

Samenwerkingsovereenkomst
met betrekking tot
geïntegreerd planningsproces voor het bepalen van een realiseerbaar tracé voor de
Noord-Zuid-verbinding te Wetteren

1. Partijen

Samenwerkingsovereenkomst tussen volgende **Partijen, hierna aangeduid als Partners of het partnerschap:**

de provincie Oost-Vlaanderen, waarvoor optreedt de deputatie, waarvan de kantoren gevestigd zijn te 9000 Gent, Gouvernmentstraat 1, vertegenwoordigd door mevrouw An Vervliet als gedeputeerde voor ruimtelijke planning, en de heer Steven Ghysens, provinciegriffier,
Hierna "**de Provincie** " genoemd;

de gemeente Wetteren, waarvoor optreedt de gemeenteraad, waarvan de kantoren gevestigd zijn te 9230 Wetteren, Rode Heuvel 1, vertegenwoordigd door mevrouw Marianne Gorré als voorzitter van de gemeenteraad en de heer Pieter Orbie als algemeen directeur,
Hierna "**de Gemeente**" genoemd;

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), waarvan de kantoren gevestigd zijn te 1000 Brussel, Koning Albert II Laan 20/bus 4, vertegenwoordigd door de Administrateur -Generaal de heer Ir. Tom Roelants,
Het Departement Openbare werken (MOW), waarvan de kantoren gevestigd zijn te 1000 Brussel, Koning Albert II Laan 20/bus 4, vertegenwoordigd door de Secretaris-Generaal de heer Filip Boelaert
Hierna "**AWV/MOW** " genoemd;

De Vlaamse Waterweg nv, naamloze vennootschap van publiek recht, met zetel te 3500 Hasselt, Havenstraat 44 , vertegenwoordigd door mevrouw Frieda Brepoels, voorzitter van de Raad van Bestuur, en de heer ir. Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder,
Hierna "**DVW** " genoemd;

Infrabel, waarvan de kantoren gevestigd zijn te Koningin Maria-Hendrikaplein 2, 9000 Gent vertegenwoordigd door Ir. David Van de Sype, als hoofd van de afdeling Noord-West Infrabel voor afdeling Gebouwen en Kunstwerken.
Hierna "**Infrabel** " genoemd;

2. Bij het afsluiten van de samenwerkingsovereenkomst wordt volgende context in overweging genomen:

- De dienst ruimtelijke planning van de Provincie start – parallel met dit project – een stedelijk afbakeningsproces op voor de gemeente Wetteren, dit proces werd al eerder meerdere keren opgestart in 2004, 2008, 2013 en 2017, maar werd nooit definitief goedgekeurd. Het ontbreken van een consensus over het traject van de zogeheten Noord-Zuid-verbinding tussen de betrokken overheden is één van de redenen waarom dit proces nog niet werd afgerond. Het hernieuwde traject van de afbakening van het kleinstedelijk gebied omvat een proces om de potentie tot ontharding op grondgebied Wetteren te onderzoeken.
- Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (hierna aangeduid als RSV)
- Het decreet Basisbereikbaarheid en BVR Projectmethodologie (in het bijzonder afdeling 2, Toepassingsgebied)
- Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen (hierna aangeduid als PRS Oost-Vlaanderen),
- De door de Gemeente, DVW en de NV SLP ondertekende samenwerkingsovereenkomst van 04.10.2011 betreffende de Scheldegebonden Ruimtelijke Projecten in Wetteren;
- De op 11.02.2015 ondertekende realisatie-overeenkomst betreffende de bouw van een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug te Wetteren, in opdracht van DVW, afgestemd op het project "Wetteren aan de De vernieuwing en verhoging van deze voetgangers- en fietsersbrug te Wetteren inmiddels gerealiseerd werd;
- DVW wenst over te gaan tot de verhoging van de bestaande baanbrug over de Boven-Zeeschelde te Wetteren, waarbij de nieuwe baanbrug voldoende hoog gelegen moet zijn voor een vlotte bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde;
- DVW is geen vragende partij voor de bouw van een bijkomende brug (3^{de} brug) over de Boven-Zeeschelde te Wetteren, doch desgevallend- moet ook deze bijkomende brug (3^{de} brug) over de Boven-Zeeschelde te Wetteren voldoende hoog gelegen zijn voor een vlotte bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde;
- Ruimtelijk beleidsplan Oost-Vlaanderen: de strategische visie "Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen 2020-2050"
- Het gemeentelijk Ruimtelijk structuurplan Wetteren, goedgekeurd door de deputatie op 22/10/2015, met daarin opgenomen een suggestie van gewenste circulatie en verkeersstructuur en de relevante doelstellingen daaruit zoals hieronder geformuleerd:

- Het behoud en de versterking van de kwaliteit van de aanwezige open ruimte
 - Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid van Wetter-centrum verhogen
 - Ontsluiting van Overschelde verbeteren
 - Het klimaatplan Wetteren goedgekeurd door de gemeenteraad op 26 mei 2018;
 - Het klimaatadaptatieplan van september 2019
 - Het meerjarenplan Wetteren 2020-2025 goedgekeurd door de gemeenteraad op 17 december 2019 en gewijzigd op 15 december 2020 met daarin vervat volgende relevante acties:
 - 2.2 Het lokaal bestuur realiseert tegen 2025 een verschuiving in de gebruikte vervoersmiddelen van de Wetteraars, waarbij het percentage gebruik van personenwagens daalt en het percentage te voet, gebruik van de fiets en gebruik van het openbaar vervoer zal stijgen.
 - 2.4.2 Het verhogen van de fysieke toegankelijkheid van ons openbaar domein maakt permanent deel uit van het toetsingskader.
 - 2.6.7 Wij hebben tegen eind 2022 beslist waar de Scheldebrug komt
- De actuele, ruimtelijke toestand van het centrum van Wetteren en de bestaande ontwikkelingsprogramma's waaronder de Centrumvisie, het project Wetteren Oost (Scheldepark), de Stuyvenbergontwikkeling, de ontwikkeling Bookmolenstraat en Wetteren aan de Schelde
- De resultaten van het voortraject dat geleid heeft tot deze samenwerkingsovereenkomst (en als bijlage bij deze samenwerkingsovereenkomst worden gevoegd)
 - Doelstelling van DVW om de brug te verhogen over Schelde en daartoe te investeren
 - Infrabel wenst te anticiperen op uitdagingen op het vlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening. Daarom werd er in het streefbeeld overwogen een overwegvrij mobiliteitsalternatief uitgedacht voor het grondgebied. De Overweg Wetterstraat is de meest, door treinen bereden overweg van de Area NW van Infrabel waardoor een storing aan deze overweg een grote impact heeft op verschillende treinverbindingen (zowel reizigers als goederen). Het vervangen van deze overweg is dan ook een prioriteit voor Infrabel.

3. Voorwerp, doelstellingen en besluitvormingsstructuur van de overeenkomst:

3.1 Overzicht

Deze rubriek omvat verschillende componenten die een onlosmakelijk samenhangend geheel vormen. Omdat de inhoudelijke doelstellingen bepalend zijn voor de besluitvormingsstructuur wordt de tekst in die volgorde opgebouwd, doch sommige relevante componenten worden pas later in de tekst behandeld. Via referenties wordt naar relevante passages verwezen.

In 3.2 wordt afgebakend wat in de context van de samenwerking exact bedoeld wordt met de "Noord-Zuid-Verbinding". In 3.3 wordt de output van het project besproken. 3.4 definieert de leidende inhoudelijke principes van het project. In 3.5 worden de perimeter, de methodiek, voortraject en rapportage van het masterplanproces omschreven. 3.6 geeft weer hoe de projectstructuur werkt en hoe de besluitvorming tot stand komt. In 3.7 worden tot slot de financiële middelen omschreven.

3.2 Begripsafbakening Noord-Zuid-verbinding

Dit project heeft als doelstelling om een tracé aan te duiden om in Wetteren een kwalitatieve mobiliteitsontsluiting te realiseren voor zowel lokaal als bovenlokaal verkeer die ruimtelijk wenselijk en inpasbaar is en technisch realiseerbaar is. Met de 'Noord-Zuid-verbinding' doelen de partners op een ontsluiting die zowel een passage van de bestaande spoorweg als van de Schelde met elkaar verbindt en tevens aantakt op de bestaande (boven)lokale wegenis. Het is expliciet de bedoeling een tangent te creëren, het is niet de bedoeling een voorafname op een ringweg rond Wetteren op te starten.

3.3 Projectoutput

Om alle ruimtelijke ambities in het projectgebied op elkaar af te stemmen, kiezen de Partners ervoor om met wederzijds respect voor de respectievelijke bevoegdheden en de wijze waarop daarvan gebruik wordt gemaakt, projectmatig een masterplan op te maken. Dit masterplan moet bepalen welk traject tegelijk realiseerbaar, ruimtelijk haalbaar en wenselijk is en moet de bestaande en wenselijke functies op de site en deze in de omgeving harmonieus doen co-existeren.

De projectmatige samenwerking moet leiden tot volgende output:

- a. Een masterplan dat maatschappelijk gedragen is en ruimtelijk een duurzame ontwikkeling garandeert, waarbij tegemoet gekomen wordt aan de huidige behoeften zonder deze van de toekomstige generaties in gevaar te brengen. Er zal hierbij bijzondere aandacht besteed worden aan de integratie van en de synergie tussen de sociale, de ecologische en de economische dimensie van het project.
- b. Daarnaast engageren alle partners zich om gezamenlijk een (overkoepelende) realisatieovereenkomst uit te werken (eventueel met een uit te breiden partnerschap) om de respectievelijke onderdelen van het masterplan en het beheer ervan uit te voeren en op elkaar af te stemmen.

Het masterplan en de realisatieovereenkomst krijgen vorm aan de hand van een besluitvormingsstructuur (cf. 3.6.1) die beslissingen neemt voor een afgebakende perimeter rekening houdende met principes, concrete doelstellingen voor het masterplan, een timing en de aansturing van middelen en personeel. Elk van deze componenten worden hierna beschreven.

3.4 Principes

Om maximaal de doelstellingen uit 3.3 te integreren in de uitvoering van het project, benoemen de partners enkele principes die ze als richtinggevend en prioritair beschouwen voor dit project. De volgorde van deze principes indiceert geen ranking in prioriteit. Deze principes worden door de vertegenwoordigers van de partners aldus gehanteerd en tegen elkaar afgewogen bij het nemen van beslissingen tijdens dit project, en dit zowel in de stuurgroep als in werkgroepen (cf. 3.6.1/3.6.4).

De principes worden waar mogelijk en indien nodig vertaald in randvoorwaarden die van toepassing zijn voor op te maken plannen en ontwikkelingen in de afgebakende perimeter. Expliciete afwijkingen op deze randvoorwaarden moeten worden goedgekeurd door de stuurgroep en gecommuniceerd en/of participatief getoetst worden.

De partners garanderen dat deze principes en de beslissingen die eruit voortvloeien maximaal worden opgenomen in de realisatieovereenkomst zodat ze ook daadwerkelijk gerealiseerd worden op het terrein.

3.4.1 Doelstelling van de te ontwikkelen wegenis

De Noord-Zuid-verbinding moet een kwalitatieve verkeersontwikkeling realiseren voor zowel het lokale als bovenlokale verkeer. Het PRS en RSV formuleren heldere doelstellingen voor de te realiseren wegenis. Deze blijven onveranderd van toepassing en worden nagestreefd tijdens het project:

- Volgens de huidige ruimtelijke beleidsopties zoals verwoord in het RSV en PRS moeten regionale bedrijventerreinen minstens ontsloten worden via een secundaire wegverbinding, het regionaal bedrijventerrein 'Stookte' maar ook de wijk Overschelde zijn momenteel niet ontsloten via een secundaire weg.
- Conform de bepalingen van de op heden van kracht zijnde ruimtelijke beleidsplannen RSV en PRS worden planmatig alle maatregelen genomen om te voorkomen dat de te realiseren N-Z verbinding zou leiden tot een verkleining van de maas R4 – E17 – R2 – A12 – R0 van het hoofdwegennet
- Nieuwe baanbrug(gen) over de Boven-Zeeschelde moeten voldoende hoog zijn om een vlotte bevaarbaarheid van 3-laagse containerschepen op de Boven-Zeeschelde mogelijk te maken.

3.4.2 Ruimtelijke kwaliteit

De planning en realisatie van de Noord-Zuid-verbinding moet een duurzame, kwalitatieve ontwikkeling van Wetteren (en de ruimere omgeving) garanderen. In elke fase van het project wordt geverifieerd hoe dit gegarandeerd kan worden. De partners vermijden expliciet dat de realisatie van dit project voor een verdere inname/verharding van open ruimte voor andere functies dan de Noord-Zuid-verbinding zelf zal leiden (incl. eventuele natuurcompensaties voor het project Noord-Zuid-verbinding), dit zowel op korte als lange termijn. Tijdens het project wordt er door alle partners naar gestreefd om de bestaande natuurverbindingen te vrijwaren en in te zetten op beeldkwaliteit.

3.4.3 Bereikbaarheid garanderen tussen beide stadsdelen langs de Schelde

Bij het bepalen van de locatie van de nieuwe brug over de Schelde moet de omrijtijd tussen beide stadsdelen haalbaar blijven. Dit criterium moet tijdens het project gegarandeerd worden door alle scenario's te modeleren (met zowel afstand als tijd als meetbare criteria), de lokale verkeersafwenteling kan hiertoe ook gemodelleerd worden. In de schoot van de stuurgroep wordt bepaald welke tijd/afstand als realistisch beschouwd wordt.

3.4.4 Stimulans duurzame mobiliteit

De focus van dit project is gericht op het ontsluiten van gemotoriseerd verkeer. De partners wensen daarmee geenszins alternatieve duurzame mobiliteitsvormen te ontmoedigen. Integendeel, het STOP-principe wordt geïntegreerd in elke fase van het project waar het relevant kan zijn en tegelijk wordt actief gezocht hoe het masterplan kan bijdragen aan het stimuleren van multimodaal verkeer (voor personen- en goederenverkeer) en autodelen.

3.4.5 Voortgangsprincipe

De partners garanderen dat ze de voortgang van het proces optimaal ondersteunen en de afspraken uit de stuurgroep tijdig en volledig uitvoeren. De partners voorzien hiervoor tijdig de nodige middelen en agenderen waar nodig beslissingen in hun beslissingsorganen. Resultaten van bestaand studiemateriaal die relevant kunnen zijn voor het project worden door alle partners actief ter beschikking gesteld van het projectteam (cf. 3.6.3).

Om dit principe vorm te geven, vertrekken de partners van de nota (zie bijlage) opgesteld tijdens de initiatiefase van dit project. In deze oefening wordt een selectie gemaakt uit relevante bestaande ideeën over de Noord-Zuid-Verbinding. De partners erkennen dat de conclusies uit deze nota aangeven welke scenario's redelijkerwijs te onderzoeken zijn tijdens het project.

De partners stellen personeel ter beschikking van het projectteam om hun desbetreffende expertise in te brengen in het project.

3.4.6 Gefaseerde planning en uitvoering met 'no-regretprincipe':

Verschillende onderdelen van het masterplan kunnen (al dan niet gedeeltelijk) al tijdens het project in een uitvoeringsfase komen. Zo'n "anticipatieve ontwikkeling" kan echter enkel na expliciete en unanieme goedkeuring van de stuurgroep en wordt aangevraagd door de partner(s) die al wenst (wensen) over te gaan tot realisatie. Desgevallend is tijdige, open communicatie tussen de partners onderling en de partner(s) die wenst (wensen) te ontwikkelen vereist. Er dient vermeden

te worden dat in voorgaande fases werken gerealiseerd worden die een hypotheek leggen op ruimtelijke keuzes. Ondanks de instemming met een gefaseerde aanpak, dienen vanzelfsprekend alle wettelijke voorwaarden en procedures gerespecteerd te worden door de uitvoerders (bijvoorbeeld bij uitvoering van onderdelen zonder RUP).

3.4.7 Maatschappelijke betaalbaarheid

De partners onderzoeken het volledige tracé voor de Noord-Zuid-verbinding en nemen de maatschappelijke betaalbaarheid daarin mee als afwegingscriterium. Hierbij wordt de totale maatschappelijke kost in overweging genomen. Indien blijkt dat een scenario een onevenwichtig grote kost zou generen die ten laste komt van slechts één (of enkele) partners, dan engageert het partnerschap dit gezamenlijk te agenderen bij de betrokken financierende overheden. Doel is te voorkomen dat een maatschappelijk wenselijk en betaalbaar scenario zou sneuvelen doordat de financiële impact sterk doorweegt op één stuk van het tracé.

Om dit principe in kaart te brengen, worden alle onderzochte scenario's voor de Noord-Zuid-verbinding tijdens het project financieel in kaart gebracht, op basis van deze informatie wordt de discussie dan ingeleid bij de stuurgroep. Doel hierbij is een verevening te bereiken tussen die partners die voordeel en nadeel ondervinden bij een (gedeelte van een) tracé, partners die daar geen impact op hebben, kunnen niet worden gevraagd extra bij te dragen.

3.5 Opmaak masterplan

3.5.1 Perimeter van het plangebied

Het bepalen van een tracé om de Noord-Zuid-verbinding in Wettersen te realiseren is -zoals eerder geformuleerd- de doelstelling van het project. In het voortraject dat voorafging aan de opmaak van deze samenwerkingsovereenkomst, werd een nota opgesteld waarin op basis van een ruimtelijk onderzoek een analyse werd gemaakt van welke tracés als redelijk overweegbaar worden meegenomen in het masterplan. Het resultaat van deze nota die als bijlage deel uitmaakt van deze samenwerkingsovereenkomst definieert aldus de scenario's en tracés die de partners wensen te onderzoeken.

Zoals gesteld in de doelstelling heeft de Noord-Zuid-verbinding zowel een lokale als bovenlokale functie. Bij het bepalen van de locatie van de nieuwe brug over de Schelde moet de omrijtijd tussen beide stadsdelen haalbaar blijven. In de schoot van de stuurgroep wordt bepaald welke tijd/afstand als realistisch beschouwd wordt. Indien toch voor een scenario wordt gekozen met een brug die te ver van het centrum komt te liggen, dan dient het lokale verkeer ontsloten te worden via een tweede brug voor de lokale verkeersafwikkeling dichterbij het centrum.

De partners engageren zich om ruimtelijk haalbare en maatschappelijk wenselijke plannen te formuleren die passen binnen de doelstellingen zoals geformuleerd in deze samenwerkingsovereenkomst, maar die kunnen afwijken van de bestaande ruimtelijke vastgestelde visies en plannen. Indien dat het geval is, zal dit juridisch moeten verankerd worden, bijvoorbeeld in een RUP-procedure in de uitvoeringsfase (op te nemen in de (overkoepelende) realisatieovereenkomst). Het masterplan genereert ruimtelijke voorstellen die een impact kunnen hebben op of uitspraken kunnen doen over de aanliggende zones, dit impactgebied wordt niet beperkt en kan variëren per deelstudie.

3.5.2 Masterplanning

3.5.2.1 Voortraject

Voorafgaand aan de opmaak van deze samenwerkingsovereenkomst werd een voortraject georganiseerd. De voorstudie wordt als bijlage aan deze samenwerkingsovereenkomst gekoppeld en maakt er onlosmakelijk deel van uit. De conclusies uit de workshops die vooraf gingen aan de voorstudie, werden zo veel als mogelijk vertaald in artikel 3 van voorliggende samenwerkingsovereenkomst.

3.5.2.2 Methodiek van de masterplanning

Alle tracés en scenario's die voor verder onderzoek werden bepaald in het voortraject worden onderzocht in een geïntegreerd planningsproces dat leidt tot een masterplan en daaruit voortvloeiend een (overkoepelende) realisatieovereenkomst.

Het planningsproces omvat 3 componenten die via een procesplan op elkaar worden afgestemd: voorbereidend onderzoek, participatieve terugkoppeling en aansturing. De component aansturing wordt uitgewerkt in 3.6.

Het voordeel van deze manier van werken is dat er telkens wordt gewerkt met ruimtelijke scenario's die zowel ontworpen werden op basis van aansturing van de stuurgroep als op basis van participatieve input. Tijdens het project wordt er door de partners en projectcoördinator (cf. 3.6.3) over gewaakt dat er binnen deze contouren voldoende ruimte is voor creatief ontwerp en dat de beoordeling van scenario's in de stuurgroep en in het participatief proces gericht wordt op het beoordelen van positieve en negatieve componenten van de verschillende scenario's en niet louter op het selecteren van één van de specifieke scenario's.

3.5.2.3 Voorbereidend onderzoek

Vorbereidend onderzoek wordt breed geïnterpreteerd, het betreft input vanuit verschillende ruimtelijke analyses: verbeeldend ontwerpend onderzoek, milieueffectenscreening, parkeer- en mobiliteitsstudies; maar het kunnen ook financiële studies, beeldkwaliteitsstudies, analyses over beheer of samenwerking, enz. betreffen. De partners engageren zich ertoe de resultaten van deze studies te respecteren en als vertrekpunt te erkennen om ze aldus zo harmonieus mogelijk te integreren in het planningsproces. De partners zullen in de stuurgroep bepalen op welke manier deze studies worden uitgevoerd (gunning of via projectteam) of welk bestaand studiemateriaal als relevant wordt beschouwd. Bovendien wordt output van voorbereidend onderzoek altijd eerst voorgelegd aan de stuurgroep en afgetoetst aan de doelstellingen uit de projectnota (cf. 3.5.2.5) vooraleer dit wordt gecommuniceerd of participatief wordt afgetoetst.

3.5.2.4 Participatief proces

De partners engageren zich ertoe om via een participatief proces ook de bevolking en andere, potentiële belanghebbenden ruime inspraak te geven in het planningsproces. De partners engageren zich gezamenlijk om gecoördineerd alle vragen van de bevolking of stakeholders te beantwoorden. De stuurgroep bepaalt in welke mate tegemoet gekomen zal worden aan voorstellen die voortvloeien uit het participatief traject en bepaalt welke inspraakmomenten er voor welke doelgroepen worden ingericht. Vooraf wordt telkens bepaald welke mate van inspraak er over welk voorwerp wordt aangeboden en hoe dit geïntegreerd of teruggekoppeld zal worden. In elke fase van het project wordt een strategie bepaald over hoe de ruimtegebruikers (eigenaars/bewoners/huurders/...) zullen worden gecontacteerd die bij uitvoering van de nog voorliggende tracés zouden moeten verhuizen/herlokalisieren.

Na elk participatief moment wordt de stuurgroep ingelicht en beslissen de partners hoe de participatieve input vertaald moet worden in de projectnota (cf. 3.5.2.5)

3.5.2.5 Projectnota

De projectcoördinator (cf. 3.6.3) maakt voorafgaand aan elke stuurgroep een (actualisatie van de) projectnota op. Hierbij wordt via een tijdslijn uitgezet welke output gerealiseerd zal worden door het projectteam en/of via externe opdrachten en hoe en wanneer beslissingen worden genomen. Een begroting met middelenbesteding (actueel en geraamd) wordt altijd toegevoegd aan de projectnota. Het doel is een logische onderbouwde en transparante aansturing mogelijk te maken vanuit de stuurgroep opdat zowel genomen beslissingen, nieuwe elementen uit voorbereidend onderzoek als participatieve input geïntegreerd raken in de masterplanning. Hierbij worden alternatieve opties voor toekomstige processtappen gerapporteerd en wordt aangegeven wanneer besluitvormingsmomenten worden geagendeerd. De Partners leven de beslissingen uit goedgekeurde projectnota's na.

Bij vooraf bepaalde besluitvormingsmomenten (we noemen ze milestones) wordt aan de partners gevraagd om de tussentijdse output van het proces te valideren in de eigen bevoegde, formele besluitvormingsorganen, dit om een helder mandaat te verkrijgen en te garanderen dat deze stappen als finaal afgewerkt en goedgekeurd kunnen worden beschouwd.

De projectnota wordt iedere stuurgroep geactualiseerd. Onderstaand wordt echter bepaald welke componenten er in welke opeenvolgende fases minimaal moeten worden geïntegreerd en tot welke milestones dit moet leiden. De timing hierbij is indicatief. Sommige componenten van deze milestones worden in de principes in deze samenwerkingsovereenkomst bepaald (cf. 3.4).

Fase 1: organisatie eerste stuurgroep (cf. 3.6.1) met validatie huishoudelijk reglement (cf. 3.6.2), bepaling van de financiële modaliteiten (cf. 3.7) van deze samenwerkingsovereenkomst en goedkeuring van de eerste projectnota met bepaling van een strategie om bestekken voor participatieve ondersteuning en voorbereidend onderzoek te lanceren o.b.v. het voorwerp dat resulteert uit onderzoek van de initiatiefase.

Milestone 1 (eind maand 2): stuurgroep keurt het huishoudelijk reglement goed samen met de projectnota en publiceert (eerste) bestek(ken) .

Fase 2: het projectteam (cf. 3.6.3) en gegunde bureaus onderzoeken de scenario's en ontwikkelen de tracés, hiertoe vormen de principes uit de samenwerkingsovereenkomst de leidraad. Aldus worden zowel ruimtelijke, milieu- als mobiliteitsfactoren in kaart gebracht als factoren die op de realiseerbaarheid (technisch, financieel) van het plan slaan. Tegelijk wordt de participatieve strategie ontwikkeld om hierover een terugkoppeling met relevante doelgroepen en/of de bevolking te organiseren.

Milestone 2 (eind maand 5): de stuurgroep neemt akte van de output van het voorbereidend onderzoek, op basis van deze informatie wordt geverifieerd of bepaalde tracés of scenario's kunnen worden geschrapd en/of er randvoorwaarden moeten worden toegevoegd aan het ontwerpproces. Doel is om op basis van de verzamelde kennis een verdere selectie te maken zodat minder scenario's en tracés overblijven. De participatiestrategie wordt besproken (en erna gevalideerd), hierbij wordt uitgebreid ingegaan op de selectie van relevante doelgroepen, maar evenzeer naar de mate van inspraak per doelgroep. Op basis van deze 2 stappen wordt een nieuwe projectnota goedgekeurd.

Fase 3: in deze fase worden de overgebleven scenario's en tracés verder ontwikkeld en voorbereid voor de uitvoering van een eerste participatieve toets bij de brede bevolking van Wetteren en de te betrekken administraties. Deze focust minstens evenveel op het benoemen van positieve en negatieve punten in de verschillende scenario's als op het selecteren van één ervan. Voorafgaand aan de brede bevraging wordt er een specifiek participatief moment georganiseerd voor de directe ruimtegebruikers die geïmpacteerd (kunnen) worden door één van de overgebleven scenario's.

Parallel worden technische elementen (bouwkundige haalbaarheid, financiële kost) verder ontwikkeld.

Milestone 3 (eind maand 8): de stuurgroep neemt akte van de input uit het participatietraject en uit het voorbereidend onderzoek. Op basis hiervan wordt toegewerkt naar de bepaling van een voorkeurstracé. Dit kan inhouden dat er meteen een tracé wordt bepaald (omdat er een duidelijke participatieve uitspraak is die sterk correspondeert met de technisch-financiële onderzoeken), of er worden principebeslissingen genomen over onderdelen ervan. Zo is het mogelijk dat één of beide scenario's voor de passage van de Schelde en/of spoorweg worden afgeklopt, maar dat het tracé dat beiden moet verbinden nog verder onderzoek behoeft. Desgevallend bepalen de leden van de stuurgroep limitatief welke onderzoeken (bvb: variante opties die kaderen binnen de voorliggende scenario's, of participatieve toetsen) nog moeten worden gerealiseerd om een integraal voorkeurstracé te kunnen bepalen.

Ten vroegste vanaf de goedkeuring van deze milestone kunnen anticipatieve ontwikkelingen ontwikkeld worden. (cf. 3.4.6) Op basis van deze beslissingen wordt een nieuwe procesnota goedgekeurd.

Fase 4: in deze fase worden de laatste participatieve momenten en voorbereidende onderzoeken uitgevoerd. Het doel van deze fase is alle elementen aan de stuurgroep overmaken van de overgebleven tracés (en/of scenario's) zodat de

stuurgroep finaal kan kiezen. De projectcoördinator voert indien nodig gesprekken met de partners om te kijken hoe deze keuze gefaciliteerd kan worden (bv: organisatie van politiek overleg).

Milestone 4 (eind maand 11): de stuurgroep kiest één specifieke variant van het voorkeursscenario tot 'masterplan' en definieert de elementen die noodzakelijk opgenomen moeten worden in de realisatieovereenkomst. Hiertoe wordt een nieuwe projectnota goedgekeurd met aandacht voor het bepalen van de rol van de verschillende partners in realisatiefase (a.d.h.v. de realisatieovereenkomst, cf. 3.3).

Fase 5: in deze fase is het ruimtelijk ontwerp afgelopen. Het projectteam bepaalt samen met de partners en eventueel andere relevante stakeholders welke afspraken moeten worden gemaakt om het vastgestelde 'masterplan' te realiseren. Hierbij wordt bepaald hoe en door wie het plan en beheersplannen juridisch worden verankerd en hoe de realisatie op het terrein in tijd wordt gepland. Bovendien wordt bepaald op welke manier partners gaan samenwerken.

Milestone 5 (eind maand 14): de stuurgroep keurt de (overkoepelende) realisatieovereenkomst goed samen met het masterplan en vraagt alle betrokken partners die erin benoemd worden om deze documenten ook te valideren, hier eindigt de masterplanning en kan de(verdere) realisatiefase van het goedgekeurde masterplan opstarten.

3.6 Projectstructuur

3.6.1 Strategische sturing vanuit stuurgroep

Door akkoord te gaan met de doelstellingen en principes uit deze samenwerkingsovereenkomst, engageren de partners zich om zo snel als mogelijk een stuurgroep op te richten waarbij gestreefd wordt om per consensus te beslissen door afgevaardigden uit (betrokken beleidsdiensten van) de partners. Vertegenwoordigingen vanuit de vervoerregio's Gent en Waasland en vanuit departement Omgeving krijgen elke een permanente adviserende rol in de stuurgroep.

De stuurgroep wordt belast met de strategische beslissingen aangaande het project, dit gebeurt via aansturing op de projectnota. De stuurgroep kan (ev. op voorstel van de projectcoördinator, cf. 3.6.3) werkgroepen oprichten die worden belast met operationele en/of voorbereidende taken binnen het project (cf. 3.6.4). De stuurgroep doet telkens een tussentijdse evaluatie van het project en beslist daarbij over fundamentele budgettaire aspecten (en andere middelen), timing en wijziging van doelstellingen (in geval van problemen of opportuniteiten). Wijzigingen in deze fases worden per unanimitieit goedgekeurd nadat de impact van de wijziging op de verschillende projectonderdelen onderzocht en gebriefd werd. Om een goede werking van de stuurgroep te garanderen, werken de partners aan een actieve open communicatie, waarbij problemen en kansen tijdig worden besproken op de stuurgroep.

De stuurgroep wordt voorgezeten door de Provincie Oost-Vlaanderen en het verslag en administratieve afhandeling worden verzorgd door het projectteam. De stuurgroep komt minimaal elke 3 maanden samen.

3.6.2 Huishoudelijke reglement

Tijdens de eerste samenkomst van de stuurgroep wordt allereerst een huishoudelijk reglement voorgelegd aan de stuurgroepleden. Dit huishoudelijk reglement omschrijft praktische afspraken voor de dagelijkse werking van het projectteam en de goede werking van de stuurgroep, ook communicatie vanuit het partnerschap en de stuurgroep wordt hierin vastgelegd. Ook adviserende stuurgroepleden dienen dit reglement te onderschrijven om te kunnen zetelen in de stuurgroep.

In het huishoudelijk reglement wordt bepaald hoe de stuurgroepleden beslissingen van de stuurgroep over milestones valideren binnen hun eigen besluitvormingsorganen. Daarnaast omvat het huishoudelijk reglement een procedure voor als de partners van het project het (lange tijd) niet eens kunnen raken in de stuurgroep.

3.6.3 Projectcoördinator/projectteam

De projectcoördinator staat in voor de dagelijkse inhoudelijke opvolging en coördinatie van het project op zich maar ook de wisselwerking ervan met andere relevante lopende projecten en initiatieven. De coördinator bewaakt de kwaliteit van het project en het proces en is verantwoordelijke voor een transparante rapportage naar de stuurgroep. De projectcoördinator wordt aangestuurd door de stuurgroep. Hij/zij roept werkgroepen tezamen en zit deze voor, is eindverantwoordelijke voor het schrijven van bestekken en volgt dienstverleners zowel inhoudelijk als administratief op. Hij/zij neemt deel aan alle vergaderingen die betrekking hebben op en relevant zijn voor de inhoudelijke uitwerking van het project. De projectcoördinator stuurt alle leden van het projectteam aan en coördineert de samenwerking tussen het projectteam en dienstverleners. De projectcoördinator kan stuurgroepleden aanspreken indien bevestigde engagementen niet, onvolledig of niet tijdig worden nagekomen. De projectcoördinator bereidt samen met het projectteam de externe communicatie vanuit het project voor. De projectcoördinator is het eerste aanspreekpunt voor het verlenen van informatie naar alle betrokkenen.

De projectcoördinator is tewerkgesteld bij de dienst ruimtelijke planning van de Provincie Oost-Vlaanderen, maar via deze samenwerkingsovereenkomst erkent het provinciebestuur het autonome karakter van de taakstelling van de projectcoördinator in het kader van deze opdracht.

De projectcoördinator maakt deel uit van het projectteam dat hij/zij aanstuurt. Het projectteam bevat personeelsleden die tewerkgesteld zijn bij de partners. Alle partners engageren zich om – afhankelijk van de noodwendigheden van het project – projectpersoneel vrij te maken voor het projectteam. Hierbij is de logica dat elke partner die competenties inbrengt die corresponderen met de expertise of het belang van deze partner. Deze engagementen worden telkens vertaald in de projectnota. Na de goedkeuring van de projectnota engageren de partners zich om de voorziene tijdsbesteding van deze personeelsleden vrij te maken en erkennen ze dat deze die tijd worden aangestuurd door de projectcoördinator.

Het projectproces wordt begeleid door volgende profielen:

Personeel tewerkgesteld bij Provinciebestuur Oost-Vlaanderen:

- Projectcoördinator (A4): 0,25 FTE/14 maanden
- Ruimtelijk planner (A1): 0,25 FTE/14 maanden
- Beleidsmedewerker grondgebonden zaken en/of beleidsmedewerker participatie (A1): 0,25 FTE/ 14 maanden

Zowel de profielen als bijhorende tijdsbesteding kunnen via een stuurgroepbeslissing gewijzigd worden in de loop van het project in functie van de inhoudelijke noodwendigheden van het project.

3.6.4 Werkgroepen

De stuurgroep beslist over de oprichting van werkgroepen, deze worden voor een bepaalde duur belast met afgebakende operationele en/of voorbereidende taken binnen het project. Werkgroepen worden voorgezeten door de projectcoördinator en samengesteld met mensen uit het projectteam, met relevante vertegenwoordigers vanuit het partnerschap, (lokale of technische) experts en dienstverleners. De taken en output van de werkgroepen worden omschreven in de projectnota.

3.7 (Financiële) middelen

Het partnerschap financiert gezamenlijk de procesbegeleiding Elke partner garandeert om tijdig de nodige middelen te investeren om vertrekkend van de eigen bevoegdheden in te brengen in het project:

- De Provincie Oost-Vlaanderen financiert de ruimtelijke analyse van de scenario's die leiden tot het voorkeursstracé:
- AWV/MOW financiert (indien noodzakelijk) de mobiliteitsmodellering,
- Infrabel levert de technische expertise voor de scenario's van de passage ter hoogte van de spoorweg,
- DVW levert de technische expertise voor de scenario's van de passage ter hoogte van de brug over de Schelde,
- AWV/MOW levert de technische expertise voor de scenario's van de aan te leggen wegenis die de realisaties van DVW en infrabel ontsluiten .
- De gemeente Wetteren financiert de kosten om de lokale mobiliteit af te stemmen op het voorkeursscenario.

Financiële middelen worden uitgegeven onder toezicht van de stuurgroep. Alle partners voorzien naast deze ondersteuning ook de nodige faciliteiten voor vergaderingen, participatieve bijeenkomsten en werksessies en voorzien ruimte in hun reguliere communicatiekanalen om burgers en participatieve doelgroepen te bereiken.

Volgende schatting inclusief personeelsmiddelen (incl. overhead) wordt vooropgesteld voor de uitvoering van dit project:

70.000€	budget voor gezamenlijk aan te besteden studies (studies/dienststopdrachten)
50.000€	communicatiebudget (informatieverspreiding/participatie)

Deze budgetten zijn ramingen en kunnen in functie van de noodwendigheden van het project door de stuurgroep opgetrokken worden tot maxima van respectievelijk 100.000€ en 75.000€. voor de uitgave van bovenstaande middelen wordt in de stuurgroep bepaald of de betaling verloopt via een samenwerkingsovereenkomst of via een rechtstreekse factuur aan de partners. Partners kunnen – mits goedkeuring van de stuurgroep – op eigen initiatief en geheel met eigen financiering vragen om bijkomende opdrachten te gunnen aan één of meerdere dienstverlenende partners.

28.000€	personeelskost A4-projectcoördinator 0,25 FTE over 14 maanden
25.300€	personeelskost A1 ruimtelijk planner 0,25 FTE over 14 maanden
25.300€	A1 Beleidsmedewerker grondgebonden en/of participatie : 0,25 FTE over 14 maanden
198.600€	totaal geschat projectbudget

Waarvan:

39.720€	aandeel gemeente Wetteren (20%)
59.580€	aandeel Provincie Oost-Vlaanderen (30%)
39.720€	aandeel AWV/MOW (20%)
29.790€	aandeel INFRABEL (15%)
29.790€	aandeel DVW (15%)

Bovenstaande omvat een voorlopige raming van de kosten. De exacte kosten, en de bijhorende kosten- en risicoverdeling, alsook de bijhorende betalingsregeling, zullen worden geregeld in de schoot van de stuurgroep na opmaak van het huishoudelijk reglement. Kosten voor dienstverlenende opdrachten kunnen worden betaald met gesplitste facturen of via een samenwerkingsovereenkomst met prefinanciering.

De investeringen door partijen gebeuren onder voorbehoud van het ter beschikkingstellen van de nodige kredieten op de respectievelijke begrotings- en investeringsprogramma's, en de goedkeuring hiervan door de respectievelijke bevoegde mandatarissen of beslissingsorganen van partijen.

4 Algemene voorwaarden

4.1 Inwerkingtreding, duur en beëindiging van de overeenkomst:

4.1.1 Inwerkingtreding

Het project gaat van start op 1 september 2021 of (in het geval dat de validatie later dan 31 augustus 2021 afgerond wordt) op de eerste dag van de maand na goedkeuring van de voorliggende samenwerkingsovereenkomst door alle partners.

4.1.2 Duurtijd

De duurtijd van het project zoals omschreven in dit masterplanproject wordt bepaald op 14 maanden. Een tijdelijke opschorting van het project door onenigheid in de stuurgroep zal de duurtijd ervan niet verlengen en zal de tewerkstelling van het personeel dat erop tewerkgesteld is (en evenmin de financiering van de desbetreffende lonen vanuit dit project) niet opschorten.

De stuurgroep kan unaniem beslissen om het project te verlengen met maximaal 6 maanden, hiertoe wordt een validatie gevraagd binnen de formele bevoegde besluitvormingsorganen van de partners.

4.1.3 Beëindiging van de overeenkomst:

Partijen kunnen de overeenkomst opzeggen mits een opzeggingstermijn van 2 maanden, waarbij deze in termijn ingaat de maand volgend op de maand waarin de opzegging per aangetekend schrijven werd betekend. In elk geval van opzegging blijven de partners gehouden om de reeds in het kader van de samenwerking gegunde dienststopdrachten te betalen volgens de verdeelsleutel in de huidige overeenkomst bepaald.

4.2 Nietigheden:

De nietigheid van een bepaling in deze overeenkomst zal geenszins de nietigheid van de overige bepalingen van deze overeenkomst of van de overeenkomst zelf met zich meebrengen. Partijen zullen zich, in voorkomend geval, inspannen om de nietige bepaling te vervangen door een werkbare en geldige bepaling met een praktisch en economisch gelijkaardig resultaat.

4.3 Overmacht:

Partijen zijn niet aansprakelijk ten aanzien van elkaar wanneer zij hun verplichtingen krachtens deze overeenkomst niet kunnen nakomen ingevolge overmacht. Onder overmacht in het kader van deze overeenkomst wordt verstaan iedere onvoorziene en onoverkomelijke omstandigheid of gebeurtenis onafhankelijk van de wil van partijen.

4.4 Toepasselijk recht:

Deze overeenkomst wordt beheerst door en geïnterpreteerd volgens het Belgisch recht.

4.5 Geschillen:

In geval van een geschil tussen partijen, zullen zij te goeder trouw trachten dat geschil minnelijk te regelen in de schoot van de stuurgroep, en dit binnen een termijn van 15 kalenderdagen nadat één der partijen aan de andere partij schriftelijk heeft gesteld dat er sprake is van een geschil. Deze bepaling wordt verankerd in het huishoudelijk reglement van de stuurgroep.

5 Ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst:

Opgemaakt te Gent in 5 exemplaren waarvan elke ondertekende partij erkent er één ontvangen te hebben.

Voor Provinciebestuur Oost-Vlaanderen

Voor de Gemeente Wetteren

Voor AWW/MOW

Voor de Vlaamse Waterweg

Voor INFRABEL