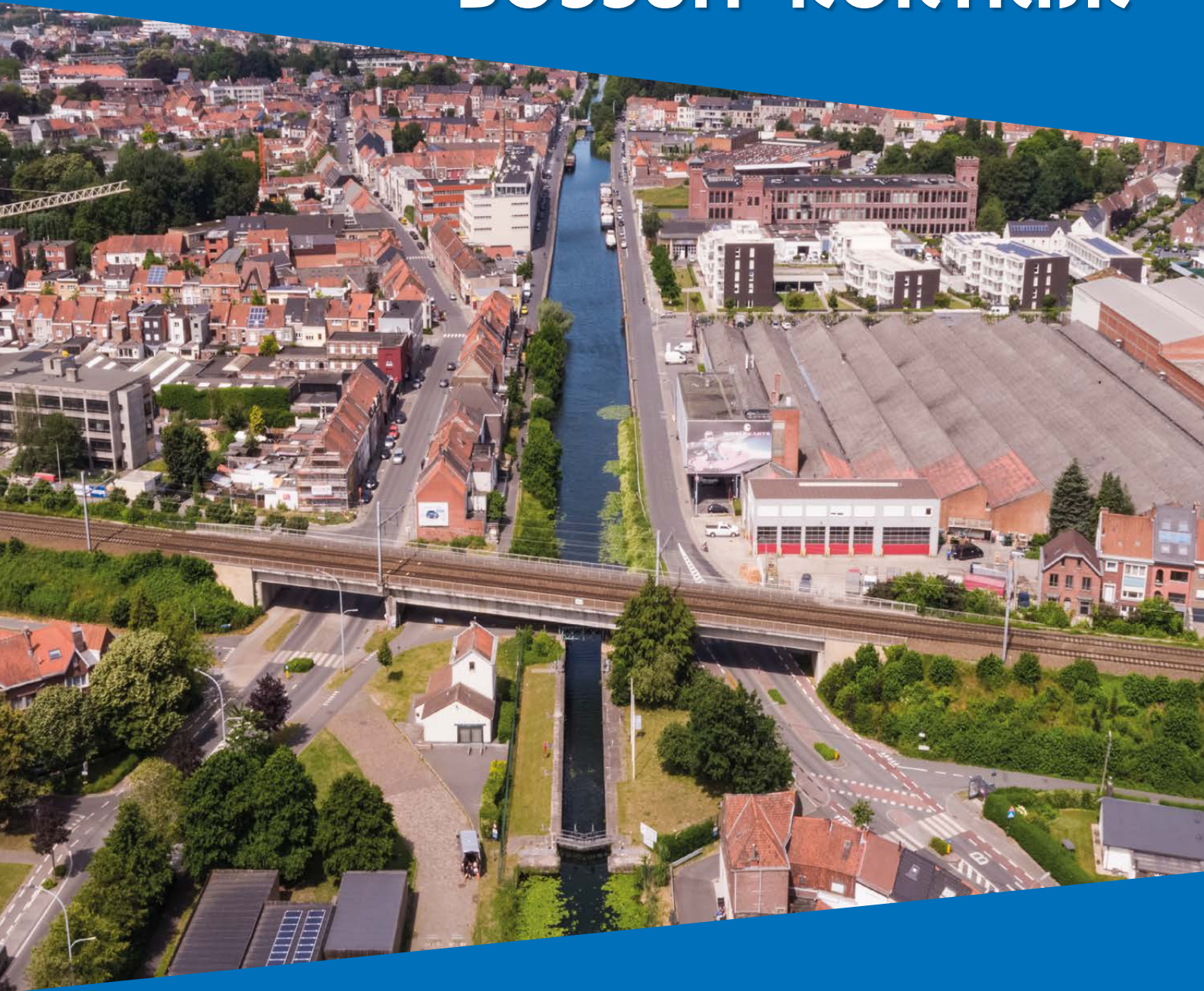


STUDIE OVER DE TOEKOMST VAN HET KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK



De alternatievenonderzoeksnota
in een notendop

Met dit document wil waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg nv je op een eenvoudige manier wegwijs maken doorheen de studie en de alternatievenonderzoeksnota.

We bekijken met deze studie welke toekomst het kanaal Bossuit-Kortrijk heeft als watersnelweg voor goederenvervoer. Om tot de beste oplossing te komen, werken we volgens het Vlaams decreet Complexe Projecten: dat is een nieuwe werkwijze die verschillende procedures op beleidsvlak samenbrengt. We doorlopen vier fases en drie beslissingsmomenten. Zo gaan we van een idee naar een concreet ontwerp.

De studie bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase. Er werd een **alternatievenonderzoeksnota** opgesteld die de vele vragen in kaart brengt, alsook hoe we die gaan onderzoeken en beoordelen. De nota vormt een solide basis voor het verdere verloop van de studie.

Gedurende de studie staat open communicatie centraal. Daarom is er aan deze alternatievenonderzoeksnota een publieke raadpleging gekoppeld waarbij inspraak mogelijk is. Iedereen krijgt de kans om eventuele opmerkingen te formuleren.

Om je hierbij te helpen, hebben we de **belangrijkste informatie over de studie en de alternatievenonderzoeksnota** voor je samengevat.

We bekijken welke toekomst het kanaal Bossuit-Kortrijk heeft als watersnelweg voor goederentransport.

De binnenvaart is **goedkoop, betrouwbaar, duurzaam** en in volle groei. Met deze troeven biedt transport via het water een oplossing voor het toenemende fileprobleem op onze wegen. Een groot schip van 3.000 ton kan wel 150 vrachtwagens van de weg halen. Steeds meer bedrijven trekken dan ook de kaart van de binnenvaart.

SEINE SCHELDE VLAANDEREN

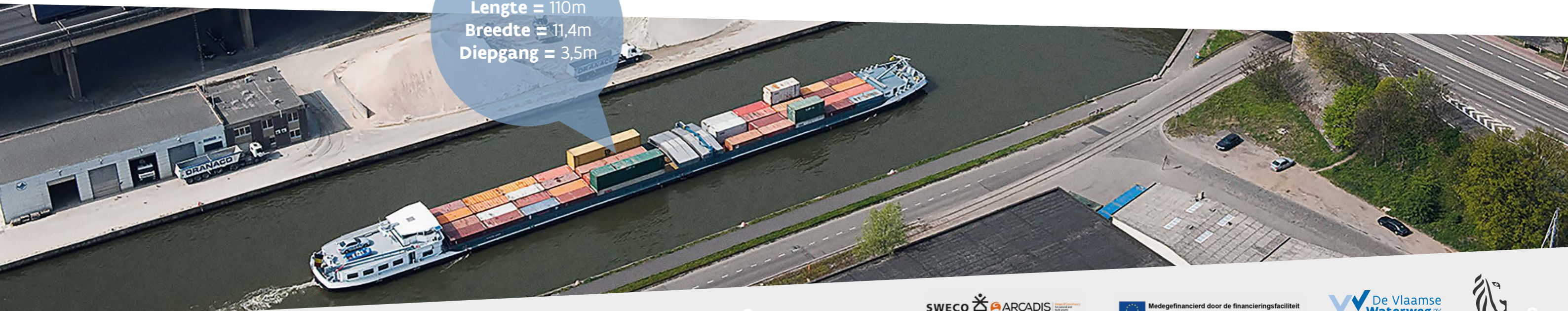
Om deze container- en duwaartschepen een vlotte doorgang te bieden, **verbetert De Vlaamse Waterweg nv de verbinding tussen de Seine en de Schelde**. Dit garandeert economische groei en werkgelegenheid in het hart van Europa. Met de steun van de Europese Unie maken we van de binnenvaart een volwaardig alternatief voor goederenvervoer op de weg.

Met Seine Schelde Vlaanderen investeren we in heel wat rivieren en kanalen, en hun omgeving. Ook voor het kanaal Bossuit-Kortrijk bekijken we welke toekomst er is als **watersnelweg voor goederentransport**. Het kanaal kan een interessante verbinding worden tussen twee belangrijke rivieren: de Leie en de Boven-Schelde. Worden, want tot op vandaag hebben grote schepen vanaf het kanaal geen toegang tot de Leie door de drie historische, beschermde sluisen in Kortrijk. Schippers moeten daardoor een omweg maken van 138 kilometer via Gent.

Scheepsklasse Va



Lengte = 110m
Breedte = 11,4m
Diepgang = 3,5m



TOEKOMST VAN HET KANAAL ALS WATERSNELWEG

Een complex project

DE STUDIE DOORHEEN DE TIJD

Waarmee het allemaal begon

De studie is allerm minst eenvoudig: er is vakkundig advies en nauw overleg nodig voor zowel de onderzoeksmaterie zelf als de verschillende procedures.



De studie naar de toekomst van het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt aangepakt volgens het Vlaams decreet Complexe Projecten. Dat is een nieuwe werkwijze die verschillende procedures op beleidsvlak samenbrengt. **Open communicatie** en een **geïntegreerde aanpak** staan daarbij centraal.

ANKERPUNTEN IN DE STUDIE

In de studie zijn er **vier fases**: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. Zo gaan we van een idee naar een concreet ontwerp en gaan we na welke toekomst is weggelegd voor het kanaal als watersnelweg.

Verder zijn er **drie mijlpalen** in het project die een volgende fase inluiden: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit.

GEEN EENVOUDIG VERHAAL

Een opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk is niet eenvoudig. Dat komt door de aanwezigheid van **historische, beschermde sluizen** op het kanaal en de **ruimtelijke impact** van het project op het stedelijk gebied van Kortrijk en Harelbeke. Ook zitten er heel wat **partners mee aan tafel** die samen een beslissing moeten nemen. Er is heel wat vakkundig advies en nauw overleg nodig, ook met belanghebbenden en de bevolking.

OP VERKENNING

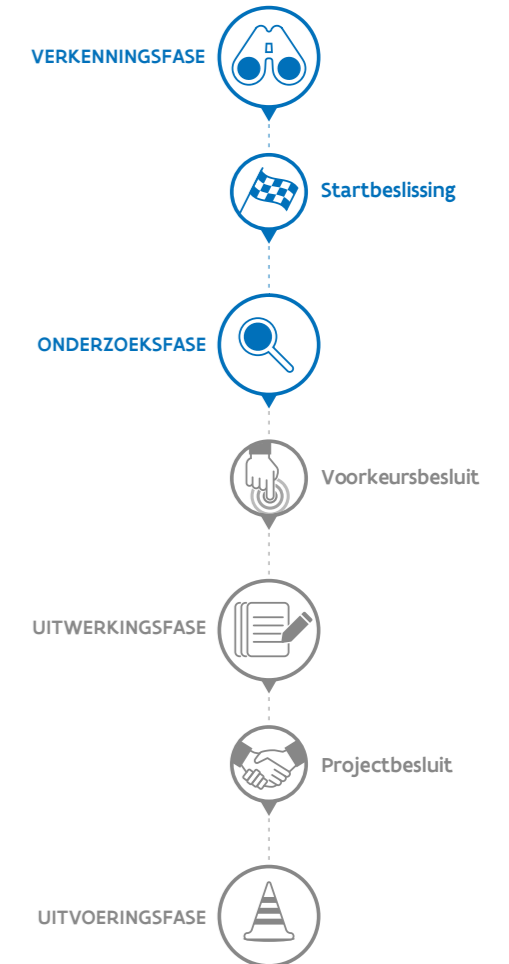
Eind 2016 zijn we gestart met de verkenningsfase. In deze fase verkenden we de mogelijkheden om het kanaal te verbeteren voor de binnenvaart. In september 2017 gaf de Vlaamse Regering groen licht om alles verder te onderzoeken. Dat deed ze met de **startbeslissing**: een document dat een eerste idee gaf van de verschillende alternatieven voor een toegankelijker kanaal Bossuit-Kortrijk.

VERDER MET HET ONDERZOEK

Met de startbeslissing werd de onderzoeksfase officieel ingeluid. Aansluitend volgden er **infomomenten** waar bewoners konden kennismaken met de studie naar de toekomst van het kanaal. Begin 2018 nodigden we geïnteresseerden uit om **samen met ons na te denken** over die toekomst. Dat leverde heel wat boeiende ideeën en nieuwe inzichten op.

Het onderzoeksteam ging hier grondig mee aan de slag en verwerkte ze in een onderzoeksnota met alternatieven voor een toegankelijker kanaal en haar omgeving.

Samen met tal van partners, bewoners en geïnteresseerden hebben we al een hele weg afgelegd om de toekomst van het kanaal vorm te geven.



DE STUDIE DOORHEEN DE TIJD

Waar staan we vandaag?

DE STUDIE DOORHEEN DE TIJD

Wat zijn de volgende stappen?

Er liggen heel wat vragen op tafel die beantwoord moeten worden om van het kanaal een watersnelweg voor goederentransport te maken.



ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA

Momenteel ligt er een uitgebreide alternatievenonderzoeksnota klaar. Het onderzoeksteam heeft alles uit de kast gehaald om de toekomst van het kanaal **vanuit een ruime blik te onderzoeken**. Zo zien we niets over het hoofd en kunnen we de mogelijkheden verder verfijnen. De nota werd goed doorgesproken met alle partners. Het bestaat uit **vragen** en beschrijft hoe we die gaan **onderzoeken en beoordelen**.

De alternatievenonderzoeksnota is een openbaar document waarbij **inspraak mogelijk is**. Daarom houden we een publieke raadpleging om iedereen de kans te geven het verdere onderzoek mee vorm te geven.

De publieke raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota loopt van 12 november tot en met 11 december 2018. Hoe je opmerkingen kan formuleren vind je verderop in de infoposters of via www.seineschelde.be.

GEÏNTEGREERD ONDERZOEK

Om **antwoorden te vinden** op de vragen uit de alternatievenonderzoeksnota, volgt er een geïntegreerd onderzoek. In dit onderzoek kijken we niet alleen naar het kanaal. In totaal zijn er zes thema's waarover nagedacht wordt: nautica, omgeving, mobiliteit, uitvoering, kostenplaatje en toekomstmogelijkheden.



DE BESTE KOERS OM TE VAREN

Wanneer alle vragen in de nota beantwoord zijn, kan er een voorkeursbesluit genomen worden over de toekomst van het kanaal. Dan **houden we nog één alternatief over** en dus één oplossing voor de nauwe vaarweg in Kortrijk.

Na het voorkeursbesluit kan de uitwerkingsfase starten. In deze fase wordt het gekozen alternatief omgezet naar een **concreet ontwerp**. Zo krijgen we zicht op de daadwerkelijke impact van deze beslissing op de omgeving van het kanaal.

TOEKOMST IN ZICHT

Van zodra alle feiten op tafel liggen, kan er een projectbesluit genomen worden. Wanneer dat besluit er is, kan de uitvoeringsfase starten. Pas dan wordt **de toekomst van het kanaal zichtbaar** op het terrein.

Wanneer we alle antwoorden hebben, kunnen we de krijtlijnen voor de toekomst van het kanaal uitzetten.





Op de volgende pagina's gaan we dieper in op de verschillende aspecten uit het onderzoek. Op de bijhorende kaarten staan ter illustratie telkens enkele onderzoeksvragen aangeduid. De volledige lijst van alle onderzoeksvragen kan je terugvinden in de alternatievenonderzoeksnota.



NAUTICA

Dit eerste thema ligt voor de hand: hoe verbeteren we de vaarweg voor de binnenvaart?

Een aantal onderzoeksvragen zijn:

- › Is het kanaal tussen de sluis in Zwevegem en de La Flandrebrug diep genoeg voor grotere schepen?
- › Is er behoefte aan bijkomende mogelijkheden om te zwaaien en zo ja, waar kan die komen?
- › Hoe verhoudt de vraag hiernaar zich tot de verwachte economische ontwikkelingen?



OMGEVING

Mogelijke aanpassingen aan het kanaal hebben ook een impact op de omgeving. Zo kan er nagedacht worden over onder meer ecologie, de historische context en recreatie.

Een aantal onderzoeksvragen zijn:

- › Binnen welke context kan erfgoed behouden worden?
- › Welke impact hebben aanpassingen aan het kanaal op de waterkwaliteit?
- › Waar en hoe hebben aanpassingen aan het kanaal een impact op de bestaande recreatie en beleving?



mobiliteit

MOBILITEIT

Als we het kanaal aanpassen, zijn er ook indirecte gevolgen voor de omgeving. Een belangrijk element daarin is mobiliteit.

Een aantal onderzoeksvragen zijn:

- › Op welke manier kan een vlotte en veilige fietsverbinding langs het kanaal gerealiseerd worden?
- › Zijn er lokale aanpassingen van de R8 nodig?



uitvoering

UITVOERING

De aanpassingen aan het kanaal en de nieuwe kansen die daaruit ontstaan, moeten natuurlijk realiseerbaar zijn. Daarom kijken we ook naar de uitvoerbaarheid van die ideeën.

Een aantal onderzoeksvragen zijn:

- › Wat zijn de belangrijkste bouwrisico's?
- › In welke mate is hinder voor de omgeving vermijdbaar of beheersbaar?





financieel

FINANCIEEL

Niet alleen op vlak van uitvoerbaarheid moeten we de ideeën toetsen aan de realiteit. Ook moeten we ons de vraag stellen hoe we die ideeën gaan financieren.

Een aantal onderzoeksvragen zijn:

- › Welke investerings- en onderhoudskosten zijn er verbonden aan de realisatie van het project?
- › Welke mogelijkheden tot financiering zijn er?

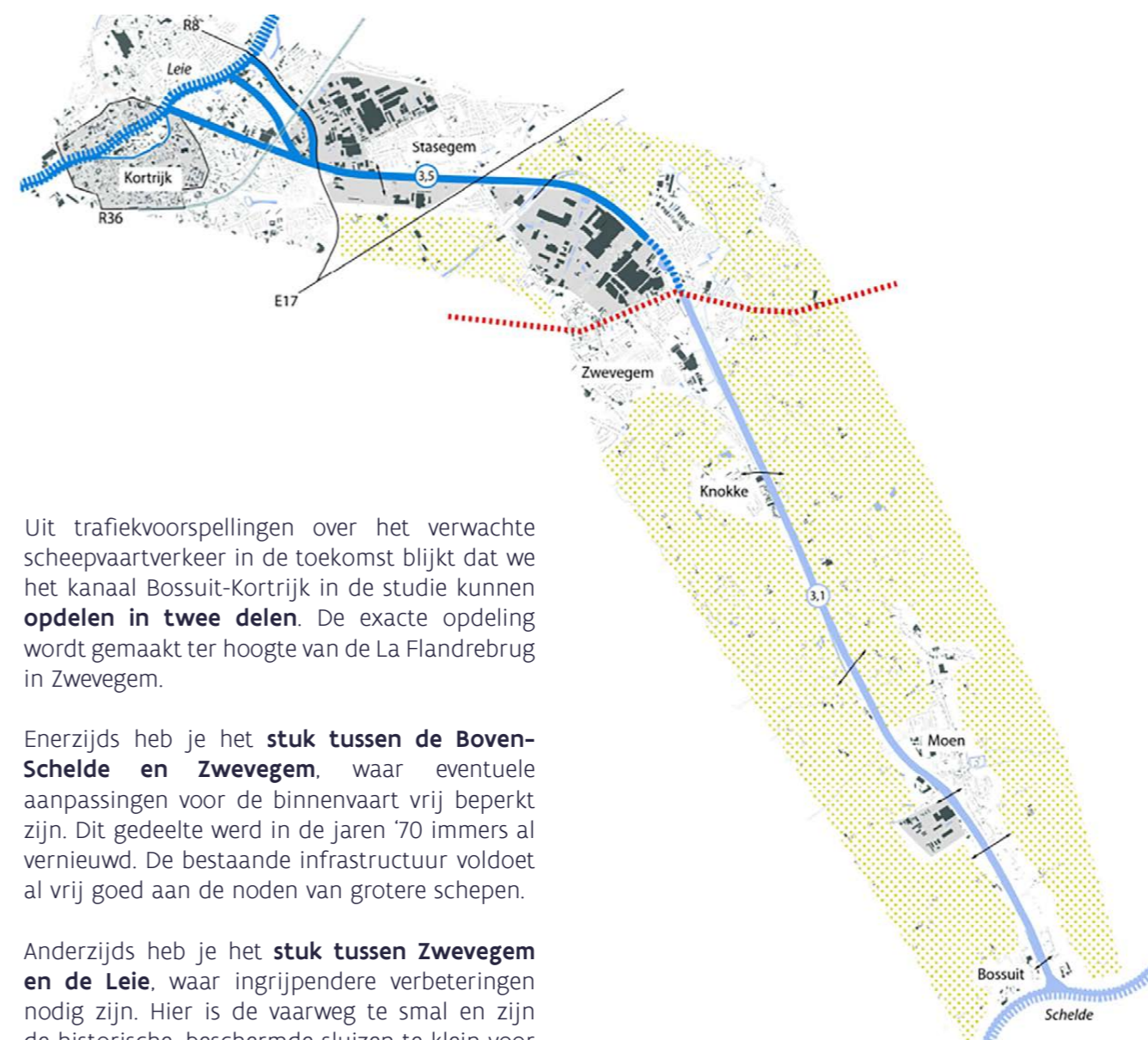
toekomst-
mogelijkheden

TOEKOMSTMOGELIJKHEDEN

De aanpassingen aan het kanaal bekijken we op langere termijn. Sluizen, kaaimuren ... kunnen immers tientallen jaren meegaan en moeten ook over vijftig jaar nog dienst doen voor de binnenvaart. Verder verkennen we nieuwe mogelijkheden voor de omgeving van het kanaal.

Een aantal onderzoeksvragen zijn:

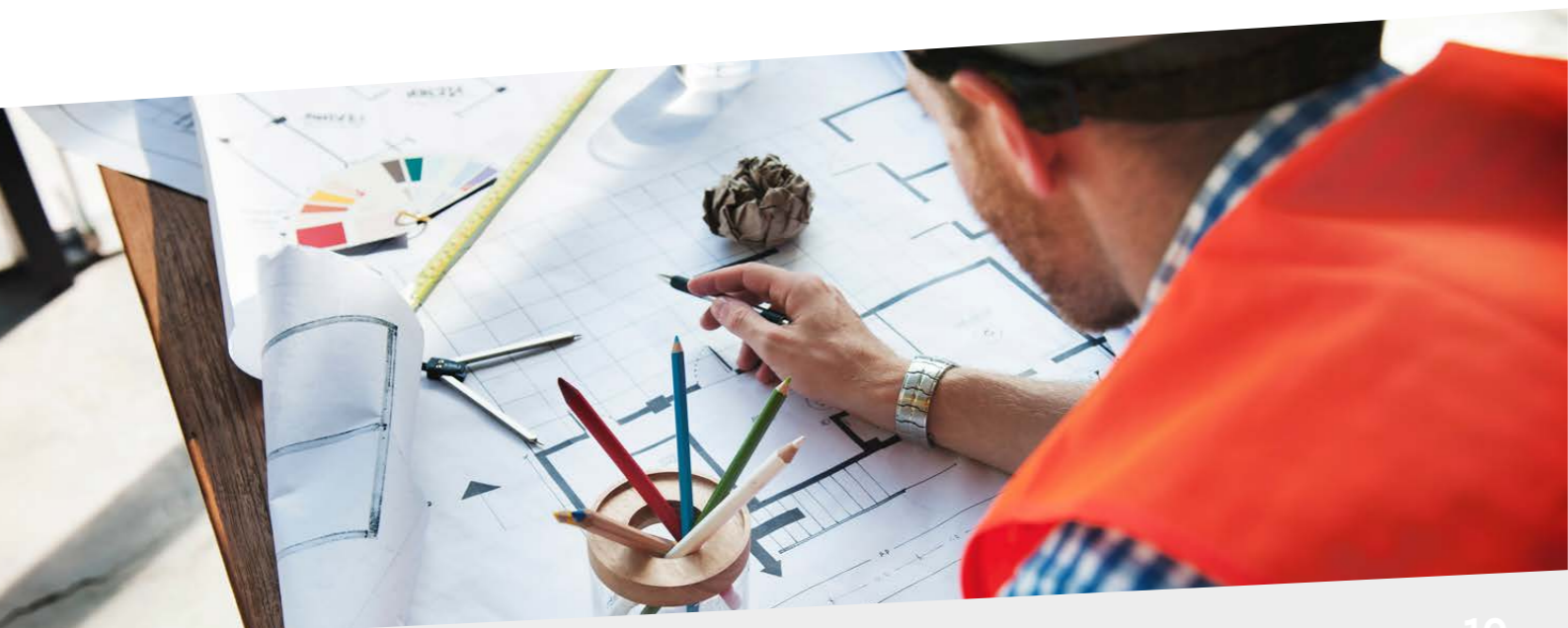
- › Waar zijn welke maatregelen nodig om schepen met containers die tot drie lagen hoog gestapeld zijn op het kanaal toe te laten?
- › Waar zijn welke mogelijkheden om het fietsnetwerk in de ruime omgeving van het kanaal te versterken, alsook vlot en veilig aan te sluiten op de geplande fietsstructuur?



Uit trafiekvoorspellingen over het verwachte scheepvaartverkeer in de toekomst blijkt dat we het kanaal Bossuit-Kortrijk in de studie kunnen **opdelen in twee delen**. De exacte opdeling wordt gemaakt ter hoogte van de La Flandrebrug in Zwevegem.

Enerzijds heb je het **stuk tussen de Boven-Schelde en Zwevegem**, waar eventuele aanpassingen voor de binnenvaart vrij beperkt zijn. Dit gedeelte werd in de jaren '70 immers al vernieuwd. De bestaande infrastructuur voldoet al vrij goed aan de noden van grotere schepen.

Anderzijds heb je het **stuk tussen Zwevegem en de Leie**, waar ingrijpendere verbeteringen nodig zijn. Hier is de vaarweg te smal en zijn de historische, beschermde sluizen te klein voor moderne schepen. De trafiekvoorspellingen tonen bovendien aan dat dit vernieuwde gedeelte intensief gebruikt zal worden door de binnenvaart dankzij de aanwezigheid van heel wat lokale bedrijvigheid.



DEEL BOVEN-SCHELDE – ZWEVEGEM

Op dit deel van het kanaal worden de bestaande sluisen van Bossuit, Moen en Zwevegem behouden. Gezien het kanaal vandaag al vrij goed toegankelijk is voor grotere schepen, zullen de ingrepen op nautisch vlak beperkt zijn. Verder detailonderzoek moet nog uitwijzen waar de aanpassingen precies nodig zijn. Vanuit de andere thema's bekijken we hoe de opwaardering voor de beroepsvaart een hefboom kan zijn om de omgeving te versterken.

Enkele voorbeelden van onderzoeksvragen die zich hier situeren:

- (2) Waar en hoe heeft de opwaardering een impact op de ecologische en landschappelijke structuur?
- (3) Waar en hoe heeft de opwaardering een impact op de bestaande recreatie (pleziervaart en waterrecreatie)?
- (1) Op welke manier kan een vlotte en veilige fietsverbinding parallel aan het kanaal worden gerealiseerd?

DEEL ZWEVEGEM – LEIE

Op het deel van het kanaal tussen Zwevegem en de Leie kan er een onderscheid gemaakt worden tussen het stuk kanaal dat in de jaren '70 al werd gemoderniseerd (ten oosten van de R8) en het oude stuk kanaal tussen sluis 9 en de Leie.

In het gedeelte ten oosten van de R8, meer bepaald het traject tussen de R8 en de sluis van Zwevegem, zijn de aanpassingen aan de vaarweg minder verregaand. Hier wordt vooral gezocht naar mogelijkheden om watergebonden bedrijvigheid en overslag (het overladen van goederen van en naar het water) te stimuleren. Dit brengt onder andere volgende onderzoeksvragen met zich mee:

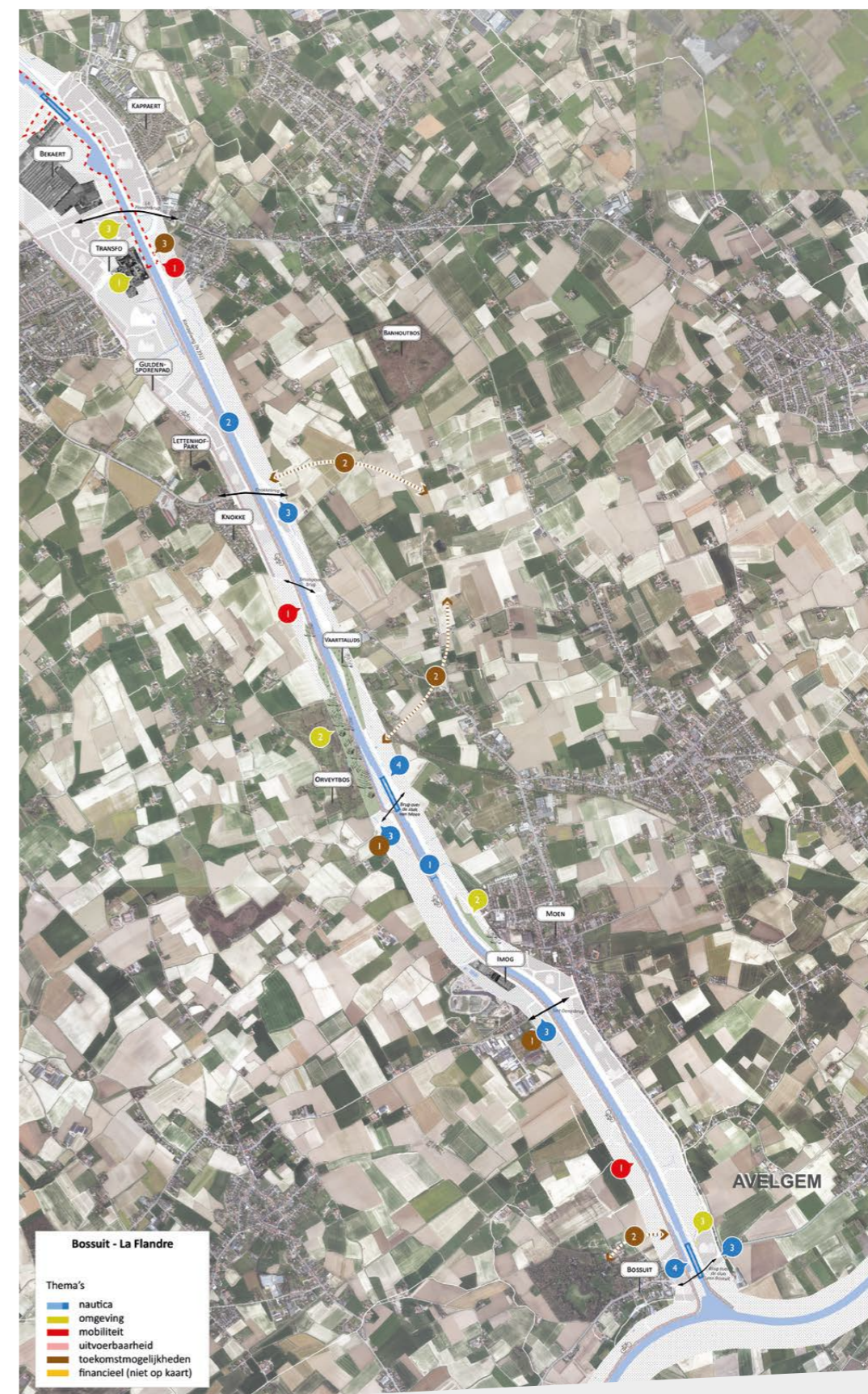
(4.1) Hoe interfereert de ontwikkeling en ontsluiting van deze zones met de omgeving zoals bv. woonwijken en waardevolle natuur? Bijzondere aandacht gaat in het geïntegreerd onderzoek naar mogelijke impact op woonwijken ter hoogte van de Luipaardstraat, woonwijk Brouwerijstraat-Klinkaardstraat, woningen in de omgeving van de bedrijvzone De Blokken-Bekaert ...

(4.2) Hoe kunnen deze zones ontsluiten, zowel onderling als naar het wegennet? Zo kan bijvoorbeeld het verleggen van de Kanaalstraat het gebied Kapel ter Bede een betere ontsluiting via het kanaal bieden.

(6) Is er behoefte aan bijkomende zwaai-gelegenheid en hoe verhoudt deze behoefte zich tot de economische activiteiten? Hierbij worden potentiële locaties voor een bijkomende zwaai-gelegenheid onderzocht, meer bepaald gekoppeld aan de bedrijvzone De Blokken-Bekaert, de bedrijvzone Ter Bede en in de 'oksel' van de N391.

(1.1)(1.2) Hoe kan een vlotte en veilige fietsstructuur parallel aan het kanaal worden uitgebouwd en hoe kan deze aansluiten op het omliggende (bestaande en toekomstige) fietsnetwerk? Hoe is een vlotte en veilige aansluiting met het Guldenspoenpad mogelijk? Hoe kan de fietsroute parallel aan het kanaal vlot en veilig doorlopen rekening houdend met bedrijfsactiviteiten, zwaai-gelegenheid en overslag ...

De nummers van de onderzoeksvragen kan je terugvinden op de verschillende kaarten in deze infobundel. Wil je de kaarten in detail bekijken? Surf dan naar www.kanaalbossuitkortrijk.be/kaarten/

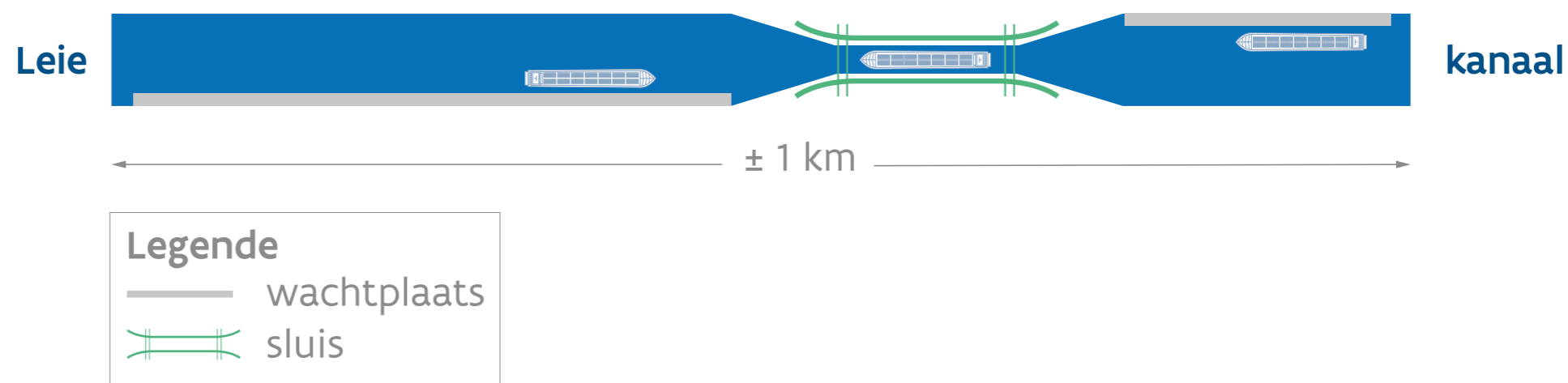


DRIE MOGELIJKE TRACÉS VOOR DE AANSLUITING MET DE LEIE

De opwaardering van het kanaal in de stedelijke omgeving van Kortrijk en Harelbeke, tussen het bestaande kanaal en de Leie, vraagt ofwel een ingrijpende aanpassing van het bestaande kanaal, ofwel een nieuw stuk kanaal. In totaal worden hiervoor **drie tracé-alternatieven** onderzocht: het rechtdoortracé, het bypasstracé en het ringtracé.

Een van de hoofddoelstellingen van het onderzoek is om de verschillen tussen deze tracés te verduidelijken. Heel wat onderzoeksvragen kunnen dan ook bij een van deze tracés ondergebracht worden.

Elk van de tracés biedt een alternatief voor de aansluiting voor Va-schepen van de Leie en het kanaal. **In elk tracé-alternatief komt een nieuwe sluis in de zone Kortrijk.** Dit betekent dat de beroepsvaart in elk tracé-alternatief niet langer door de drie oude en beschermde sluisen in Kortrijk zal varen, maar door een nieuwe sluis in de zone Kortrijk. De nieuwe sluis met zijn benodigde wachtzones heeft een lengte van ongeveer 900 m, die bovendien in een rechte lijn moeten liggen. Aangezien de sluis niet onder de spoorweg mag liggen en de ruimte tussen de Leie en de spoorweg beperkt is, zal de sluis naar alle waarschijnlijkheid ten oosten van de spoorweg komen te liggen. Het waterpeil tussen de nieuwe sluis en de Leie komt dan op het waterpeil van de Leie te staan, wat over het algemeen lager is dan het huidige (grond) waterpeil.

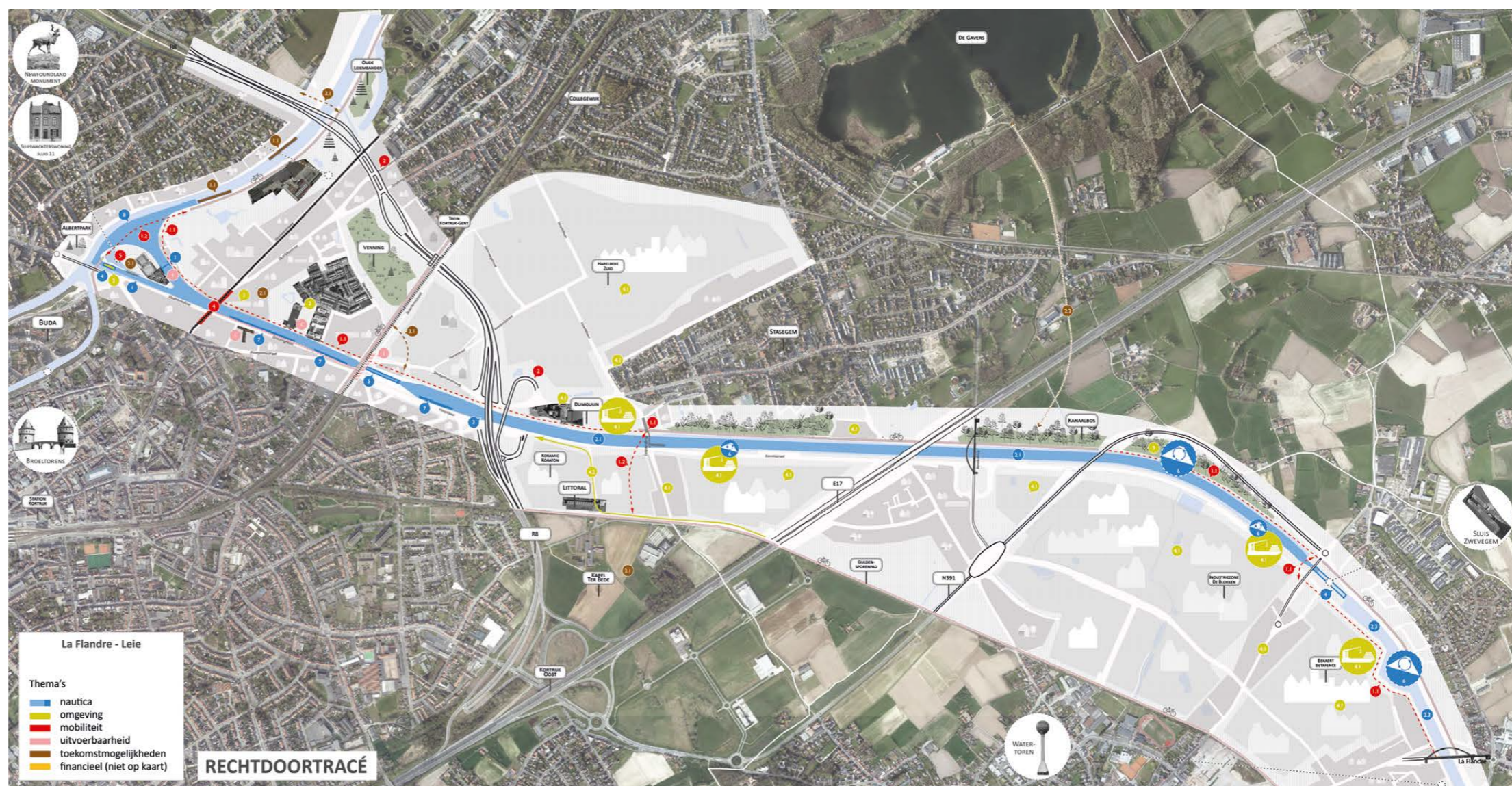


1 Rechtdoortracé

In het geval van het rechtdoortracé maakt de opwaardering van het kanaal **zoveel mogelijk gebruik van de bestaande vaarweg**. Enkel ter hoogte van de aansluiting met de Leie wordt mogelijk over een beperkte lengte afgeweken van het bestaande tracé. Doorheen de jaren heeft de stad zich in de buurt van het kanaal aangepast aan de aanwezigheid van het bestaande kanaal. Een duidelijk voorbeeld hiervan zijn de industriële gebouwen, zoals de pakhuizen, die aan de rand van het kanaal werden opgetrokken. Door de komst van het kanaal ontstond er een volledig nieuwe bebouwingslijn langs de kaaien. Hierin ligt ook meteen de **grootste uitdaging** van het rechtdoortracé: er moet immers een **nieuwe, verbrede transportas** worden gezocht in een stedelijk gebied met veel erfgoedwaarde. **Eén van de vragen hierbij is welke kansen en risico's het rechtdoortracé met zich meebrengt voor een vernieuwde, kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling.**

Het gaat bijvoorbeeld over nieuwe kaaien, een nieuwe rol voor erfgoed in de nieuwe stedelijke context, maar ook over de aantasting van de stedelijke structuur. Het is namelijk mogelijk dat bepaalde bouwlijnen moeten verdwijnen of dat het bredere kanaal een nieuwe barrière in de stad wordt. Om hier goed zicht op te krijgen, moeten deze zaken grondig worden onderzocht.

Voor het rechtdoortracé moeten de bestaande oude sluisen 9 en 10 verdwijnen. Of ook sluis 11 - ter hoogte van de aansluiting van het kanaal op de Leie - verdwijnt, hangt af van de exacte aansluiting van het kanaal op de Leie. Op de figuur is de sluis met bijhorende infrastructuur indicatief aangeduid in de zone tussen de Gentssteenweg en de R8, evenals de sluiscolk die meteen opwaarts van de spoorlijn ligt. Deze ligging betekent dat het waterpeil zal dalen ten opzichte van het huidige waterpeil. In de zone tussen de spoorlijn en de Gentssteenweg gaat het om een daling van ongeveer 5 meter en in de zone tussen de Gentssteenweg en de Leie gaat het over 2,5 à 3 meter.



Onder andere de visuele effecten en de effecten op de omliggende bebouwing worden daarom bestudeerd.

Op vlak van **mobiliteit** betekent het rechtdoortracé dat de huidige infrastructuur van de R8 op zich kan behouden blijven. De twee infrastructuren zijn niet aan elkaar gelinkt. De Gentssteenweg wordt hersteld door middel van een nieuwe brug.

Enkele voorbeelden van onderzoeksvragen bij het rechtdoortracé zijn:

(1) Is een evenwicht mogelijk tussen enerzijds de benodigde ruimte voor de inpassing van het kanaal in het stedelijk weefsel en anderzijds een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling? Wat betekent een mogelijke waterpeildaling voor de beleving van de kanaalomgeving?

(1) Zijn de hinderaspecten en bouwriscos tijdens de aanleg voldoende beheersbaar? Er zal immers gedurende een lange periode moeten gewerkt worden in een sterk bebouwde en bewoonde omgeving waarin ook veel erfgoed aanwezig is.

(2) Welke erfgoedelementen kunnen behouden blijven en binnen welke context?

(8) Hoe kan nautisch een goede aansluiting met de Leie worden voorzien?

3 Ringtracé

Het ringtracé gaat ervan uit **gebundeld** te worden met de R8, waarbij niet alleen het kanaal maar ook de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal wordt heringericht. De bedoeling hiervan? Een efficiënt ruimtegebruik bekomen door ze uit te werken als één **ruimtelijk samenhangend infrastructuurproject**. Het ringtracé betekent dus niet alleen de aanleg van een nieuw kanaal in de zone Kortrijk-Harelbeke-Kuurne, maar ook een ingrijpende herinrichting van de R8 tussen de Leie en het bestaande kanaal. De precieze ligging en vormgeving van zowel het kanaal als de R8 (bv. kruising van de Leie via brug of tunnel) zijn nog niet gekend en maken deel uit van verder gepland onderzoek.

Ook de onderlinge ligging van beide infrastructuren is nog niet vastgelegd. Op bijhorende figuur is het kanaal aan de zijde van Harelbeke gesitueerd en de R8 aan de kant van Kortrijk. Deze voorstellingswijze vloeit voort uit het idee om beide infrastructuren onderling zo weinig mogelijk te laten kruisen. Hierdoor komt het tracé op de grens van Kortrijk, Harelbeke en ook Kuurne te liggen. Enkele **ruimtelijke aandachtspunten** zijn het bedrijventerrein Stasegem, de Venning, de omgeving Gentssesteenweg-Zandbergstraat-Hippodroomstraat en de oude Leiearm. De aandachtspunten van het bypassstracé zijn ook bij het ringtracé relevant. Er zijn bijkomend echter nog specifieke zaken te onderzoeken. Zo kan een bundeling van beide infrastructuren bijvoorbeeld zorgen voor een grote totale breedte, wat een belangrijke barrière kan vormen tussen Kortrijk en Harelbeke. Maar de variatie in onderlinge ligging en afstand laat ook **veel mogelijkheden** open voor een kwalitatieve ruimtelijke afwerking (nieuwe kaaien), ecologische corridor, overgangsgedebied tussen twee steden etc.



In het ringtracé wordt de **sluis** op het nieuwe stuk kanaal gebouwd. Met een ringtracélengte van ca. 1.400 m komt de sluis naar alle waarschijnlijkheid opwaarts van de spoorweg. Op de figuur werd de sluis hier al meteen gesitueerd.

Voor het thema **mobiliteit** wordt niet alleen de herinrichting van de R8 onderzocht, ook de wijze waarop Kortrijk, Harelbeke, Kuurne en omliggende

bedrijvenzones onderling verbonden worden en ontsluiten naar de R8, behoort tot de vragen. Aanpassingen aan de R8 kunnen namelijk ook op meer lokale schaal de mobiliteit beïnvloeden. De voornaamste bijkomende vraag t.o.v. het bypassstracé stelt zich dan ook rond mobiliteit:

(3) Kan de ontsluiting naar de R8 verlopen via één aansluitingscomplex, gesitueerd tussen de spoorlijn en het bestaande kanaal?
(4) Is het mogelijk om de onderlinge verbinding tussen Harelbeke en Kortrijk te realiseren via de Gentssesteenweg?

DE ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA

Hoe formuleer ik een opmerking?

Alle informatie over de studie en mogelijkheden voor inspraak vind je ook terug op www.kanaalbossuitkortrijk.be



MOMENT VOOR PUBLIEKE RAADPLEGING

De alternatievenonderzoeksnota is een openbaar document waarbij inspraak mogelijk is. Iedereen heeft dertig dagen de tijd om **eventuele opmerkingen te formuleren** over de onderzoeksvragen, -methodiek en manier van beoordeling. Deze publieke raadpleging loopt **van 12 november tot en met 11 december**.

DE NOTA RAADPLEGEN

Je kan de alternatievenonderzoeksnota raadplegen **bij jouw stad of gemeente** of via de website www.kanaalbossuitkortrijk.be.

DE ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA

Hoe formuleer ik een opmerking?

HOE FORMULEER IK EEN OPMERKING?

Een opmerking moet je **schriftelijk indienen** via brief of e-mail. Je kan een **brief** aan jouw stad of gemeente bezorgen, of stuur hem bij voorkeur rechtstreeks naar:



De Vlaamse Waterweg nv
Afdeling Bovenschelde
Guldensporenpark 105
9820 Merelbeke

Je kan ook een **e-mail** versturen naar:



bovenschelde@vlaamsewaterweg.be

CONSULTATIEMOMENTEN

Heb je nog een bijkomende vraag of wil je hulp bij het indienen van een opmerking? Dan kan je langskomen op een van onderstaande momenten:

- > **Woensdag 28 november, van 14 - 19 uur:**
stadhuis Kortrijk, Papestraat, 8500 Kortrijk
- > **Woensdag 5 december, van 15 - 20 uur:**
stadhuis Harelbeke - Marktstraat 29, 8530 Harelbeke



MEER WETEN OVER DE STUDIE?

Op www.kanaalbossuitkortrijk.be
vind je alle informatie
over de studie.



De Vlaamse Waterweg nv en de verschillende steden en gemeenten houden je op de hoogte van verdere ontwikkelingen in de studie.

Heb je nog vragen of opmerkingen? Spreek dan gerust een van de verantwoordelijken van De Vlaamse Waterweg nv aan.

Je kan je vragen ook altijd doorsturen via e-mail of ons contacteren via telefoon. Onze contactgegevens vind je ook terug in de folder.

Wil je op de hoogte blijven van de studie of je inschrijven voor de digitale nieuwsbrief, surf dan naar onze website en sociale media.



09 292 12 11



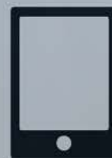
seineschelde@vlaamsewaterweg.be



www.kanaalbossuitkortrijk.be



#seineschelde



Initiatiefnemer
De Vlaamse Waterweg nv

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