



GEWONE ZITTING 2016-2017

10 MAART 2017

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de strijd tegen de door brom-
en motorfietsen voortgebrachte
geluidshinder in het Brussels Gewest**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en
de heer Olivier de CLIPPELE (F))

Toelichting

Problematiek

De door brom- en motorfietsen voortgebrachte geluidshinder is een specifieke vorm van geluidshinder die door het wegverkeer in een stedelijke omgeving wordt voortgebracht. Dat soort geluidshinder tast de levenskwaliteit van de bewoners aan, zowel in de woonwijken als in de meer centraal gelegen wijken. Het probleem is niet nieuw, aangezien het BIM er al in 2005 in zijn analyse van het privévoertuigenpark en de geluidshinder op wees dat « bromfietsen en motorfietsen [een] belangrijke factor van het lawaai [vormen], dat verband houdt met het wegverkeer. Deze voertuigen worden door de burger vaak afgekeurd op basis van de geluidshinder die ze veroorzaken (specifiek lawaai, geluidspiek) en die vaak te maken heeft met een onverantwoordelijk rijgedrag en/of ongeoorloofde veranderingen van het uitlaatsysteem (een beperkte fractie van het totale verkeer) »¹. Voorts heeft het begrip 'structureel geluid' in het plan voor preventie en bestrijding van stadslawaai in het Brussels Gewest voor de jaren 2008-2013 betrekking op het wegverkeer, met inbegrip van de motorfietsen die uitdrukkelijk zijn opgenomen in de subcategorieën van deze categorie van structurele lawaaibronnen².

- 1 Brussels instituut voor Milieubeheer, De BIM-gegevens : lawaai in Brussel, 26. Wagenpark privé-voertuigen en geluidshinder, november 2005.
- 2 *Ibid.*, Plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Plan 2008-2013.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

10 MARS 2017

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la lutte contre les nuisances
sonores des cyclomoteurs et motocyclettes
en Région bruxelloise**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F) et
M. Olivier de CLIPPELE (F))

Développements

Problématique

La problématique des nuisances sonores produites par les cyclomoteurs et motocyclettes est une problématique spécifique au sein de la question des nuisances sonores engendrées par le bruit routier en milieu urbain. Les nuisances produites par certains cyclomoteurs et motocyclettes affectent la qualité de vie des habitants tant dans les quartiers résidentiels que dans des quartiers plus centraux. La problématique n'est pas nouvelle puisque déjà en 2005, dans son analyse sur le parc de véhicules privés et le bruit, l'IBGE notait que « les cyclomoteurs et motos constituent un [...] facteur majeur de bruit lié à la circulation routière. Ces véhicules sont souvent incriminés par les citoyens pour les nuisances sonores qu'ils occasionnent (bruit spécifique, pointe de bruit) et qui sont fréquemment associées à un mode de conduite irresponsable et/ou de manipulation du dispositif d'échappement (provenant d'une fraction limitée du trafic global) »¹. Par ailleurs, dans le Plan bruit de la région bruxelloise couvrant les années 2008 à 2013, la notion de bruit structurel concerne la circulation routière, en ce compris les motos qui sont reprises explicitement au sein des composantes de cette catégorie de sources de bruit structurel².

- 1 Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, Les données de l'IBGE : le bruit à Bruxelles, 26. Parc de véhicules privés et bruit, novembre 2005.
- 2 *Ibid.*, Plan de prévention et lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale, Plan 2008-2013.

De strijd tegen geluidshinder wordt op drie gebieden gevoerd : de controle op de productnormen, de controle op de technische voorwaarden inzake geluidshinder en het opsporen van overtredingen van de geluidsnormen op een grondgebied.

Metingen en reglementair kader

Ondanks de vaststellingen die het BIM al in 2005 heeft gedaan, is de strijd tegen dat specifiek fenomeen in het Brussels Gewest niet altijd doelmatig en doeltreffend.

Het Brusselse Geluidsplan pakt weliswaar de door voertuigen voortgebrachte geluidsoverlast aan, onder meer in het kader van het vademecum voor wegverkeerslawaai in de stad. Het vademecum is nochtans in hoofdzaak een verklarend instrument dat de besluitvorming ondersteunt en bovendien aanbevelingen bevat die vooral betrekking hebben op de wegeaanleg³. Er wordt slechts een enkele keer melding gemaakt van een maatregel ter bestrijding van de door tweewielers voortgebrachte geluidshinder, waarbij gepreciseerd wordt dat de politie, met steun van het BIM, campagnes voor de controle van de voertuigen uitvoert, teneinde de geluidsnormen voor de motorvoertuigen en meer bepaald voor de bromfietsen te doen naleven⁴.

Die enige aanbeveling volstaat echter niet om de door tweewielers voortgebrachte geluidshinder efficiënt en op structurele wijze te bestrijden, en wel om vier redenen.

Ten eerste, omdat in het licht van wat werd aangetoond in andere landen⁵, duidelijk blijkt dat de reglementaire controle op de productnormen – waarop de reglementering gedurende jaren grotendeels gebaseerd werd - niet volstaat om het probleem van de door tweewielers voortgebrachte geluidshinder efficiënt aan te pakken.

Ten tweede, omdat het in een stedelijke omgeving niet aangewezen is om de inachtneming van de productnormen als enige parameter te beschouwen, aangezien een groot aantal motorfietsen geluidshinder kunnen veroorzaken ofschoon ze voldoen aan de productnormen. De ervaren geluidshinder – die ook gebaseerd kan zijn op normen – moet een sleutelement zijn, aangezien die parameter trouwens wordt gebruikt in andere regelgevingen voor andere bronnen van geluidsemisies.

3 Brussels instituut voor Milieubeheer, Vademecum voor wegverkeerslawaai in de stad – volume 1, 4 : parameters die de productie en voortplanting van lawaai beïnvloeden ; volume 1, 8.1, lokale weginrichtingen en hun invloed op wegverkeerslawaai Deel I : Inleiding, definities en samenvatting van de aanbevelingen.

4 *Ibid.*, vol. 1, 3, het wettelijke kader, p. 14.

5 Institute of Noise Control Engineering of the USA, Noisy Motorcycles – An Environmental Quality-of-Life Issue – Final report, a roundtable sponsored by The INCE Foundation and The Noise Control Foundation, 2013.

La lutte contre les nuisances sonores dépend de trois axes : le contrôle des normes de produits, le contrôle des conditions techniques en matière de bruit, et la détection d'infraction à des normes de bruit sur un territoire.

Mesures et cadre réglementaire

Malgré les constats formulés par l'IBGE déjà en 2005, la lutte contre ce phénomène spécifique en région bruxelloise n'est toujours pas effective et efficace.

Certes, le Plan bruit bruxellois aborde la problématique du bruit des véhicules, notamment dans le cadre du vademecum du bruit urbain routier. Néanmoins, le vademecum est essentiellement un outil explicatif d'aide à la décision, dont les recommandations portent de surcroît essentiellement sur les aménagements de voiries³. Il n'existe qu'une seule mention concernant une mesure en vue de lutter contre les nuisances sonores des deux roues, précisant que des campagnes de contrôle des véhicules sont réalisées par la police avec l'appui de l'IBGE afin de faire respecter les normes acoustiques des véhicules à moteur et plus spécialement des cyclomoteurs⁴.

Cependant, cette seule recommandation est insuffisante pour lutter efficacement et structurellement contre les nuisances sonores occasionnées par les deux roues, et ce, pour quatre raisons.

Premièrement, parce qu'il apparaît de façon plus large, à l'instar de ce qui a été démontré dans d'autres pays⁵, que l'axe réglementaire du contrôle des normes de produit – sur lequel a reposé majoritairement la réglementation pendant des années – ne suffit pas pour gérer efficacement la problématique des nuisances sonores des deux-roues motorisés.

Deuxièmement, parce que dans le contexte urbain, prendre comme seul curseur le respect de la norme de produit est peu approprié, quantité de motos pouvant être bruyantes mais néanmoins conformes aux normes de produit. Le bruit ressenti – qui peut aussi reposer sur des normes – doit être un élément clé, ce curseur étant d'ailleurs utilisé dans d'autres cadres réglementaires pour d'autres sources d'émissions sonores.

3 Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, Vademecum du bruit urbain routier – volume 1, 4 : les paramètres influençant la production et la propagation du bruit routier ; volume 1, 8.1, les aménagements locaux de voirie et leur influence sur le bruit routier Partie I : Introduction, définitions et synthèse des recommandations.

4 *Ibid.*, vol.1, 3, le cadre légal, p. 14.

5 Institute of Noise Control Engineering of the USA, Noisy Motorcycles - An Environmental Quality-of-Life Issue – Final report, a roundtable sponsored by The INCE Foundation and The Noise Control Foundation, 2013.

Ten derde, omdat dat type controle niet systematisch uitgevoerd wordt. Die controle vereist niet alleen per definitie een specifieke interventie, maar wordt bovendien niet regelmatig uitgevoerd.

Ten vierde, omdat de uitoefening van een dergelijke controle het Gewest afhankelijk maakt van een ander gezagsniveau. Dat vereist samenwerkingsvormen waarvan de logheid de voornoemde systematiek onder meer kan afremmen. Het opstellen van de productnormen⁶ en de controle op de conformiteit met de technische voorschriften voor door brom- en motorfietsen voortgebrachte geluidshinder⁷ zijn immers federale bevoegdheden, die gebaseerd zijn op de normen vastgesteld bij Richtlijn 78/1015/EG, die verschillende keren geamendeerd werd⁸. Dat is ook het geval voor de bevoegdheid inzake wegcontrole waarbij de zogenaamde technische voorwaarden kunnen worden gecontroleerd⁹. De personeelsleden van het BIM, zelfs degenen die de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie hebben krachtens het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van misdrijven inzake leefmilieu en milieuaansprakelijkheid, zijn geen gemachtigde personeelsleden die mogen toezien op de naleving van de wetten betreffende de politie op het wegverkeer en dus een voertuig mogen tegenhouden om een controle uit te voeren krachtens het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.

Het Gewest zal in 2017 een dag wijden aan motorfietsers om de nadruk te leggen op het belang van een technisch correct onderhouden voertuig¹⁰, maar de geluidshinder en de strijd tegen tuning zullen in dat kader geenszins aan bod komen.

Troisièmement, parce que ce type de contrôle n'est pas systématique. Non seulement il repose, par essence, sur un mode ponctuel mais, en plus, il n'est pas opéré de façon régulière.

Quatrièmement, parce que l'exercice d'un tel contrôle rend la région dépendante d'un autre niveau de pouvoir, ce qui nécessite des coopérations dont la lourdeur peut notamment être un frein au caractère systématique précité. En effet, l'établissement des normes de produits⁶ et le contrôle de la conformité aux conditions techniques en matière de bruit émis par les cyclomoteurs et motocyclettes⁷ sont des compétences fédérales, compétences utilisant les normes fixées par la directive 78/1015/CE plusieurs fois amendée⁸. Il en va de même pour la compétence de contrôle routier permettant de contrôler lesdites conditions techniques⁹. Les agents de l'IBGE, même ceux disposant de la qualité d'officiers de polices judiciaires en vertu du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, ne font pas partie des agents qualifiés pour veiller à l'exécution des lois relatives à la police de la circulation routière – et, donc, ordonner l'arrêt d'un véhicule pour effectuer un contrôle, en vertu de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Par ailleurs, si la Région va mettre en place une journée dédiée aux motocyclistes en 2017 pour mettre l'accent sur l'importance d'un véhicule correctement entretenu sur le plan technique¹⁰, il est à noter que, dans ce cadre, aucun accent n'est mis sur la question des nuisances sonores et de la lutte contre le tuning.

6 Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, art. 6, § 1, II, 1^o.

7 Koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

8 Richtlijn 78/1015/EEG van de Raad van 23 november 1978 betreffende de onderlinge aanpassing van wetgevingen van de lidstaten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatrichting van motorrijwielen.

9 Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.

10 Brussels Hoofdstedelijk Parlement, Midden- en uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2017, Bijlage bij de algemene toelichting, A-425/2 – 2016/2017, deel 4. Beleidsbrief, bevoegdheid verkeersveiligheid – overzicht van de strategische en operationele doelstellingen – IV.1.3.2, p. 1260.

6 Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, art.6, § 1^{er}, II, 1^o.

7 Arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et motocyclettes ainsi que leurs remorques.

8 Directive 78/1015/CEE du Conseil, du 23 novembre 1978, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des motocycles.

9 Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

10 Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Budget des recettes et des dépenses pour l'année budgétaire 2017, Annexe à l'exposé général, A-425/2 – 2016/2017, partie 4. Lettre d'orientation, compétence sécurité routière – aperçu des objectifs stratégiques et opérationnels – IV.1.3.2, p. 1260.

Gewestelijke geluidsnormen en opsporings- en identificatie-infrastructuur

Het Gewest beschikt echter over andere middelen om op te treden. Met het oog op een systematische uitvoering van de controles door gemengde patrouilles van de politie en het BIM, dient er een structurelere en efficiëntere oplossing te worden ingevoerd : specifieke geluidsnormen uitvaardigen met maxima voor de geluidsemissies van brom- en motorfietsen en een meetnetwerk opzetten om de emissies te meten, dat wordt gekoppeld aan een systeem om de emissiebron te identificeren en aldus de overtreders wier voertuigen de toegestane maxima overschrijden, te bestraffen.

Het toepassingsgebied van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving omvat de door voertuigen voortgebrachte geluidshinder¹¹. Op dit ogenblik bestaat er evenwel geen specifiek reglementair kader dat geluidsnormen omvat waarop het Gewest zich zou kunnen baseren om het fenomeen te bestrijden, zoals de besluiten betreffende de door het luchtvaartverkeer voortgebrachte geluidshinder¹², de ingedeelde inrichtingen¹³, het buurtlawaai¹⁴ en de inrichtingen die versterkt geluid verspreiden¹⁵.

Er zij op gewezen dat de invoering van specifieke gewestelijke geluidsnormen voor bromfiets- en motorfietsverkeer niet in strijd is met het bestaan van de door de federale overheid uitgevoerde controle op de productnormen. Juridisch gezien is het inderdaad mogelijk om de twee regelingen te combineren, aangezien het gaat over verschillende bevoegdheden over verschillende aangelegenheden, ondanks de gemeenschappelijke thematiek. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de federale bevoegdheden inzake productnormen en de technische voorwaarden waaraan een voertuig moet voldoen (en zijdelings de bevoegdheid van politie op de verkeersveiligheid die wegcontroles toestaat tijdens welke overtredingen van de technische voorwaarden inzake het door het voertuig voortgebrachte geluid kunnen worden vastgesteld) en de gewestelijke bevoegdheden voor het uitvaardigen van geluidsnormen in het kader van de milieubevoegdheden van de Gewesten. Het bestaan van eerstgenoemde bevoegdheden belet geenszins de

- 11 Ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving, art. 2, 5°.
- 12 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de strijd tegen de door luchtvaartverkeer voortgebrachte hinder.
- 13 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2002 betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door de ingedeelde inrichtingen.
- 14 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2002 betreffende de strijd tegen het buurtlawaai.
- 15 Voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van de voorwaarden voor de verspreiding van elektronisch versterkt geluid in voor het publiek toegankelijke inrichtingen.

Normes de bruit régionales et infrastructure de détection et d'identification

Cependant, la Région dispose d'autres voies possibles pour agir. Pour compléter une systématisation des contrôles effectués par les patrouilles mixtes police-IBGE, il importe d'y ajouter une solution plus structurelle et efficace : édicter des normes de bruits spécifiques établissant des seuils de dépassement pour les émissions provenant des cyclomoteurs et motocyclettes, et établir un réseau de dispositifs de mesures des émissions qui soit couplé à un système d'identification de la source, permettant ainsi un système de sanction vis-à-vis des contrevenants dont les véhicules dépassent les seuils maximaux autorisés.

L'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit urbain couvre dans son champ matériel les nuisances sonores émises par des véhicules¹¹. Cependant il n'existe pas à l'heure actuelle de cadre réglementaire spécifique établissant des normes de bruits sur lequel pourrait s'appuyer la Région pour lutter contre le phénomène, à l'instar des arrêtés existants en matière d'émissions sonores générées par le trafic aérien¹², les installations classées¹³, le voisinage¹⁴, et les établissements diffusant du son amplifié¹⁵.

Il est important de noter que la mise en place de normes de bruit régionales spécifiques au trafic de cyclomoteurs et motocyclettes n'est pas antithétique avec l'existence du contrôle des normes de produits assuré par le fédéral. En effet, un régime cumulatif est juridiquement possible, étant donné qu'il s'agit de compétences différentes sur des objets différents, malgré le caractère commun de la thématique. Il faut différencier les compétences fédérales de normes de produit et de conditions techniques auxquelles doivent répondre un véhicule (et par ricochet la compétence de police de sécurité routière permettant le contrôle routier au cours duquel peut être constaté l'infraction aux conditions techniques de bruit émis par le véhicule) et les compétences régionales relatives à l'établissement de normes de bruit dans le cadre des compétences environnementales des régions. L'existence des premières n'empêchent nullement l'exercice des secondes. Le cas des avions est l'exemple type démontrant qu'un tel régime cumulatif est possible puisque les avions

- 11 Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit urbain, art. 2, 5°.
- 12 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.
- 13 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées.
- 14 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.
- 15 Avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant les conditions de diffusion du son amplifié électroniquement dans les établissements ouverts au public.

uitoefening van laatstgenoemde bevoegdheden. De door vliegtuigen voortgebrachte geluidshinder is het voorbeeld bij uitstek dat aantoonde dat een dergelijke cumulatieve regeling mogelijk is, aangezien de vliegtuigen die in Brussel-Nationaal opstijgen of landen, zowel onderworpen worden aan een conformiteitscontrole door de beheerder van de luchthaven, die onder meer een controle op de geluidsemissies omvat (en dus onderworpen zijn aan een belasting die geïnd wordt door de beheerder van de luchthaven)¹⁶ en tegelijk aan een controle op de geluidsemissies die worden gemeten bij het overvliegen van het Brussels gewestelijk grondgebied¹⁷.

Op operationeel vlak, is de controle op die geluidsnormen volkomen mogelijk, aangezien de identificatie van de voertuigen die de geluidshinder voortbrengen – en de door het Gewest vastgestelde normen overschrijden – voortaan, zowel op wetgevend als op technisch vlak, wordt vergemakkelijkt door twee aspecten : enerzijds is de inschrijving verplicht geworden voor nieuwe en tweedehandsbromfietsen ten gevolge van de wijzigingen die werden aangebracht bij de koninklijke besluiten van 26 maart 2014 en 18 november 2015¹⁸ en anderzijds bestaan er intussen radars waarmee de meting van het geluidsniveau kan worden gekoppeld aan een bepaalde emissiebron in het wegverkeer met een fotografische identificatie van het voertuig dat de geluidshinder voortbrengt. Een dergelijk systeem werd in 2012 getest en vervolgens in gebruik genomen door de Bylaw Services van de stad Calgary : het spoort de geluidshinder op, maakt een foto van het voertuig dat het maximum overschrijdt en verstuurt de kennisgeving van de overtreding van de norm met het bewijs en de te betalen boete¹⁹. Onlangs werd een ander systeem ingevoerd door de politie van de Verenigde Arabische Emiraten na de ontwikkeling van een systeem dat werd ontworpen door de verantwoordelijke voor de verkeersveiligheid binnen het Traffic and Patrols Directorate van de politie van Abu Dhabi²⁰. Voorts heeft de Europese Commissie onderzoek

transitant par Bruxelles-National font l'objet à la fois d'un contrôle de conformité par le gestionnaire de l'aéroport qui comprend notamment un contrôle des émissions sonores (et sont soumis à une taxe perçue par le gestionnaire de l'aéroport)¹⁶ et à la fois d'un contrôle des émissions sonores perçues lors du survol du territoire régional bruxellois¹⁷.

Sur le plan opérationnel, le contrôle de ces normes de bruit est tout à fait possible puisque l'identification des véhicules responsables de nuisances sonores – et ici de dépassement de normes fixées par la Région – est désormais facilitée tant sur le plan légal que sur le plan technique par deux aspects : d'une part, à la suite des modifications apportées par les arrêtés royaux du 26 mars 2014 et du 18 novembre 2015, l'immatriculation est devenue obligatoire pour les cyclomoteurs neufs et usagés¹⁸ ; d'autre part, il existe désormais des radars permettant de coupler l'évaluation du niveau de nuisances sonores d'une source précise dans le trafic routier avec une identification photographique du véhicule responsable des nuisances. Dès 2012, un dispositif de ce genre a été testé puis déployé par les Bylaw Services de la ville de Calgary, avec un système liant la détection sonore, la photographie du véhicule responsable du dépassement d'un seuil, et l'envoi de la notification de la violation de la norme avec preuve et l'amende à payer¹⁹. Récemment un autre système a été mis en place par la police des Émirats arabes unis à la suite du développement d'un système développé par le responsable de la sécurité routière au sein du Traffic and Patrols Directorate de la police d'Abou Dhabi²⁰. Par ailleurs, la question de l'identification des véhicules les plus bruyants au sein du trafic, à partir d'un système

16 Koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, bijlage 2, art. 1.

17 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer.

18 Koninklijk besluit van 26 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement op de technische voorwaarden waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, art. 2 ; Koninklijk besluit van 18 november 2015 betreffende de regularisatie van de inschrijving van de bromfietsen en lichte vierwielers en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, art. 1.

19 Seymour R., « It's like photo radar... but for motorcycle noise » in Kelowna daily Courier, Juni 13, 2012.

20 « New UAE radar to catch 'noisy' motorists » in Emirates 24/7, April 05, 2016.

16 Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, annexe 2, art. 1.

17 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

18 Arrêté royal du 26 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, art. 2 ; Arrêté royal du 18 novembre 2015 relatif à la régularisation des immatriculations des cyclomoteurs et des quadricycles légers et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, art. 1.

19 Seymour R., « It's like photo radar... but for motorcycle noise » in Kelowna daily Courier, June 13, 2012.

20 « New UAE radar to catch 'noisy' motorists » in Emirates 24/7, April 05, 2016

gefinancierd over de identificatie van de voertuigen die de grootste geluidshinder voortbrengen in het verkeer op basis van een systeem dat aan de kant van de weg wordt geplaatst²¹.

Gelet op de voordelen van die oplossing om die specifieke geluidshinder efficiënt te bestrijden, strekt dit voorstel van resolutie ertoe de regering te verzoeken om op drie gebieden te werken : specifieke geluidsnormen voor brom- en motorfietsen binnen een reglementair kader invoeren en tegelijk de overschrijdingen van de vastgestelde maxima bestraffen ; een permanent systeem voor detectie en meting uitrollen waarmee de overschrijdingen kunnen worden vastgesteld en worden gekoppeld aan een identificatie van de verantwoordelijke voertuigen met het oog op bekeuring ; en, tot slot, de gemeentelijke politiekorpsen opnieuw verzoeken om meer controles uit te voeren op de conformiteit van de brom- en motorfietsen met de technische voorwaarden betreffende de geluidsemissies in het kader van de voertuigcontroles die ze uitvoeren.

installé sur le côté de la route, a également fait l'objet de recherches financées par la Commission européenne²¹.

Au vu des avantages procurés par cette solution pour lutter efficacement contre ces nuisances sonores spécifiques, la présente proposition de résolution a pour objet de demander au gouvernement d'agir sur trois axes : l'instauration de normes d'émissions sonores spécifiques pour les cyclomoteurs et motocyclettes dans un cadre réglementaire et, de façon concomitante, l'incrimination des dépassements des seuils fixés ; le déploiement d'un système permanent de détection et de mesure permettant d'établir les cas de dépassements et de lier ceux-ci à une identification des véhicules responsables en vue de permettre une verbalisation ; et, enfin, la relance de la demande auprès des polices communales d'opérer davantage de contrôle de conformité des conditions techniques relatives au bruit émis par les cyclomoteurs et motocyclettes dans le cadre des contrôle qu'elles effectuent sur les véhicules.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Olivier de CLIPPELE (F)

21 European Commission DG Research – Silence, « Practicalities of enforcing noise controls at the roadside or on vehicles », Integrated project – Sixth Framework Programme Priority 6, September 20, 2006.

21 European Commission DG Research – Silence, « Practicalities of enforcing noise controls at the roadside or on vehicles », Integrated project – Sixth Framework Programme Priority 6, September 20, 2006.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende de strijd tegen de door brom- en motorfietsen voortgebrachte geluidshinder in het Brussels Gewest**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving ;

Gelet op de ordonnantie van 8 mei 2014 tot wijziging van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de bestraffing van misdrijven inzake leefmilieu alsook andere wetgevingen inzake milieu, en tot instelling van een Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid ;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen ;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ;

Gelet op de noodzaak om door het wegverkeer voortgebrachte geluidshinder, die grote structurele gevolgen voor de volksgezondheid heeft, te bestrijden ;

Gelet op de specifieke geluidshinder die op elk tijdstip van de dag wordt voortgebracht door een groot aantal brom- en motorfietsen in een stedelijke omgeving ;

Gelet op het huidige probleem om een systematische, structurele en efficiënte strijd te voeren tegen die specifieke soort geluidshinder ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- normen in te stellen voor het toelaatbare maximale geluid dat wordt voortgebracht door brom- en motorfietsen die op de wegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijden, en die normen te integreren in het toepassingsgebied van het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid ;
- systemen op te zetten om die geluidsemissies op te sporen en te meten en die systemen te koppelen aan een systeem om de voertuigen die de geluidsnormen overschrijden te identificeren en de eigenaars te bestraffen ;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**relative à la lutte contre les nuisances sonores des cyclomoteurs et motocyclettes en Région bruxelloise**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit urbain ;

Considérant l'ordonnance du 8 mai 2014 modifiant l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement, d'autres législations en matière d'environnement et instituant un Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale ;

Considérant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

Considérant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

Vu la nécessité de lutter contre les nuisances sonores issues de la circulation routière, qui ont des impacts sanitaires structurels importants ;

Vu les nuisances sonores spécifiques engendrées par nombre de cyclomoteurs et motocyclettes en milieu urbain, et ce, à toute heure ;

Vu la difficulté actuelle d'opérer une lutte systématique, structurelle et efficace contre cette catégorie spécifique de nuisances sonores ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'instaurer des normes relatives au niveau sonore maximal admissible émis par les cyclomoteurs et motocyclettes circulant sur les voiries du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et d'intégrer cette législation dans le champ matériel du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale ;
- de mettre en place des dispositifs de détection et de mesure de ces émissions sonores couplés à un système d'identification des véhicules responsables des dépassements, de façon à sanctionner les propriétaires de ces véhicules ;

- bij de federale regering te pleiten voor meer controles op de conformiteit van de brom- en motorfietsen met de technische normen inzake geluidsemisies in het kader van de voertuigcontroles die ze uitvoeren.

- de plaider auprès du gouvernement fédéral pour davantage de contrôles de conformité des conditions techniques relatives au bruit émis par les cyclomoteurs et motocyclettes dans le cadre des contrôles effectués par la police.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Olivier de CLIPPELE (F)