

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**22ste jaargang
nr. 9 – 14 maart 2017**

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

Vraag 759: Raadslid Jos Demarest (6/01/2017)

Graag had ik informatie ontvangen ivm de luchtkwaliteit van de binnenstad.

Hoeveel maal werd de luchtkwaliteit gemeten in 2016?

Op welke manier werd dit gedaan?

Wat zijn de resultaten van deze meting(en)?

Welke evoluties zijn merkbaar in de laatste vijf jaar?

Zijn er oorzaken aan te geven van deze evoluties?

Welke gevolgen trekt het stadsbestuur uit deze resultaten?

Antwoord 759:

Luchtkwaliteit binnenstad

Als bijlage het antwoord op uw schriftelijke vraag.

Metingen luchtkwaliteit:

A. Metingen luchtkwaliteit met vaste meettoestellen: De fijn stoffracties PM10, PM 2,5 en PM1,0 werden continue gemeten in 2014,2015 en 2016 op twee verschillende locaties in de binnenstad:

-Ter hoogte van de **Gulden vlieslaan 33** van 13/06/2014 tot 15/06/2015 om de invloed van het verkeer op de binnenring en invloed bushalte na te gaan:

De daggemiddelde waarde voor de fijn stoffractie PM10 (50 µg/m³) werd op jaarbasis 19 keer overschreden, wat voldoet aan de Europese richtlijnen op jaarbasis (maximaal 35 keer toegelaten op jaarbasis).

De invloed van het verkeer in de ochtendspits, middag en avondperiode veroorzaakt een kleine verhoging van de fijn stoffractie PM10, met dikwijls enkele hoge kortstondige pieken van fijn stof

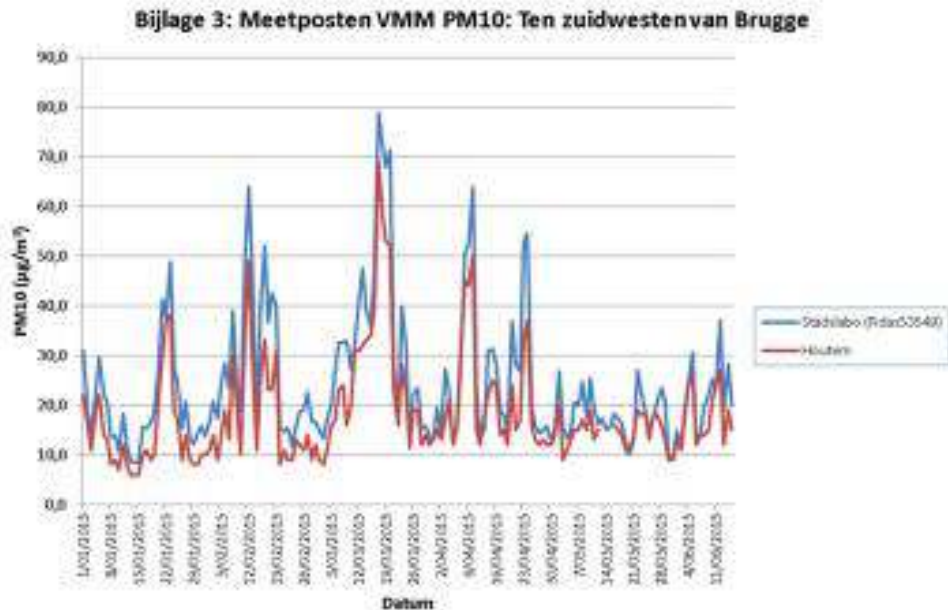
PM10 boven de $50\mu\text{g}/\text{m}^3$. De daggemiddelde waarde voor PM10 voldoet dan wel nog aan de grenswaarde van $50\mu\text{g}/\text{m}^3$

Er werd een duidelijke lokale bijdrage aan PM10 vastgesteld in de Gulden vlieslaan, in vergelijking met de landelijke locatie Houtem (meetpost VMM), zie bijgevoegde figuur.

Er werden soms verhoogde waarden aan PM2,5 vastgesteld in de Gulden vlieslaan, in vergelijking met de achtergrondlocatie in de Stijn Streuvelstraat

Voldoet zowel voor PM10 als voor PM2,5 aan de Europese richtlijnen

Vergelijking PM10 fractie Guldenvlieslaan met landelijke gemeente Houtem



-Metingen ter hoogte van de **Hoefijzerlaan** van 01/08/2015 tot 30/09/2016 ter controle van de invloed van het verkeer en de omleiding van het verkeer door de werken aan het station: De daggemiddelde waarde voor de fijn stoffractie PM10 ($50\mu\text{g}/\text{m}^3$) werd op jaarbasis 13 keer overschreden, wat voldoet aan de Europese richtlijnen op jaarbasis (maximaal 35 keer toegelaten op jaarbasis). 7 van de 13 overschrijdingen werden veroorzaakt door de wegenwerken in de aanpalende straat (werfvoertuigen).

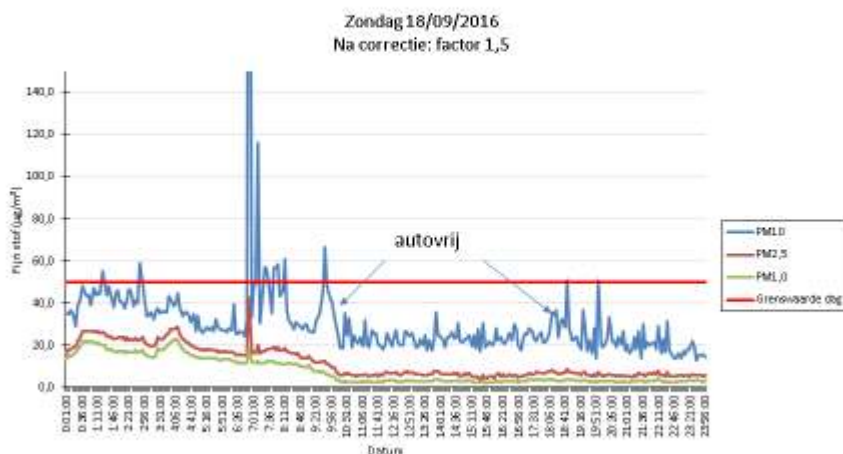
De omleiding van het verkeer via de Bevrijdingslaan als gevolg van de werken aan het station, heeft geen grote invloed gehad op de luchtkwaliteit in de Hoefijzerlaan.

De jaargemiddelde waarde voor de fijn stoffractie PM 2,5 voldoet aan de Europese richtlijnen.

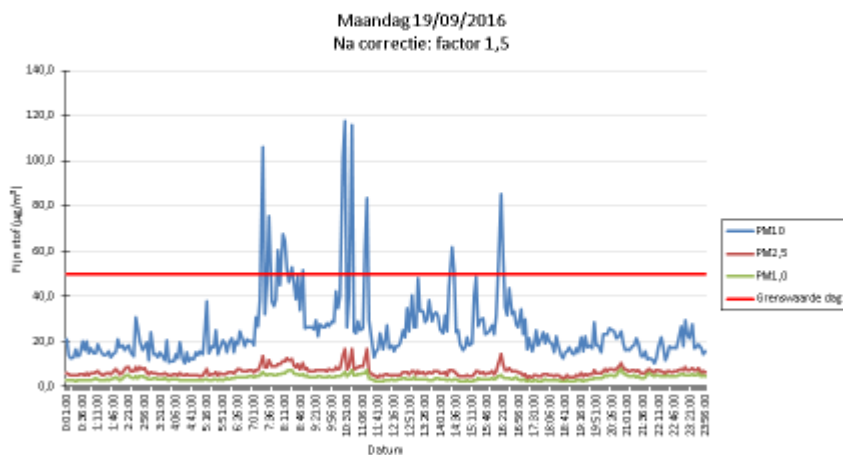
B. Metingen uitgevoerd in streetcanyon Noordzandstraat invloed verkeer:

Meetperiode van 16/09/2016 tot 3/10/2016 met draagbaar meettoestel voor meting fijn stof PM10, PM2,5 en PM1,0:

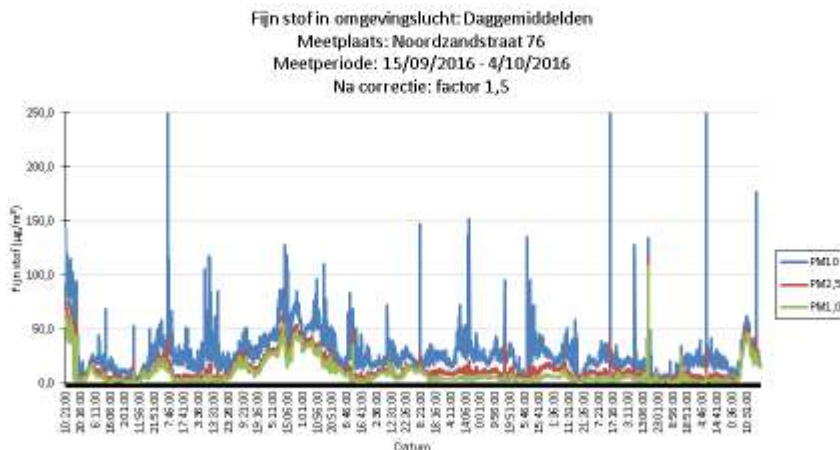
Autoloze zondag Noordzandstraat, streetcanyon, effect verkeer



Noordzandstraat, streetcanyon invloed verkeer



Continue meetwaarden van 16/09/2016 tot 3/10/2016 in de Noordzandstraat, invloed verkeer



Uit de bovenstaande figuren kan duidelijk de invloed van het verkeer op de luchtkwaliteit in de Noordzandstraat worden vastgesteld:

De invloed van het verkeer veroorzaakt verhogingen van de fijn stoffractie PM10, met dikwijls enkele hoge kortstondige pieken van fijn stof PM10 boven de $50\mu\text{g}/\text{m}^3$. De daggemiddelde waarde voor PM10 voldoet wel nog aan de grenswaarde van $50\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Bij vergelijking van de ogenblikkelijke meetwaarden op de autoloze zondag (zie figuur) wordt vastgesteld dat de luchtkwaliteit duidelijk verbetert als het verkeer wordt geweerd in de Noordzandstraat. De pieken voor de fijn stoffractie PM10 boven de grenswaarde vallen weg, de fijn stofconcentraties zakken tot een stabiele achtergrondswaarde.

Deze metingen bevestigen gedeeltelijk de vaststellingen van het project Atmosys van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) dd 2011-2012:

- Metingen PM10 PM2,5 en PM1,0 en NO2 op verschillende locaties in Brugge

1. Stedelijke achtergrond: Jacobinessenstraat
2. Invalsweg: langs de Expressweg, t h v de velodroomstraat
3. Streetcanyon: Noordzandstraat

- **Periode: 1 jaar van 29 juni 2011 tot 11 juli 2012**

- Conclusies voor NO2:

- Stedelijke achtergrond en de invalsweg voldoen, de streetcanyon voldoet niet, door de smalle ingesloten straat treedt er lokale verhoging op

- De absolute bijdrage aan het NO₂ jaargemiddelde t o v de stedelijke achtergrond van de meetplaats aan de streetcanyon (+ 18,1 µg/m³) is drie maal hoger dan deze van de invalsweg (+6,1 µg/m³)

- **Conclusie Atmosys VMM:**

- Conc aan PM₁₀ 29% gemiddeld hoger in streetcanyon
- Aantal overschrijdingen (>50 µg/m³) in streetcanyon hoger dan 35, voldoet niet, de andere locaties voldoen wel
- De roetconcentraties in de streetcanyon zijn meer dan dubbel zo hoog dan op de stedelijke achtergrondplaats. (correlatie roet en ultra fijn stof)
- Actie nodig om het verkeer te verminderen of te verplaatsen

C. Metingen meetfiets:

Bedoeling om concentratieverschillen in kaart te brengen en hot spots te identificeren

De fietsroute wordt gespreid over verschillende dagen en verschillende tijdstippen.

Meting van **ogenblikkelijke waarden** voor fijn stof PM₁₀, PM_{2,5} en PM_{1,0} en ultra fijn stof UFP (tussen de 20 nm en 1µm)

Gebruik van GPS voor de positiebepaling, PC voor data opslag en datacommunicatie, luchtkwaliteitsmonitoren voor ultra fijn stof en fijn stof met controlescherm gemonteerd op stuur
Na verwerking visualisatie op GIS kaart

- Evaluatie fietsroutes:

De 12 vastgelegde fietsroutes werden met de meetfiets gecontroleerd

Bij vaststelling van alternatieve routes die worden genomen door de fietsers, werd deze aanvullend gefietst om te kijken of de luchtkwaliteit daar slechter is.

Zie bestand met meetkaarten, invloed verkeer duidelijk vast te stellen bij het ultra fijn stof

- Vb **Vestingroute**

- Duidelijk verschil tussen de fietsroute op de vesten en de fietsroutes langs de weg. Ook duidelijk verhoogde waarden ter hoogte van de lichten en bruggen, ook slechter bij het fietsen op fietspad juist naast de weg voor de ultra fijne stoffractie.

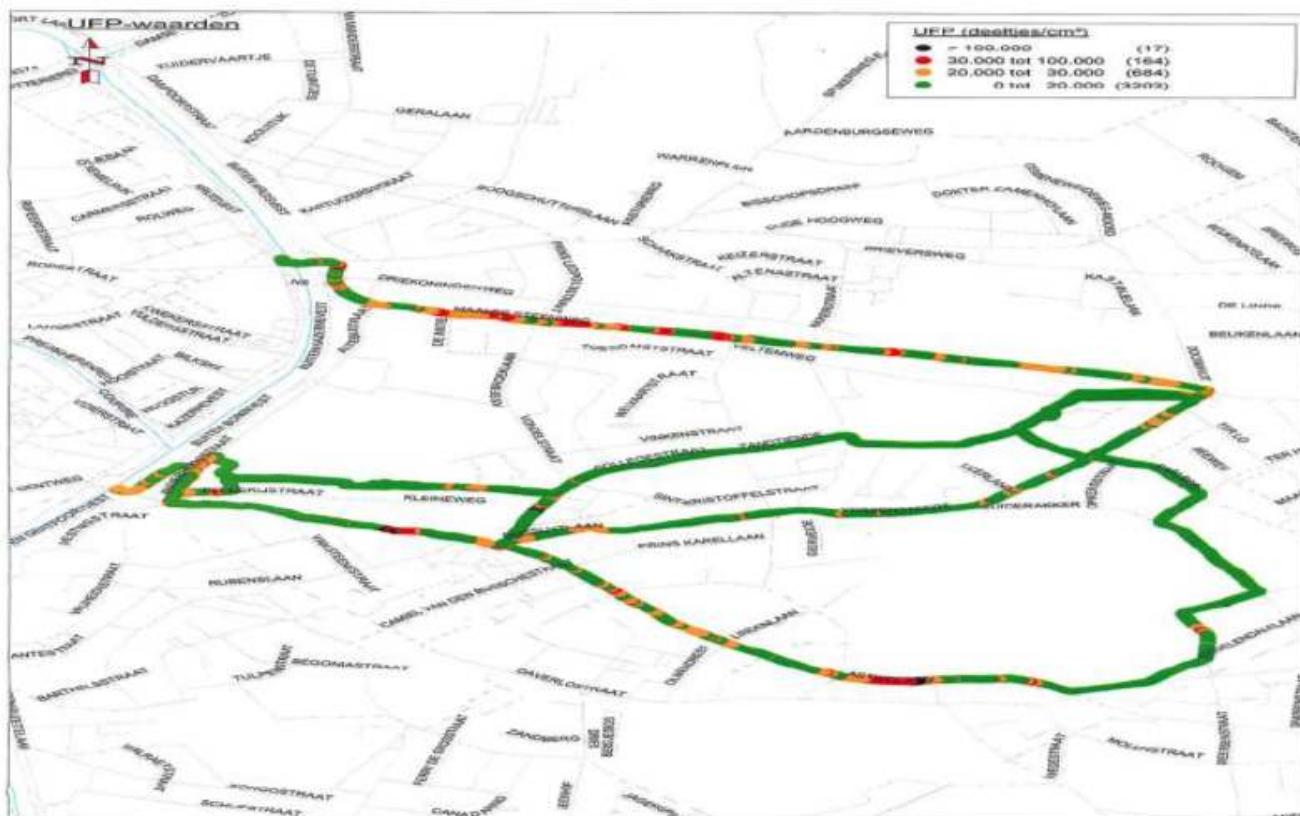
- Fietsen langs de vastgelegde fietsroute is beter dan tussen en langs het verkeer fietsen.

- De zones met groene kleur zijn goed, de zones met oranje kleur zijn minder goed en de rode zones zijn slecht.

Vestingroute 07/09/2016



Vb fietsroute 5 Centrum-Malehoek:
Fietsroute 5 /periode 14u43 tot 15u51



Fietsen van het centrum naar Malehoek langs fietsroute 5 is betreffende de ultra fijn stof belasting, veel beter dan langs de Maalse steenweg of langs de Astridlaan fietsen.

Binnenstad: periode 7u33 tot 8u33





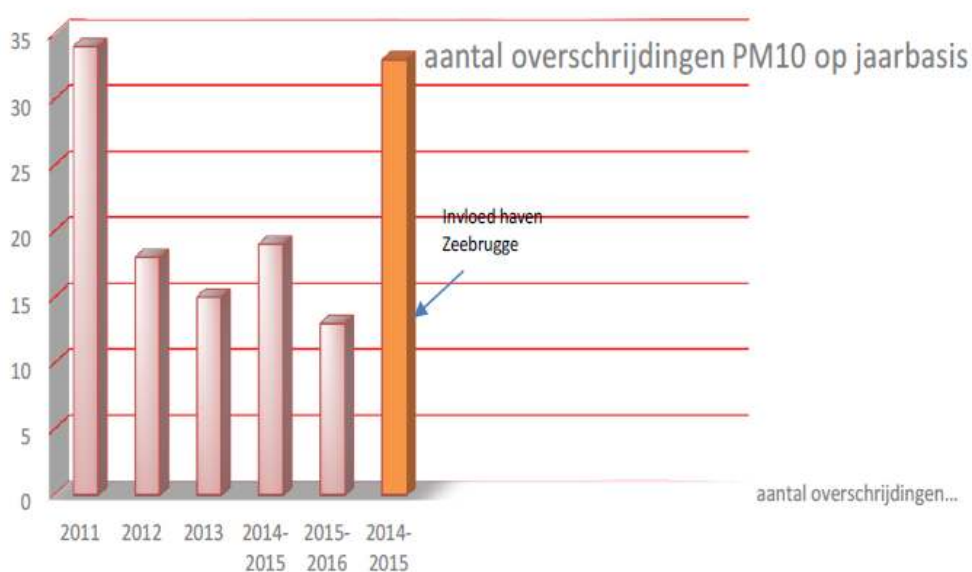
Op basis van de ogenblikkelijke metingen van ultra fijn stof met de meetfiets, wordt duidelijk vastgesteld waar de hotspots zich bevinden in de binnenstad. De zones met groene kleur zijn goed, de zones met oranje kleur zijn minder goed en de rode zones zijn slecht. Er wordt een duidelijk verband vastgesteld tussen de verhoogde ogenblikkelijke waarden aan ultra fijn stof en het verkeer in de binnenstad.

D. Evolutie luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit voldoet aan de EU richtlijn 1999/30/EG voor de fijn stof fractie PM10 en is meestal beter dan de luchtkwaliteit in de andere provincies. In vergelijking met de situatie in

Evolutie aantal overschrijdingen PM10 op jaarbasis

PERIODE	aantal overschrijdingen PM10 op jaarbasis	
2011	34	Maandelijks continue metingen op verschillende locaties in Brugge
2012	18	
2013	15	maandelijks continue metingen op verschillende locaties in Brugge binnenstad
2014-2015	19	Gulden vlieslaan continue metingen
2015-2016	13	Hoefijzerlaan continue metingen
2014-2015 Zeebrugge	33	Baron de Maerelaan (invloed haven Zeebrugge)



Dalende evolutie van het aantal overschrijdingen, voldoet aan de normen, evenwel nog hoge waarden in de Baron de Maerelaan in Zeebrugge (invloed haven Zeebrugge)

2011 en 2012 is er een duidelijke verbetering merkbaar. Ook de jaargemiddelde streefwaarde voor de fijn stof fractie PM_{2,5} opgenomen in de Europese richtlijn lucht 2008/50/EG wordt gehaald voor alle locaties. (jaargemiddelde 25 µg/m³ PM_{2,5})

Vraag 760: Raadslid Sabine Helleputte (2/02/2017)

Betreft: Zone 30 in de Doornhut te Sint-Kruis

Onlangs kreeg ik de vraag van enkele bezorgde bewoners waarom de straat Doornhut in Sint-Kruis geen zone 30 is? Dagelijks aanschouwen de bewoners van deze straat met open mond hoe snel wagens, moto's en bestelwagens door deze straat "vliegen". De bewoners vinden dit vreemd daar alle omringende straten wel zone 30 zijn.

Zijn er plannen of kan er ernstig overwogen worden om ook de Doornhut zone 30 te laten worden?

Antwoord 760:

Zone 30 Doornhut

In het mobiliteitsplan is de Doornhut opgenomen als een lokale weg type IIa. Dit betekent dat deze weg dienst doet als een lokale ontsluitingsweg van een deelgemeente en/of woonkernen. In totaal zijn er 13 wegen op het Brugse grondgebied die geselecteerd zijn als lokale weg type IIa:

- Rijselstraat (ten noorden van Chartreuseweg);
- Leopold I-laan - Leopold II-laan;
- J. Breydellaan - Lange Vesting;
- Doornhut;
- Vossensteert - Bossuytlaan;
- Engelendalelaan;
- Koningin Astridlaan;
- Koning Leopold III-laan;
- Legeweg : tussen N31 en Pastoriestraat;
- Canadezenstraat (N312).

Volgens de uitgangspunten van het mobiliteitsplan is dit een lokale ontsluitingsweg die om het ontsluiten langs deze weg te bevorderen geen regime 30km/u krijgt.

Vraag 761: Raadslid Jasper Pillen (3/02/2017)

Betreffende de gevolgen van het parkeerplan voor het Fort Lapin

Uit de plannen voor het nieuwe Parkeerplan blijkt dat het Fort Lapin uitgesloten is van de blauwe zone. Bewoners (die met steeds meer zijn hier door het bouwproject) en handelszaken maken zich zorgen over de nu al hoge parkeerdruk.

Ik heb de volgende twee vragen:

- Klopt het dat het Fort Lapin uitgesloten is van de blauwe zone te Sint-Jozef?
- Wat is de reden hiervoor?
- Kan deze straat alsnog opgenomen worden in de blauwe zone waarna ook hiervoor een evaluatie zal plaatsvinden?

Antwoord 761:

Parkeerplan Fort Lapin

Het is inderdaad correct dat Fort Lapin niet opgenomen is in de blauwe zone Sint-Jozef, net zoals het volledig oostelijke deel van de Brugse ring (R30). Dit werd zo beslist omdat er meer dan voldoende parkeerplaatsen zijn en het aantal woningen beperkt is.

Zoals reeds eerder meegedeeld wordt de invoering van het parkeerbeleid van zeer nabij opgevolgd en zal dit in augustus van 2017 reeds geëvalueerd worden. De opmerkingen over Fort Lapin zullen hierbij meegenomen worden.

Vraag 762: Raadslid Hugo De Bondt (3/03/2017)

Aanduiding 'zone 30 km' te Sint-Andries

De Sint-Andriesnaren staan achter de invoering van de snelheidsbeperking van 30 km/u. met haar twee toegangswegen naar de scholen O.-L.-Vrouw Hemelvaart, De Boomhut en De Varens in hun wijk Doornstraat / Lange Molenstraat (en omgeving). Maar zij vinden dat de aanduiding van de snelheidsbeperking heel wat beter kan. Het is niet omdat enkel aan het begin van een weg een 30 km-bord staat dat elke weggebruiker - ook de toevallige gebruiker van één van de zijwegen - weet heeft van de snelheidsbeperking in alle straten. En er zijn heel wat toevallige gebruikers zoals: familie en vrienden van de bewoners, bezoekers van de voetbalmatches van Club en Cercle, zwemliefhebbers S & R Olympia...

Ik ben zo vrij om het ontbreken van de signalisatie op de volgende wegen hier aan te geven:

- inrit Doornstraat vanuit de Kon. Leopold III-laan;
- vanuit Ter Straeten in de Doornstraat (beide richtingen);
- vanuit Betferkerklaan in de Doornstraat (beide richtingen);
- vanuit Grote Eede in de Betferkerklaan (beide richtingen);
- vanuit Oorlogsvrijwilligerslaan in de Betferkerklaan (beide richtingen);
- vanuit 't Hoge in de Diksmuidse Heirweg;
- vanuit Ieperleet in de Diksmuidse Heirweg;
- vanuit Zevenbergenlaan in de Diksmuidse Heirweg.

Verder vind ik het onlogisch: in de P. Debbautlaan staat net voor die vrij gevaarlijke bocht, komende van de Diksmuidse Heirweg, een bord dat aangeeft dat de snelheidsbeperking van 30 km/uur niet meer geldt. Maar op het einde met de kruising Torhoutsesteenweg staat dan toch een bord dat het einde van de snelheidsbeperking aangeeft. Nog een persoonlijke bedenking: misschien eens onderzoeken of het niet beter zou zijn om hier éénrichtings-verkeer in te voeren. Dit uiteraard na consultatie van de bewoners.

Mag ik aandringen om dit alles eens nader te gaan bekijken?

Antwoord 762:

Aanduiding zone 30 km/u Sint-Andries

De Zone 30 in de wijk Doornstraat is duidelijk afgebakend door de borden fig. F4a en F4b (zone30). Alle borden staan duidelijk opgesteld aan de toegang van deze zone.

Eigen aan een zone reglementering is net dat er verschillende straten binnen de zone gereguleerd worden zonder dat telkens afzonderlijke borden deze reglementering herhalen.

In de volledige Pierre Debbautstraat is de zone 30 van toepassing. De gevaarlijke bocht is eveneens aangeduid in beide richtingen door het bord fig. A1 (gevaarlijke bocht). Zoals voorzien staat er op het kruispunt Pierre Debbautstraat met de Torhoutse Steenweg een bord fig. F4b die het einde van de zone 30 aanduidt.

De rijbaan in de Pierre Debbautstraat is 5,20 meter breed zodat het kruisen op een veilige manier kan gebeuren.

Vraag 763: Raadslid Charlotte Storme (8/03/2017)

Recent (1 tot 2 weken geleden) vond snelheidscontrole plaats langs de Weidestraat (Assebroek). De wagen met flitsapparaat stond geparkeerd ongeveer ter hoogte van de jeugdlokalen, overzijde van de school Haverlo.

Kan mij hieromtrent het volgende worden meegedeeld: hoe lang werd gecontroleerd/geflitst; hoeveel wagens werden geflitst; indien mogelijk ook het percentage (aantal wagens die zich niet aan de opgelegde snelheid hielden ten opzichte van het totaal aantal wagens die voorbijreden).

Antwoord 763:

Snelheidscontrole Weidestraat

De repressieve snelheidscontroles die recent werden uitgevoerd in de Weidestraat zijn ondernomen in het kader van een projectmatige snelheidsprocedure die werd opgestart naar aanleiding van een melding over overdreven snelheid. Daarbij werden in eerste instantie objectieve gegevens verzameld over de gevoerde snelheden door het plaatsen van een anoniem telapparaat. De analyse van de resultaten toonde een structureel snelheidsprobleem aan: 36% van de bestuurders beging een snelheidsovertreding. Daarom werd in tweede instantie overgegaan tot het zetten van het preventief snelheidsindicatiebord in de beide rijrichtingen zodat de bestuurders konden worden gesensibiliseerd en zich een mentaliteitswijziging kon bewerkstelligen. De gegevensanalyse toonde aan dat er zich een licht positieve evolutie voordeed: 23,46% van de bestuurders beging gedurende deze preventieve periode een snelheidsovertreding.

Omdat er toch nog steeds een snelheidsprobleem werd waargenomen, werd overgegaan tot het voeren van gerichte repressieve snelheidscontroles tijdens de schoolspitsuren. Deze repressieve fase wordt uitgevoerd in drie stappen, met name:

- 1) De eerste stap betreft een eerste controleperiode waarbij 3 repressieve snelheidscontroles worden uitgevoerd tijdens respectievelijk de ochtend-, middag-, en avondschoolspits.
- 2) De tweede stap betreft een tussenfase van twee weken zodat de bestuurders de kans krijgen om hun verkeersgedrag te wijzigen na het ontvangen van de onmiddellijke inning.
- 3) De derde stap betreft een tweede controleperiode waarbij wederom drie repressieve snelheidscontroles worden uitgevoerd tijdens respectievelijk de ochtend-, middag-, en avondschoolspits.

Momenteel werden de 3 repressieve snelheidscontroles van de eerste controleperiode volledig uitgevoerd (telkens één uur controle) en werd – na een tussenfase van twee weken – de tweede controleperiode aangevangen. Tijdens de eerste controleperiode werden in totaal 413 voertuigen gecontroleerd waarbij een aandeel van 24,7% van de bestuurders een snelheidsovertreding beging.

Om tot een eindadvies te komen en een gepast gevolg te koppelen aan deze snelheidsprocedure, dienen echter nog de resultaten van de tweede controleperiode afgewacht te worden.