

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**24ste jaargang**  
**nr. 10 – 2 april 2019**

---

**In het Bulletin van Vragen en Antwoorden worden vragen van Raadsleden en de antwoorden daarop letterlijk en volledig opgenomen. Elke brieven-schrijver is verantwoordelijk voor zijn/haar tekst waarvan de inhoud niet bindend is voor het stadsbestuur.**

## **Vraag 933: Raadslid Karel Scherpereel (14/02/2019)**

### **aanrekeningen in containerpark**

Waarom vraagt men aan een onderwijsinstelling bij het aanvragen van een code kaart in het containerpark of die tot het stedelijk onderwijs of tot een ander onderwijs behoort?  
Is er een verschil bij het de aanrekening van afval?

### **Antwoord 933:**

De inrichtende macht van elke school ontvangt van Vlaanderen werkingsmiddelen, deze dienen onder andere om in te staan voor het afvalbeheer. Dat geldt ook voor de gemeentelijke scholen: het lokale bestuur ontvangt voor die scholen Vlaamse werkingsmiddelen die onder meer gebruikt worden om de kosten voor het afvalbeheer van de school te dragen. Stadsscholen betalen daarom niet op het recyclagepark. Andere scholen die niet tot het stedelijk onderwijs behoren, beschikken over de gebruikelijke 300 kg. gratis betalende afvalstoffen per adres.

## **Vraag 934: Raadslid Karin Robert (15/03/2019)**

### **Terrein langs de B. Ruzettelaan, tussen het kanaal Brugge-Gent, het Zuidervaartje en de Katelijnebrug.**

We lezen in het Brugs Beleidsprogramma 2019-2024, meer specifiek bij beleidspunt 183: Er moet een alternatieve randparking komen "in plaats van de geplande randparking Katelijne". We onderzoeken mogelijke pistes voor het realiseren van randparkings in o.a. Sint-Kruis, Assebroek en Sint-Michiels.

Toch wordt op bovenvermeld terrein langs de B. Ruzettelaan, nog steeds geparkeerd:

- auto's staan er dagelijks (zie bijgevoegde foto)
- campingcars staan er soms meerdere dagen.

Kan er een volledig verbod komen op dit gratis parkeren in deze groene natuurzone die volgens het beleidspunt 183 geen randparking wordt?

Dit kan adhv eenvoudige en duidelijke signalisatie: 'Fietsers en voetgangers kunnen door - Auto's niet'.

Nu kunnen auto's té makkelijk doorrijden tot op het terrein.

## **Antwoord 934:**

### **Terrein Baron Ruzettelaan tussen het kanaal Brugge-Gent, het Zuidervaartje en de Katelijnebrug**

Naast de inrit van het tankstation 'Lukoil' staat er reeds een C3-bord met als onderbord 'privaat domein'. Het is nu al verboden om hier door te rijden. We kunnen dit niet afdwingen door infrastructurele maatregelen aangezien deze route gevrijwaard moet blijven voor het onderhoud van de waterlopen en de hoge Katelijnebrug door de diensten van het Gewest. Bovendien bestaat het bord dat u aanhaalt niet volgens de wegcode en heeft dit ook geen wettelijke waarde.

Bij onze diensten is er ook geen structureel probleem gekend van wagens die geparkeerd staan op dit terrein. Het gebied kent bovendien noch planologisch noch vanuit het Natuurdecreet (VEN / IVON / Natura 2000) een bescherming als natuurgebied. De actuele ecologische waarde van het opgespoten terrein is vandaag beperkt en is als een ruderaal vegetatie te bestempelen.

## **Vraag 935: Raadslid Karel Scherpereel (22/03/2019)**

Wat wordt er gerealiseerd van het project: 'de stadsvaart'. Een ambitieus plan waar nog weinig van gehoord wordt.

## **Antwoord 935:**

### **Project de stadsvaart**

Een belangrijk aspect van het project Stadsvaart is een vlotte toegang realiseren van en naar de havens van Zeebrugge en Oostende. Deze havens beschikken vandaag immers niet over een performante binnenvaartontsluiting. In het project Stadsvaart wordt bekeken welke aanpassingen aan de ringvaart in Brugge noodzakelijk zijn om een vlotte passage voor schepen van CEMT klasse Va mogelijk te maken (= schepen met een laadvermogen tot 3.000 ton), waarbij een vlotte doorstroming van het wegverkeer een belangrijk element is in het onderzoek.

In eerste instantie wordt gefocust op de twee grootste knelpunten voor de binnenvaart: de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis. Deze projecten zijn opgenomen in het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019.

#### Steenbruggebrug:

Zowel voor de scheepvaart als het wegverkeer vormt de brug, die een belangrijke verbinding is tussen Brugge en Oostkamp, een knelpunt: ze is sterk verouderd, te smal voor schepen en zorgt voor lange wachttijden voor het wegverkeer. Ook de krappe bocht die vlakbij de brug ligt, is te krap voor schippers en vraagt om moeilijke manoeuvres.

De startnota werd op de vergadering van 11 februari 2019 door de iGBC (intergemeentelijke begeleidingscommissie) goedgekeurd. Op de RMC (regionale mobiliteitscommissie) van 11 maart gaf de kwaliteitsadviseur een positief advies. Op basis van het advies en in samenwerking met de projectpartners (De Vlaamse Waterweg nv, het agentschap Wegen en Verkeer (MOW), De Lijn, stad Brugge, gemeente Oostkamp) wordt het project verder vormgegeven en voorbereid voor uitvoering ten vroegste in 2021. Nog dit jaar worden het voorontwerp, de projectnota en de tweede fase van het project-MER afgerond.

#### Dampoortsluis:

De huidige Dampoortsluis is sterk verouderd, verbruikt veel water en is te klein voor grotere types van schepen. Dit leidt tot hoge onderhoudskosten, onverwachte stremmingen en hinder voor het wegverkeer. De Vlaamse Waterweg nv onderzoekt de mogelijkheid een nieuwe sluis te bouwen en bestudeert hiervoor verschillende locaties en opties.

Naast een technisch onderzoek wordt hiervoor een advies aan UNESCO gevraagd om na te gaan wat de mogelijke impact is op erfgoedwaarden. Deze adviesvraag wordt momenteel door de dienst Monumentenzorg & Erfgoedzaken, in samenwerking met het agentschap Onroerend Erfgoed en De Vlaamse Waterweg nv, opgesteld. De adviesvraag gaat ruimer dan de locatie voor de nieuwe sluis en beschouwt tevens een aantal andere knelpunten langsheen de ringvaart in Brugge. Dit onderzoek is dus lopende en er moeten ter zake eerst een paar beleidskeuzes gemaakt worden vooraleer verdere stappen kunnen gezet worden.