau.....	18
2.4.4	Economische gebruikers van het kanaal.....	18
2.4.5	Maatschappelijke groepen.....	18
2.4.6	Brede bevolking	18
2.5	Overleggroepen/Samenwerkingsmodel	18
2.6	Vooropgestelde timing.....	21
3	Communicatie- en participatietraject.....	23
3.1	Informatieve kanalen	23
3.2	Organisatie van de formele inspraak.....	23
3.3	Participatie	24
4	Afspraken en samenwerkingsovereenkomsten	25
4.1	Raming van de middelen m.b.t. het proces.....	25
4.2	Raming van de middelen m.b.t. de uitvoering (een globale inschatting).....	25
4.3	Afspraken over de aanpak van het proces	25

Opzet van de procesnota

De procesnota werd een eerste maal opgesteld samen met 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. Met het nemen van de startbeslissing is de verkenningsfase beëindigd en is de volgende fase van het complex project, de onderzoeksfase, gestart. De eerste stap in deze onderzoeksfase is het uitwerken van een alternatievenonderzoeksnota. Voorliggende procesnota vormt een actualisatie van de voorgaande procesnota en ondersteunt de alternatievenonderzoeksnota.

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 alternatievenonderzoeksnota is een publiek document en informeert alle betrokken partijen en het brede publiek over het project, de doelstellingen en de mogelijke alternatieven. Iedereen kan tijdens de publieke raadpleging gedurende 30 dagen reageren op de alternatievenonderzoeksnota. Zo zorgt de alternatievenonderzoeksnota er voor dat iedereen een stem krijgt in het debat over de scope van het onderzoek en dat alle nodige onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens, wat een essentiële voorwaarde is om een geïntegreerd onderzoek te kunnen voeren. Betrokken initiatiefnemer is De Vlaamse Waterweg (de beheerder van het kanaal Bossuit-Kortrijk). Betrokken actoren zijn onder andere de stad Kortrijk, de stad Harelbeke, de gemeente Kuurne, de gemeente Zwevegem, de gemeente Avelgem, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Onroerend Erfgoed, het departement mobiliteit en openbare werken en het Departement Omgeving. De inhoud van de alternatievenonderzoeksnota 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.kanaalbossuitkortrijk.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 startbeslissing omschrijft de hoofddoelstelling van het project als de opwaardering en/of aanpassing van de waterweg voor scheepvaart tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEMT klasse Va-schepen. Naast de hoofddoelstelling geeft de startbeslissing ook aan dat het project de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) omvat en uitgaat van een geïntegreerde benadering.

Dit betekent dat het project niet alleen de focus legt op de functie van het kanaal als waterweg voor beroepsvaart, maar zich ook richt naar de bredere context waarin het project zich situeert. Onder andere vanuit de uitgangshouding om het project geïntegreerd te benaderen, wordt de ambitie om binnen het project ook een regionaal overslagcentrum te ontwikkelen, vertaald naar de vraag hoe en waar de opwaardering als hefboom kan functioneren om bestaande zones met een karakter bedrijvigheid te activeren richting watergebonden bedrijvigheid.

Om dit alles te realiseren zijn verschillende alternatieven uitgewerkt.



Figuur 1: Overzichtskartaar situering kanaal Bossuit-Kortrijk

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 hoofdwaterwegennetwerk (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 activiteitenzones langs en nabij het kanaal. In die zin concretiseert het project de volgende belangrijke kerntaken van De Vlaamse Waterweg 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.

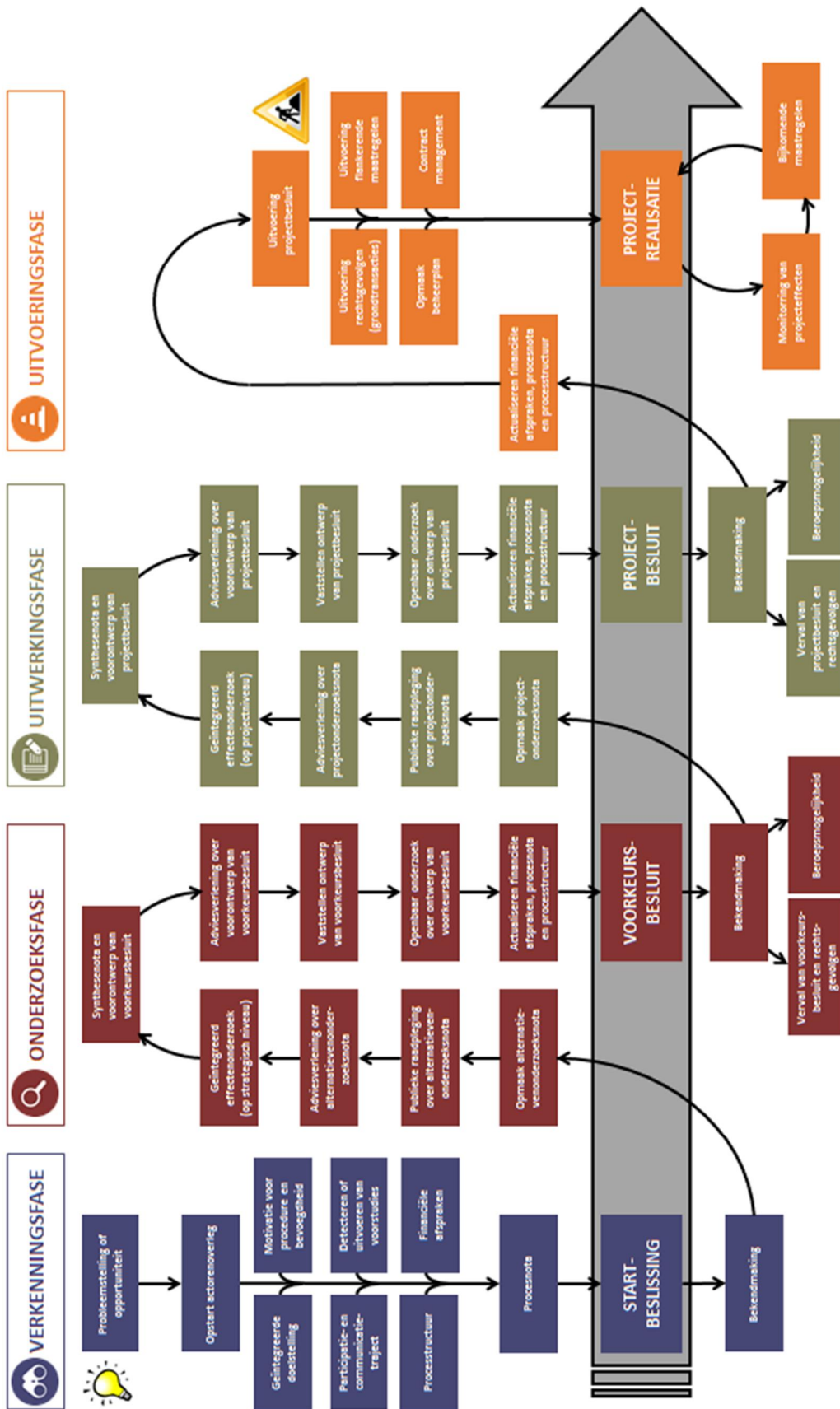
1.2 Wat houdt de procesaanpak van de complexe projecten in?

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 Waaron 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 omgevingsvergunning 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 (huidige benaming is De Vlaamse Waterweg nv) liet in de periode 2012-2014 een verkennende studie uitvoeren naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Deze studie 'Toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk' behandelde volgende onderdelen:

- een beschrijving van mogelijke alternatieven en een eerste inschatting van de milieu-impact
- een economische analyse van deze alternatieven (trafiekprognose, maatschappelijke kosten-baten-analyse)
- 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 blijkt dat naar de toekomst, na de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal, rekening kan gehouden worden met een verdubbeling tot verdrievoudiging van de huidige trafiek.

De intercommunale Leiedal heeft een locatiestudie uitgewerkt voor een regionaal overslagcentrum (ROC). 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.

De locatiestudie van Leiedal werd aangevuld met een potentieelanalyse uitgevoerd door NV Waterwegen & Zeekanaal (huidige benaming is De Vlaamse Waterweg nv). Uit de potentieel analyse 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.

Onder andere rekening houdend met deze onderzoeksresultaten en de uitgangshouding om het project geïntegreerd te benaderen, wordt de ambitie om binnen het project ook een regionaal overslagcentrum te ontwikkelen, vertaald naar de vraag hoe en waar de opwaardering als hefboom kan functioneren om bestaande zones met een karakter bedrijvigheid te activeren richting watergebonden bedrijvigheid. Belangrijke begrippen in deze vraag zijn:

- × Bestaande zones met karakter bedrijvigheid
Het gaat met andere woorden duidelijk om gebieden die op vandaag een karakter hebben van bedrijvigheid. Dit betekent gebieden waarop momenteel bedrijfsactiviteiten worden uitgeoefend of de potentie hebben om dit te doen en kleinere zones die worden omsloten door bedrijfsactiviteiten. Dit betekent ook dat het niet de bedoeling is om nieuwe greenfields (bijvoorbeeld landbouw of natuurgebieden) aan te snijden.
- × Activeren richting watergebonden activiteiten
Met activeren van deze zones richting watergebonden activiteiten worden de mogelijkheden bedoeld om bestaande watergebonden bedrijvigheid te intensifiëren, bestaande niet-watergebonden bedrijvigheid te heroriënteren en nieuwe watergebonden bedrijvigheid en overslag te ontwikkelen.

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

In het voorafgaande onderzoek 'Toekomstmogelijkheden van het kanaal Bossuit-Kortrijk' 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-sluizen 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 sluisen van Zwevegem, Moen en Bossuit.

Overzicht

		Sectie 1 (Kortrijk-sluis 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	/
	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 NV Waterwegen & Zeekanaal (huidige benaming is De Vlaamse Waterweg nv) 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)

2.2.1 *Uitwerken van alternatieven (en varianten) in de alternatievenonderzoeksnota*

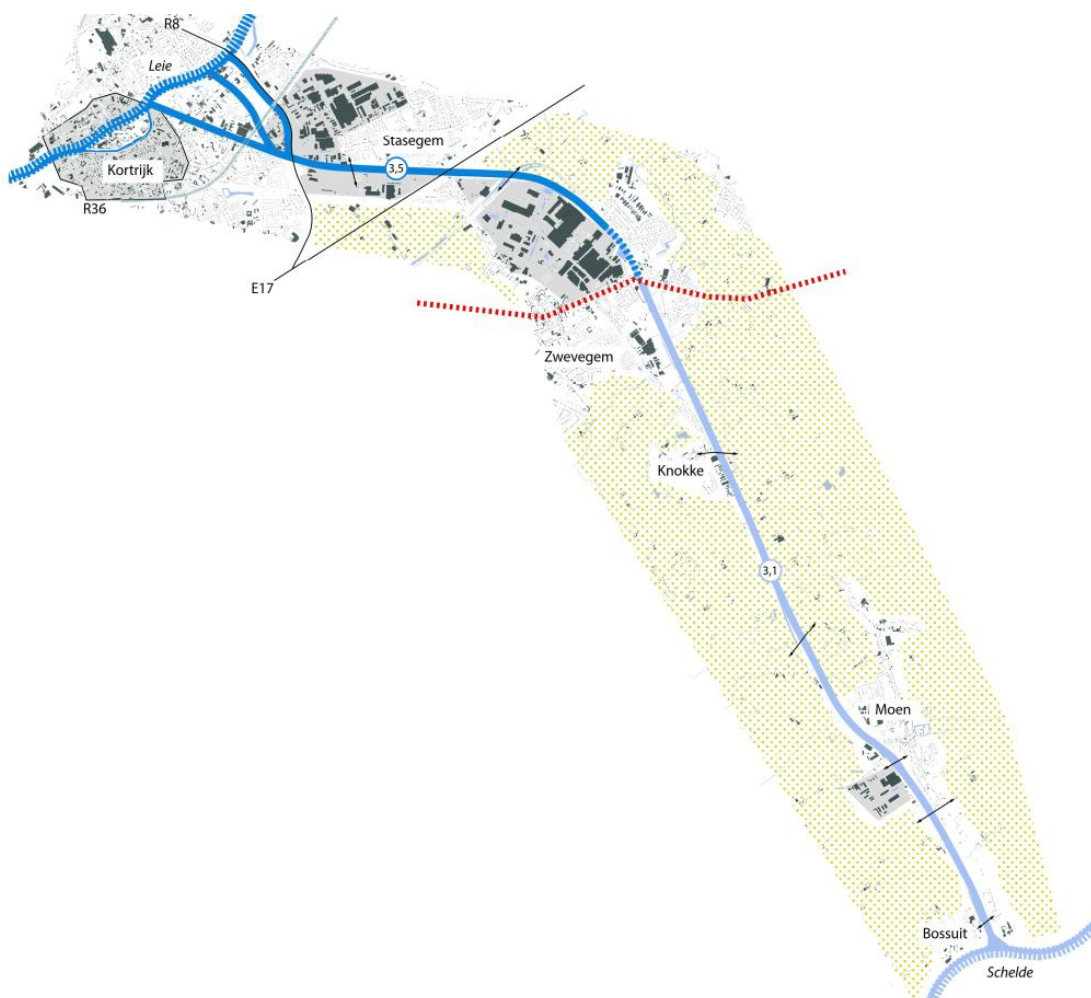
Bij de start van de onderzoeksfase wordt de alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt. De nota beschrijft onder andere welke alternatieven er mogelijk zijn en hoe de effecten van het complexe project zullen onderzocht worden.

De scenario's uit het voorgaande onderzoek en zoals beschreven in de startbeslissing vormden de vertrekbasis voor het uitwerken van de redelijke alternatieven die in de alternatievenonderzoeksnota zijn opgenomen. Tijdens deze uitwerking werd rekening gehouden met de uitgevoerde verkennende studie en nieuw verworven inzichten. Eventuele andere scenario's die een opwaardering van het kanaal genereren werden hierbij niet uitgesloten. Op deze voorgestelde alternatieven kan worden ingesproken.

Rekening houdend met de omgevingskenmerken en de verwachtingen in toekomstige scheepvaarttrafiek, wordt het kanaal onderverdeeld in twee segmenten:

- het deel vanaf de Boven-Schelde tot aan Zwevegem, dat in een meer open ruimte gebied ligt en waar het kanaal al vrij goed is aangepast aan grotere schepen. Dit segment wordt uitgebouwd met een diepgang van 3,1m;
- het deel vanaf Zwevegem tot aan de Leie, dat in een meer verstedelijkt en economisch gebied ligt en waar een opwaardering in functie van grotere schepen, omwille van de smalle doorgang in Kortrijk, meer ingrijpende aanpassingen vraagt. Dit segment wordt uitgebouwd met een diepgang van 3,5m. Ook wordt in dit deel een nieuwe sluis voorzien. Één van de meest belangrijke vragen binnen in de onderzoeksfase is op welke manier, via welk tracé, het kanaal in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne de aansluiting maakt met de Leie. Hiertoe worden drie tracé-mogelijkheden aangeduid:
 - o Het rechtdoortracé, dat een opwaardering inhoudt van het bestaande kanaal;
 - o Het bypasstracé, dat de realisatie inhoudt van een nieuw kanaal rondom het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk;
 - o Het ringtracé, een nieuw kanaal gebundeld met de R8.

Onderstaande figuur vat het project op strategisch niveau samen, met de opdeling van het kanaal in twee segmenten met verschillende diepgang en de drie tracéalternatieven die worden onderzocht om in de omgeving Kortrijk-Harelbeke-Kuurne de aansluiting met de Leie te maken.



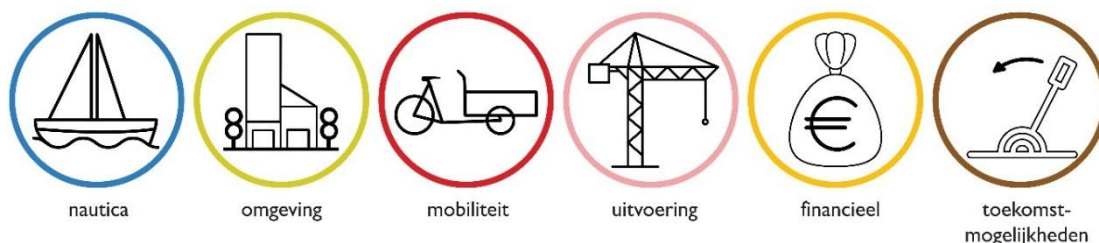
Met de op te maken alternatievenonderzoeksnota wordt ervoor gezorgd dat verschillende onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. Het is van belang gedurende de opmaak van de studies op regelmatige basis de voortgang na te gaan en de afstemming tussen de verschillende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

2.2.2 Geïntegreerd onderzoek in de onderzoeksfase

De onderzoeksfase is gericht op het filteren van de beste oplossing (het voorkeursalternatief) uit een brede waaier aan mogelijkheden en het vastleggen van die oplossing in een voorkeursbesluit. Dit voorkeursbesluit is een beslissing op strategisch niveau. In dit project betekent het strategisch niveau dat de onderzoeksfase volgende effecten in beeld zal brengen:

- De globale impact van de opwaardering, namelijk de positieve en negatieve effecten die kunnen optreden zowel binnen het waterwegennetwerk als in de omgeving
- De verschillende mogelijkheden om het kanaal en de omgeving vorm te geven samen met de voor- en nadelen. Hierbij gaat aandacht naar nautische aspecten zoals bijvoorbeeld de vaarwegbreedte, maar ook naar de fietsstructuur, ecologie, economische ontwikkeling en ontsluiting, ...

Het onderzoek wordt geïntegreerd aangepakt en richt zich op zes thema's, namelijk: de nautische aspecten, technische uitdagingen, de effecten op de omgeving en mobiliteit, de financiële aspecten en de toekomstmogelijkheden van de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen.



- Nautica
Het thema nautica is ingegeven vanuit de hoofddoelstelling van het project en onderzoekt welke aanpassingen aan het kanaal nodig en mogelijk zijn (vaarwegbreedte, diepgang, doorvaarthoogte, zwaaigelegenheden, de sluisen, de aansluiting met de Leie) en welke impact deze aanpassingen hebben in het realiseren van een vlotte en veilige vaarweg voor grotere schepen. Hierbij wordt ook onderzocht welke toekomstige scheepvaarttrafiek kan worden verwacht op het kanaal.
- Omgeving
Het kanaal maakt niet alleen deel uit van het netwerk voor beroepsvaart, maar neemt ook een rol op in tal van andere netwerken en structuren, zoals bijvoorbeeld de stedelijke structuur, het economisch netwerk, de ecologisch en landschappelijke structuur, het recreatieve netwerk, de waterbalans, ... Het kanaal staat op deze manier in nauwe interactie met de omgeving. Binnen het thema omgeving wordt onderzocht welke invloed de opwaardering van het kanaal heeft en kan hebben op deze verschillende netwerken en structuren. Zo wordt onderzocht welke de mogelijkheden zijn voor watergebonden bedrijvigheid en het overladen van goederen van en naar het water, welke de mogelijkheden zijn om natuur en landschap te versterken, ... In stedelijk weefsel gaat bijzondere aandacht uit naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing, de beleevingswaarde in het gebied, een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling en op een respectvolle wijze omgaan met het erfgoed (rekening houdende met het passief en actief behoudsbeginsel).
- Mobiliteit
Het kanaal maakt deel uit van het multimodaal verkeersnetwerk, dat wordt gekenmerkt door fietsinfrastructuur, spoorwegen, routes voor gemotoriseerd verkeer en specifiek ook de R8 (ring rond Kortrijk). Niet alleen is het kanaal een as voor beroepsvaart en pleziervaart, parallel aan het kanaal ligt een fietsnetwerk en een aantal wegen, waaronder ook de R8, kruisen het kanaal. Het thema mobiliteit richt zich enerzijds op de impact op de fietsstructuur en de mogelijkheden om de fietsstructuur te versterken en gaat anderzijds na in welke mate de drie tracé-

alternatieven in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne de globale verkeersafwikkeling beïnvloeden, zowel de ontsluiting van en naar de R8 als de onderlinge verbindingen tussen Kortrijk, Harelbeke en Kuurne. Samen met de invloed van de gewijzigde mobiliteit onderzoeken we ook op de invloed op de leefkwaliteit.

- Uitvoering
De opwaardering van het kanaal kan enkel tot stand komen indien het project ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Binnen het thema uitvoerbaarheid brengt het onderzoek de belangrijkste bouwrisico's en hinderaspecten in beeld en dit voor de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne omdat in deze zone de meest ingrijpende werken zullen plaatsvinden. Het onderzoek focust hierbij op de mate waarin deze risico's en hinderaspecten beheersbaar zijn. Daarnaast gaat binnen dit thema aandacht naar de mate waarin het project van de opwaardering interfereert met en/of afhankelijk is van overige initiatieven in de regio, zoals bijvoorbeeld de herinrichting van de R8.
- Financieel
Uiteraard is het financiële plaatje ook belangrijk voor de realisatie van de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Het thema financieel onderzoekt de investerings- en onderhoudskosten, zowel van de opwaardering van het volledige kanaal als de onderlinge verschillen tussen de tracéalternatieven. Dit thema onderzoekt de financieringsmogelijkheden voor het project, welke verschillende partners kunnen bijdragen (overheid, private partner, subsidie, ...).
- Toekomstmogelijkheden
De opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk heeft niet enkel directe gevolgen voor de mobiliteit, de scheepvaart of de omgeving. Het project kan ook een katalysator zijn voor de versnelde realisatie van bepaalde opportuniteiten die niet rechtstreeks deel uitmaken van het project zelf. Binnen dit thema onderzoeken we de nautische, ruimtelijke en verkeerskundige potenties die dankzij de opwaardering zouden kunnen gevaloriseerd worden en die mogelijk aan het project kunnen worden toegevoegd.

2.3 Mogelijke knelpunten/risicoanalyse

De knelpunten van het proces worden op voorhand ingeschat en gedurende het procesverloop geactualiseerd. 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 sluisen (nrs. 9, 10 en 11)
 - de sluiswachterswoningen bij sluisen 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 bypass- en ringtracé kan dit erfgoed behouden blijven. Bij het bypass- en ringtracé 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 sluisen 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 stabiliteitscreening 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 kanoen 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 potentieel complex project K-R8 (onder andere mobiliteitsafwikkeling op het (hogere) wegnnet). 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 paaipplaatsen, nabijgelegen natuur- en groengebieden, ...). 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 bouwrisico's en 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
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- 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
- Departement Omgeving, afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en projecten (GOP)
- Dienst Mer
- Team complexe projecten

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 Kuurne, 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 Vikings
- Natuurpunt, Natuurkoepel
- Fietsersbond
- Landbouworganisaties
- Lokaal Jeugdwelzijnswerk
- Vzw Transfo
- Overige recreatieve verenigingen
- ...

2.4.6 *Brede bevolking*

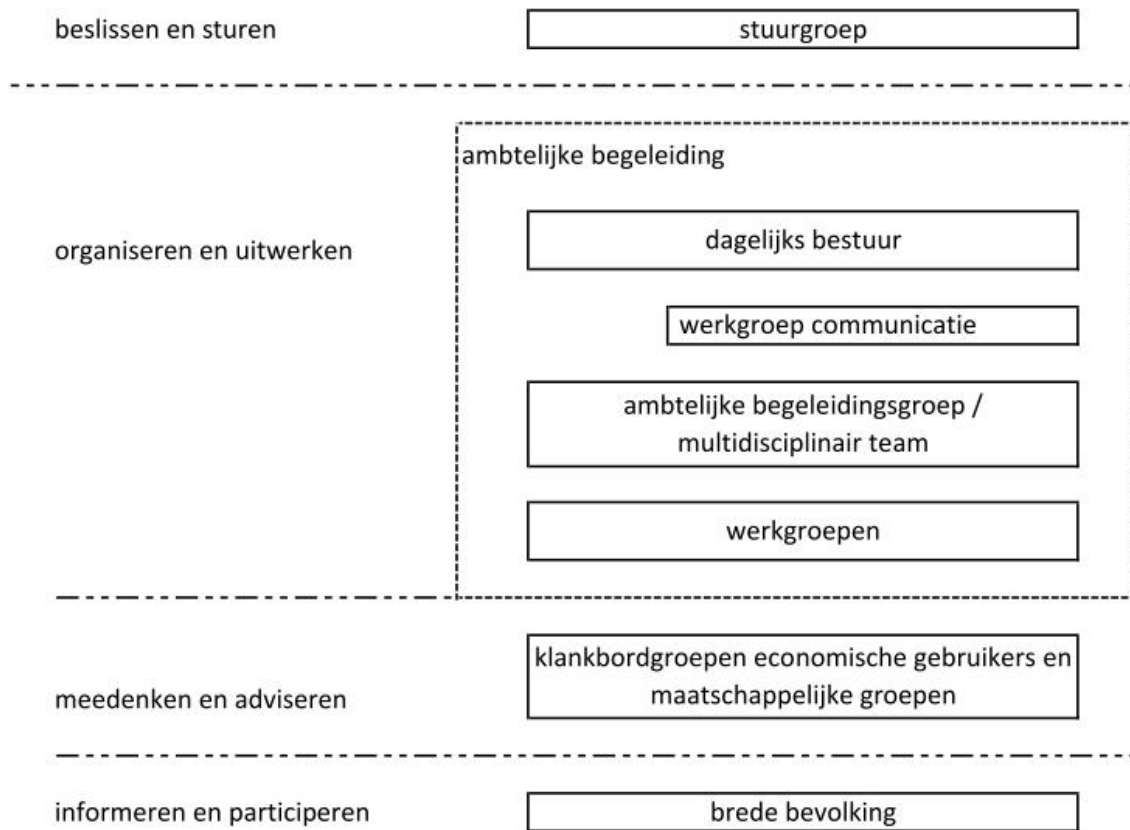
- Omwonenden en aanliggende eigenaars, bedrijfsleiders
- Overige inwoners van het studiegebied

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 De Vlaamse Waterweg 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 in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne voert De Vlaamse Waterweg een intensieve samenwerking met de steden Kortrijk en Harelbeke en de gemeente Kuurne.

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 / 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 De Vlaamse Waterweg, ondersteund door de THV Sweco-Arcadis.

Procesverantwoordelijke

Deze rol wordt opgenomen door De Vlaamse Waterweg, ondersteund door de THV Sweco-Arcadis.

Stuurgroep

De stuurgroep bestaat uit volgende leden, zijnde de vaste vertegenwoordigers van de volgende entiteiten:

- De Vlaamse waterweg;
- Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Het Agentschap Wegen en Verkeer;
- Het Agentschap Onroerend Erfgoed;
- De stad Kortrijk;
- De stad Harelbeke;
- De gemeente Kuurne;
- De gemeente Zwevegem;
- De gemeente 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 is eveneens als adviserend lid toegevoegd en zal deelnemen naargelang de agenda van 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 De Vlaamse waterweg 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 De Vlaamse Waterweg 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).

De steden, gemeenten, het Departement mobiliteit en openbare werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Onroerend Erfgoed, het Agentschap Innoveren en Ondernemen, het Departement Omgeving, het Team Complexe Projecten, Leiedal en het provinciebestuur West-Vlaanderen 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 beslisementen. 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

De Vlaamse waterweg 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, de dienst Mer 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 bijgesteld 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)
Verkenningsfase	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 (Interbestuurlijk 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		Infomarkt op 20/09/2017 (Kortrijk) Infomomenten op: - 21/09/2017 en 22/09/2017 (Zwevegem)

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.

Fase	Stap	Timing (streefdoel)
		<ul style="list-style-type: none"> - 27/09/2017 en 28/09/2017 (Harelbeke) - 05/10/2017 en 06/10/2017 (Avelgem) Consultatiemomenten op: <ul style="list-style-type: none"> - 04/10/2017 (Kortrijk) - 12/10/2017 (Kortrijk)
Onderzoeksfase	Opmaak alternatievenonderzoeksnota	Oktober 2017 – oktober 2018
	Participatiemoment over redelijke alternatieven	Infomarkt en workshops: <ul style="list-style-type: none"> - 24/01/2018 (Kortrijk) - 29/01/2018 (Zwevegem) - 01/02/2018 (Kortrijk)
	Publieke raadpleging (30d) over alternatievenonderzoeksnota (AON) en adviesverlening (45d)	Start 12 november 2018
	Communicatie over de AON	Infomarkten op: <ul style="list-style-type: none"> - 19/11/2018 (Kortrijk) - 21/11/2018 (Harelbeke) - 27/11/2018 (Zwevegem) Consultatiemomenten op: <ul style="list-style-type: none"> - 28/11/2018 (Kortrijk) - 5/12/2018 (Harelbeke)
	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		
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 De Vlaamse Waterweg – 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 een dagblad,
- 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 steden en gemeenten 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 bevestigingen en workshops georganiseerd om meningen en bekommernissen te verzamelen en voorstellen te toetsen. Op bijeenkomsten voor de bredere bevolking kunnen eveneens workshops en bevestigingen georganiseerd worden. Deze worden ondersteund door andere communicatiemiddelen (persberichten, informatie in de infokranten en websites van de betrokken lokale besturen, de website van de Vlaamse Waterweg,...). 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 werd opgestart 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 de onderzoeksfase wordt een inschatting gemaakt van de financiële middelen die noodzakelijk zijn om de proces- en onderzoeks aanpak te realiseren en worden de financieringsmogelijkheden in beeld gebracht. 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 studie bureau dat/de studie bureaus 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)

In het geïntegreerd onderzoek, de stap na de alternatievenonderzoeksnota, wordt een ruwe raming opgesteld van de onderhouds- en investeringskosten 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 sluizen 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, de startbeslissing en de alternatievenonderzoeksnota zijn tot stand gekomen in overleg met de betrokken lokale besturen. Er heeft eveneens een overleg plaatsgevonden met de betrokken instanties van de Vlaamse overheid en het provinciebestuur.