



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

2 MARS 2021

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION D'ORDONNANCE

relative aux livraisons de
marchandises nocturnes

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : Mme Delphine Chabbert (en remplacement *partim* de M. Ibrahim Dönmez).

Autres membres : MM. Geoffroy Coomans de Brachène et Hassan Koyuncu (en remplacement *partim* de M. Ibrahim Dönmez).

Voir :

Document du Parlement :

A-75/1 – 2019/2020 : Proposition d'ordonnance

GEWONE ZITTING 2020-2021

2 MAART 2021

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

betreffende de nachtelijke leveringen
van goederen

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer., Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe..

Plaatsvervangers : mevr. Delphine Chabbert (te vervanging *partim* van de heer Ibrahim Dönmez).

Andere leden : de heren Geoffroy Coomans de Brachène en Hassan Koyuncu (te vervanging *partim* van de heer Ibrahim Dönmez).

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-75/1 – 2019/2020 : Voorstel van ordonnantie

I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, première coauteure de la proposition d'ordonnance.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel déclare que le coût sociétal de la congestion de notre ville est colossal : il serait de 100 à 500 millions d'euros par an à Bruxelles, suivant la méthode de calcul, et de 4 milliards à l'échelle de la Belgique. Partant de ce constat, il est intéressant d'étudier chacun des paramètres qui participent à la congestion. Tel était le but de la proposition de résolution qui contenait la stratégie « Fluid Brussels » (doc. n° A-188/1 et 2 – 2020/2021, rejetée en séance du 29 janvier 2021).

Le pic des livraisons à Bruxelles a lieu au moment du pic de la congestion du matin. En 2014, environ 150.000 véhicules entraînent dans Bruxelles pour 30.000 véhicules de marchandises, soit entre 8 et 10 %. Ne pourrait-on pas décaler ces livraisons à d'autres moments de la journée, ce qui permettrait de désengorger les routes aux heures de pointe mais aussi de faire travailler les livreurs dans de meilleures conditions ?

Actuellement, l'arrêté du gouvernement de la Région du 21 novembre 2002 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées définit des zones dans lesquelles un certain nombre d'activités sources de bruit sont interdites, soit entre 7 et 19h, soit entre 19 et 22h, soit entre 22h et 7h du matin. Les règlements de police communaux interdisent quant à eux les livraisons de marchandises aux commerces durant la période nocturne s'étendant de 22h à 7h. La raison hautement légitime de cette interdiction est la lutte contre les nuisances sonores menaçant la quiétude nocturne et le bien-être des habitants durant les phases de sommeil.

Les livraisons de marchandises auprès des commerces, et singulièrement des grandes surfaces de type supermarchés et hypermarchés, nécessitent des poids lourds, du matériel de manutention, des infrastructures d'entreposage et des méthodes d'organisation qui sont de nature à générer des émissions sonores importantes.

Toutefois, une forme alternative de report modal est le report dans le temps. C'est une solution qui fait l'objet de beaucoup d'intérêt mais qui n'est encore que peu utilisée. En ayant l'autorisation de livrer avant 6h du matin, les véhicules de marchandises pourraient effectuer leur distribution matinale plus tôt, lorsque le réseau routier est calme. Ainsi les véhicules de marchandises ne se retrouvent pas dans les embouteillages, évitant des pertes de temps, de carburant et des émissions de transport plus élevées. Le concept est cependant difficile à mettre en place, à cause principalement de l'arrêté du 21 novembre 2002.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van ordonnantie.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel zegt dat de maatschappelijke kosten van de congestie in onze stad kolossaal zijn : het zou gaan om 100 tot 500 miljoen euro per jaar in Brussel, afhankelijk van de berekeningsmethode, en 4 miljard euro in België. Op basis van deze vaststelling is het interessant om elk van de parameters die bijdragen tot congestie te bestuderen. Dat was het doel van het voorstel van resolutie met de strategie voor « Fluid Brussels » (stuk nr. A-188/1 et 2 – 2020/2021, verworpen tijdens de vergadering van 29 januari 2021).

De piek van de leveringen in Brussel valt samen met de congestiepiek in de ochtend. In 2014 reden ongeveer 150.000 voertuigen Brussel binnen en 30.000 vrachtwagens, i.e. tussen 8 en 10 %. Kunnen deze leveringen niet naar andere uren van de dag worden verschoven, waardoor de wegen in de spitsuren worden ontlast en de bezorgers onder betere omstandigheden kunnen werken ?

Momenteel worden in het besluit van de gewestregering van 21 november 2002 betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door de ingedeelde inrichtingen zones afgebakend waar een aantal activiteiten die geluid voortbrengen verboden zijn, hetzij tussen 7.00 en 19.00 uur, hetzij tussen 19.00 en 22.00 uur, hetzij tussen 22.00 en 7.00 uur. De gemeentelijke politieverordeningen verbieden de levering van goederen aan winkels tijdens de nachtelijke periode van 22.00 tot 7.00 uur. De zeer legitieme reden voor dit verbod is de bestrijding van geluidshinder die een bedreiging vormt voor de nachtrust en het welzijn van de bewoners tijdens de slaapfasen.

Voor de levering van goederen aan winkels, met name grote supermarkten en hypermarkten, zijn zware vrachtwagens, afhandelingsapparatuur, opslaginfrastructuur en organisatiemethoden nodig die aanzienlijke geluidsemisies kunnen veroorzaken.

Een alternatieve vorm van modale verschuiving is echter de tijdverschuiving. Dit is een oplossing waarvoor veel belangstelling bestaat, maar die nog niet op grote schaal wordt toegepast. Als vrachtwagens de toelating krijgen om vóór 6.00 uur 's morgens te leveren, zouden ze hun ochtendistributie vroeger kunnen doen, wanneer het wegennet rustig is. Op die manier zouden de vrachtwagens niet in de files terechtkomen, waardoor tijdverlies, brandstofverspilling en hogere vervoersemisies worden vermeden. Het is echter moeilijk deze verschuiving tot stand te brengen, vooral wegens het besluit van 21 november 2002.

Pour permettre ce type de livraisons, les autorités doivent assouplir la réglementation en vigueur et les transporteurs doivent adapter leurs opérations de livraison, afin de limiter nuisances sonores pour les riverains. La limitation des nuisances sonores doit passer par la fixation de seuils d'émissions sonores à quatre niveaux : au niveau du matériel roulant, du matériel de manutention, des équipements du site de livraison et au niveau de la formation du personnel.

Il faut savoir que les axes de limitation maximale des nuisances sonores ont fait l'objet d'une formalisation à part entière travers divers programmes, certifications ou labels testés voire définitivement adoptés dans plusieurs pays européens et extra-européens. C'est ainsi le cas entre autres des chartes et du label « Certibruit » en France, du projet « Mercado Namiracles » à Barcelone, des « Quiet Deliveries Good Practice Guidance » au Royaume-Uni, mais aussi du programme PIEK aux Pays-Bas, qui fit l'objet de projets-pilotes en Région flamande et en Région de Bruxelles-Capitale. Les normes PIEK ont été inventées aux Pays-Bas pour limiter le bruit pendant les opérations de chargement et de déchargement. Là-bas, ces normes sont désormais bien assimilées ainsi que les règles pour la certification du matériel. La circulation de plus en plus dense, plus particulièrement en zone urbaine, fait que les livraisons pendant les heures creuses et pendant la nuit suscitent un intérêt croissant.

La Flandre s'est intéressée au programme PIEK. Un premier projet a été lancé, qui s'est terminé après un an et demi en 2012. Lors de son évaluation, il s'est avéré que la sécurité routière s'est améliorée, que la consommation de carburant a diminué, tout comme les émissions de matières polluantes. Il a donc été décidé de lancer un deuxième projet, PIEK 2. L'objectif du projet PIEK 2 est de rendre possible le chargement et le déchargement de marchandises dans les villes et les communes en début de matinée et dans le courant de la nuit, et ce de manière plus durable et silencieuse.

L'objectif final est d'arriver en Flandre à un certificat PIEK pour des véhicules chargeant et déchargeant plus silencieusement et qui serait similaire à ceux existant en France et aux Pays-Bas. Plusieurs entreprises collaborent dans le cadre de ce projet de grande envergure. Outre Delhaize et Colruyt, trois autres distributeurs y participent (Albert Heijn, Carrefour et Lidl). Ensemble, ces sociétés représentent environ 80 % du marché flamand de l'alimentation.

Le projet a mis en exergue la grande importance du matériel électrique et adapté aux normes de bruit mais aussi de la sensibilisation et du comportement des chauffeurs. Ces deux facteurs sont même cruciaux. Les enquêteurs PIEK ont effectué à de très nombreuses reprises des relevés du niveau de bruit lors de livraisons à des supermarchés. Ils ont comparé les niveaux atteints le matin et ceux la nuit, les matériels PIEK et non PIEK, les types de quai, etc. Dans l'ensemble, les livraisons PIEK étaient plus silencieuses de 1 à 2 décibels que les livraisons avec du matériel normal. Il s'est avéré que le facteur le plus important pour la réduction du bruit était le chauffeur du camion, ainsi que l'aménagement de la zone de chargement et de déchargement.

Om dergelijke leveringen mogelijk te maken, moeten de autoriteiten de geldende regelgeving versoepelen en moeten de vervoerders hun leveringsoperaties aanpassen om de geluidshinder voor de omwonenden te beperken. Geluidshinder moet worden beperkt door geluidsemissiedrempels vast te stellen op vier niveaus : voor rollend materieel, afhandelingsmaterieel, materieel op de plaats van levering en opleiding van het personeel.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de hoofdlijnen van de maximale beperking van de geluidsoverlast volledig zijn geformaliseerd door middel van diverse programma's, certificeringen of labels die in verschillende Europese en niet-Europese landen werden getest en zelfs definitief werden goedgekeurd. Dit is onder meer het geval voor de charters en het label « Certibruit » in Frankrijk, het project « Mercado Namiracles » in Barcelona, de « Quiet Deliveries Good Practice Guidance » in het Verenigd Koninkrijk, maar ook het PIEK-programma in Nederland, waarover proefprojecten werden opgezet in het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De PIEK-normen werden uitgevonden in Nederland om het lawaai bij laden en lossen te beperken. Daar zijn deze normen nu goed geassimileerd, evenals de regels voor de certificering van materieel. Door de toenemende verkeersdrukte, vooral in stedelijke gebieden, is er steeds meer belangstelling voor leveringen buiten de piekuren en 's nachts.

Vlaanderen heeft belangstelling getoond voor het PIEK-programma. Een eerste project werd gelanceerd en werd na anderhalf jaar in 2012 beëindigd. Bij de evaluatie bleek dat de verkeersveiligheid was verbeterd, het brandstofverbruik was gedaald en dat ook de uitstoot van vervuilende stoffen was afgenomen. Daarom werd besloten een tweede project, PIEK 2, te lanceren. Het doel van het PIEK 2-project is het mogelijk te maken om in steden en gemeenten 's morgens vroeg en 's nachts goederen te laden en te lossen, op een duurzamere en stillere manier.

Het uiteindelijke doel bestaat erin in Vlaanderen te komen tot een PIEK-certificaat voor voertuigen die stiller laden en lossen, dat vergelijkbaar zou zijn met de certificaten die in Frankrijk en Nederland bestaan. Verschillende bedrijven werken samen in het kader van dat grootschalig project. Naast Delhaize en Colruyt nemen nog drie andere distributeurs eraan deel (Albert Heijn, Carrefour en Lidl). Samen zijn die bedrijven goed voor ongeveer 80 % van de Vlaamse levensmiddelenmarkt.

Het project heeft het grote belang aangetoond van elektrisch materiaal dat aangepast is aan de geluidsnormen, maar ook van bewustmaking en van het gedrag van de chauffeurs. Die twee factoren zijn zelfs van cruciaal belang. De PIEK-onderzoekers hebben een zeer groot aantal geluidsmetingen verricht tijdens leveringen aan supermarkten. Zij hebben de geluidsniveaus die 's morgens en 's nachts werden bereikt, het PIEK-materiaal en het niet-PIEK-materiaal, de soorten loskades, enz. vergeleken. In het algemeen waren de PIEK-leveringen 1 tot 2 decibel stiller dan de leveringen met normaal materiaal. De belangrijkste factor voor de geluidsreductie bleek de vrachtwagenchauffeur te zijn, alsook de inrichting van de laad- en loszone.

La Région bruxelloise a elle aussi mis en place un projet-pilote en 2014, durant lequel des livraisons à horaire décalé ont été conduites avec les distributeurs Colruyt et Delhaize. Au niveau des impacts sur la mobilité et les nuisances pour les habitants, l'étude d'évaluation a montré que les livraisons tôt le matin, en soirée et la nuit génèrent des gains de temps relativement importants sur le trajet entre le dépôt et le magasin. La consommation de carburant n'est par contre pas significativement diminuée et les rejets de CO₂ ont même crû légèrement pendant les tests. Par ailleurs, les risques d'accidents devraient être diminués mais la taille réduite des échantillons n'a pas permis d'analyser cet aspect. Aucune plainte de riverain n'a été enregistrée, alors que ceux-ci avaient été prévenus de la tenue de tests par un courrier toutes-boîtes. Très peu de livraisons ont pu respecter les normes de bruit en vigueur en Région bruxelloise, même lors de l'utilisation de matériel silencieux spécifique.

En 2016, le gouvernement flamand a organisé une journée d'étude sur les livraisons silencieuses et durables dans la journée, qui a mis en exergue le potentiel des normes PIEK 2 a dû tester pour les livraisons silencieuses pendant la journée (avant l'heure de pointe du matin et après l'heure de pointe du soir). Les résidents locaux, les municipalités et les entreprises de distribution ont répondu positivement, car ces normes ont permis de réduire les embouteillages, d'améliorer la sécurité routière et de réduire la consommation de carburant et l'émission de substances nocives. En raison de tous ces effets positifs, le gouvernement flamand a dès lors adapté ses normes de bruit dans le règlement environnemental flamand (dit VLAREM), pour les livraisons aux grands supermarchés. Ces dispositions devraient entrer en vigueur au printemps 2021.

Cette proposition serait tout indiquée pour les grandes surfaces, mais aussi pour les entreprises de logistique installées le long du canal.

II. Discussion générale

Mme Cieltje Van Achter soutient la proposition d'ordonnance. Les résultats des expériences menées en Flandre sont convaincants. Les livraisons sont effectuées à l'aube et au crépuscule (« dagrand »), ce qui engendre moins de files et d'émissions de CO₂, et donc une sécurité routière accrue et des gains de temps. Certes, ce type de livraison est plus onéreux, mais les avantages en compensent cet inconvénient. Il est donc tout indiqué de suivre cette voie à Bruxelles également, en bonne concertation avec le voisinage concerné. Il ne s'agit évidemment pas de perturber le sommeil des riverains.

Mme Leila Agic est d'un avis contraire. Le plan « Quiet.Brussels », lancé en 2019 sous la houlette de Bruxelles Environnement, a montré qu'il serait prématuré d'adopter des normes de bruit inspirées du programme PIEK. Il est trop tôt pour légiférer en ce sens, par manque d'éléments d'analyse.

Ook het Brussels Gewest heeft in 2014 een proefproject met de distributeurs Colruyt en Delhaize opgezet, waarbij leveringen op andere tijdstippen werden uitgevoerd. Wat de gevolgen voor de mobiliteit en de hinder voor de omwonenden betreft, heeft het onderzoek aangetoond dat leveringen 's morgens vroeg, 's avonds laat en 's nachts een vrij grote tijdswinst opleveren op het traject tussen de opslagplaats en de winkel. Het brandstofverbruik is daarentegen niet significant gedaald en de CO₂-uitstoot is zelfs licht toegenomen tijdens de tests. Voorts zouden de risico's op ongevallen dalen, maar door de kleine omvang van de steekproeven kon dat aspect niet worden geanalyseerd. Er werd geen enkele klacht van omwonenden ontvangen, hoewel ze via een huis-aan-huisbrief op de hoogte waren gebracht van de tests. Bij zeer weinig leveringen konden de in het Brusselse Gewest vigerende geluidsnormen worden nageleefd, zelfs wanneer specifiek stil materiaal werd gebruikt.

In 2016 heeft de Vlaamse regering een studiedag georganiseerd over stille en duurzame leveringen overdag, waarbij gewezen werd op het potentieel van de PIEK 2-normen voor de stille leveringen overdag (voor de ochtendspits en na de avondspits). De omwonenden, gemeenten en distributiebedrijven hebben positief gereageerd, aangezien die normen ervoor gezorgd hebben dat de verkeerscongestie afnam, de verkeersveiligheid verbeterde, het brandstofverbruik daalde en minder schadelijke stoffen werden uitgestoten. Wegens al die positieve effecten heeft de Vlaamse regering bijgevolg haar geluidsnormen in het Vlaamse Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM) aangepast voor de leveringen aan de grote supermarkten. Die bepalingen zouden in het voorjaar 2021 van kracht worden.

Dat voorstel zou helemaal geschikt zijn voor de grote supermarkten, maar ook voor de logistieke bedrijven die langs het kanaal gevestigd zijn.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Cieltje Van Achter steunt het voorstel van ordonnantie. De resultaten van de in Vlaanderen uitgevoerde experimenten zijn overtuigend. De leveringen gebeuren in de dagrand, wat tot minder files en CO₂-emissies en dus tot een grotere verkeersveiligheid en tijdswinst leidt. Dat soort levering is weliswaar duurder, maar de voordelen wegen op tegen de nadelen. Bijgevolg is het aangewezen om die weg ook in Brussel te volgen in goed overleg met de betrokken omwonenden. Het is natuurlijk niet de bedoeling om hun nachtrust te verstoren.

Mevrouw Leila Agic is een heel andere mening toegedaan. Het plan « Quiet.Brussels », dat in 2019 werd opgestart onder leiding van Leefmilieu Brussel, heeft aangetoond dat het voorbarig zou zijn om geluidsnormen aan te nemen die gebaseerd zijn op het PIEK-programma. Bij gebrek aan analyse-elementen is het nog te vroeg om in die zin wetgevend op te treden.

M. Youssef Handichi estime que cette proposition paraît alléchante, en vantant un décalage des flux de camions. Cependant, elle promeut en réalité le transport routier des marchandises, alors qu'il faudrait au contraire développer le transport ferroviaire, pour avoir un effet réel sur l'engorgement de la ville. C'est pourquoi il faut préserver autant que possible les lignes de train à Bruxelles. D'autre part, le décalage des flux de camions induirait une dégradation de la qualité de vie des chauffeurs.

M. Arnaud Verstraete estime que l'étalement des heures de livraison est une idée intéressante ; c'est d'ailleurs ce que la plupart des grandes surfaces pratiquent déjà, afin d'éviter les heures de pointe. Pour les chauffeurs, ce n'est pas nécessairement un avantage : ils ne perdent plus de temps dans les files, mais ils doivent travailler de nuit. Il en va de même du personnel qui aide à décharger sur place. De plus, en arrivant plus tôt à destination, les chauffeurs reçoivent moins d'assistance du personnel du magasin et doivent parfois désactiver des alarmes.

Le but principal des auteurs de la proposition est cependant la diminution des nuisances sonores. C'est un problème aigu dans notre ville, en particulier durant la nuit. Des essais de livraisons nocturnes, conformes au protocole PIEK, ont déjà été effectués en 2014 à Bruxelles, dans le cadre d'un projet-pilote. Bruxelles Environnement en a conclu que les normes de bruit n'avaient pas été respectées, en dépit de la réduction du bruit grâce au protocole PIEK. A cet égard, le plan « Quiet.Brussels » de Bruxelles Environnement est bien plus intéressant. Il y est prévu d'interdire purement et simplement les livraisons de nuit, car elles ne permettent pas de garantir que le sommeil des Bruxellois n'en sera pas perturbé.

M. Arnaud Verstraete ne peut donc accepter d'adopter une proposition d'ordonnance fondée sur les normes PIEK. Il faut continuer à approfondir la question.

Mme Ingrid Parmentier rejoint M. Arnaud Verstraete. Le protocole PIEK ne parvient pas à restreindre suffisamment le bruit des livraisons. Il engendre aussi plus de trafic durant la nuit, au détriment de la qualité de vie des routiers, comme le disait M. Handichi. Ceci étant dit, il faut se pencher sur le sujet et étudier les moyens d'atténuer le bruit des livraisons, éventuellement par un étalement des livraisons durant les heures de jour.

M. Christophe De Beukelaer soutient pour sa part la solution créative avancée dans la proposition. Les expériences réalisées en Flandre sont encourageantes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel est déçue par les critiques qu'elle vient d'entendre. C'est incompréhensible. La proposition de résolution qui exposait la stratégie « Fluid.Brussels », rejetée en séance du 29 janvier dernier, contenait déjà l'idée d'un étalement des heures de livraison. Mme Agic, qui se disait alors « ennuyée » face à cette proposition, change à présent son fusil d'épaule et se retranche derrière un manque d'analyse.

De heer Youssef Handichi vindt het voorstel aantrekkelijk, omdat het een verschuiving van de stroom vrachtwagens in het vooruitzicht stelt. In feite promoot het voorstel echter het goederenvervoer over de weg, terwijl het spoorvervoer zou moeten worden uitgebouwd om een echte impact op de congestie in de stad te hebben. Daarom moeten de treinlijnen in Brussel zoveel mogelijk behouden blijven. Anderzijds zou een verschuiving van de stroom vrachtwagens leiden tot een verslechtering van de levenskwaliteit van de chauffeurs.

De heer Arnaud Verstraete vindt de spreiding van de leveringstijden een interessant idee ; de meeste supermarkten doen dat trouwens al om de spits te vermijden. Voor de chauffeurs is dit niet noodzakelijk een voordeel : zij verliezen geen tijd meer in de files, maar zij moeten wel 's nachts werken. Hetzelfde geldt voor het personeel dat ter plaatse helpt uitladen. Bovendien krijgen de chauffeurs, doordat ze vroeger op hun bestemming aankomen, minder hulp van het winkelpersoneel en moeten ze soms de alarminstallaties uitschakelen.

Het hoofddoel van de indieners van dit voorstel is echter de geluidshinder te verminderen. Dit is een acuut probleem in onze stad, vooral 's nachts. In 2014 zijn in Brussel in het kader van een proefproject al proeven gedaan met nachtelijke leveringen, overeenkomstig het PIEK-protocol. Leefmilieu Brussel concludeerde dat niet aan de geluidsnormen was voldaan, ondanks de geluidsvermindering dankzij het PIEK-protocol. In dit opzicht is het « Quiet.Brussels »-plan van Leefmilieu Brussel veel interessanter. Het is de bedoeling om nachtelijke leveringen volledig te verbieden, omdat zij niet garanderen dat de nachtrust van de Brusselaars niet zal worden verstoord.

De heer Arnaud Verstraete kan derhalve dus niet instemmen met een voorstel van ordonnantie op grond van de PIEK-normen. Deze kwestie moet verder worden uitgediept.

Mevrouw Ingrid Parmentier sluit zich aan bij de heer Arnaud Verstraete. Het PIEK-protocol slaagt er niet in het lawaai van de leveringen voldoende te beperken. Ook veroorzaakt het 's nachts meer verkeer, wat ten koste gaat van de levenskwaliteit van de wegvervoerders, zoals de heer Handichi heeft gezegd. Dit gezegd zijnde, moeten wij hiernaar kijken en manieren zoeken om het lawaai van leveringen te verminderen, eventueel door leveringen te spreiden tijdens de dag.

De heer Christophe De Beukelaer steunt de creatieve oplossing die in het voorstel wordt voorgesteld. De ervaringen in Vlaanderen zijn bemoedigend.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is teleurgesteld door de kritiek die ze net heeft gehoord. Het is onbegrijpelijk. Het voorstel van resolutie over de « Fluid.Brussels »-strategie, die in de vergadering van 29 januari werd verworpen, bevatte reeds het idee om de leveringstermijnen te spreiden. Mevrouw Agic, die destijds zei dat zij « verveeld » zat met dit voorstel, verandert nu van mening en verschuilt zich achter een gebrek aan analyse.

Par ailleurs, Mme Anne-Charlotte d'Ursel a justement posé une question orale à la ministre Elke Van den Brandt sur ce sujet en réunion du 23 février 2021. La ministre évoquait alors le lancement d'une étude à l'initiative de Bruxelles Mobilité et de Bruxelles Environnement, en vue de dresser l'inventaire des lieux où une livraison nocturne ne générerait pas de nuisances pour les riverains, éventuellement moyennant des adaptations. Cette réponse peut être perçue comme un frémissement en faveur de la proposition. Cette dernière est bonne, mais devrait évidemment être mise en œuvre avec tact par le gouvernement. L'oratrice ne comprend donc pas les réticences de ses collègues.

Pourquoi Bruxelles est-elle toujours en retard par rapport à ses voisins ? Pourquoi faire la fine bouche face aux exemples concluants venus d'à côté ? On ne peut que regretter cette attitude conservatrice. La proposition n'accentuera pas le bruit dans notre ville et ne portera pas atteinte aux conditions de travail des chauffeurs, que du contraire. Ces derniers sont aujourd'hui sans cesse confrontés à de l'agressivité durant leurs livraisons.

Mme Cieltje Van Achter partage la déception de Mme d'Ursel. Les arguments avancés contre la proposition sont parfois grossiers, à la seule fin de s'en défaire. Il n'a jamais été question de faire rouler des camions en pleine nuit et les signaux sonores d'alerte des camions lors des marches arrière peuvent être désactivés. Ce *status quo* sera dommageable.

M. Marc Loewenstein veut réduire les nuisances sonores et le surcroît de trafic engendrés par les livraisons de marchandises. Toutefois, Mme d'Ursel déduit à tort des propos de la ministre qu'elle serait favorable à sa proposition d'ordonnance. Celle-ci s'avère trop contraignante. Il faut encore poursuivre les analyses. Il est préférable de laisser la main au gouvernement pour ce faire.

Mme Leila Agic se défend d'avoir changé d'opinion. Les horaires imposés aux livreurs sont déjà suffisamment pénibles. Les fera-t-on lever encore plus tôt ? En outre, le sommeil des Bruxellois en pâtirait aussi.

M. Arnaud Verstraete répète que les mesures effectuées par Bruxelles Environnement ont souligné que le protocole PIEK s'avère insuffisant. Le gouvernement poursuit donc la préparation d'un projet d'ordonnance sur ce sujet. Ce sont des arguments tout à fait fondés.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté par 11 voix contre 4.

Bovendien heeft mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel tijdens de vergadering van 23 februari 2021 een mondelinge vraag over dit onderwerp gesteld aan minister Elke Van den Brandt. De minister vermeldde dat op initiatief van Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel een studie is opgestart om een inventaris op te maken van de plaatsen waar nachtelijke leveringen, eventueel mits aanpassingen, geen overlast zouden veroorzaken voor de buurtbewoners. Dit antwoord kan worden gezien als een pleidooi voor het voorstel. Dit laatste is een goede zaak, maar moet uiteraard tactvol door de regering ten uitvoer worden gelegd. Daarom begrijpt de spreker de terughoudendheid van haar collega's niet.

Waarom loopt Brussel altijd achter op zijn burens ? Waarom zo kieskeurig zijn tegenover de sluitende voorbeelden van hiernaast? Men kan deze conservatieve houding alleen maar betreuren. Het voorstel zal het lawaai in onze stad niet doen toenemen en zal de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs niet aantasten, wel integendeel. Ze worden tegenwoordig voortdurend geconfronteerd met agressie tijdens hun leveringen.

Mevrouw Cieltje Van Achter deelt de teleurstelling van mevrouw d'Ursel. De argumenten die tegen het voorstel worden aangevoerd zijn soms grof, met als enig doel het voorstel van tafel te krijgen. Er is nooit sprake van geweest dat vrachtwagens midden in de nacht zouden rijden, en de geluidssignalen voor vrachtwagens bij het achteruitrijden kunnen worden uitgeschakeld. Deze *status quo* zal nadelig zijn.

De heer Marc Loewenstein wil de geluidsoverlast en het extra verkeer als gevolg van de goederenlevering verminderen. Mevrouw d'Ursel heeft uit de opmerkingen van de minister echter ten onrechte afgeleid dat zij voorstander zou zijn van het voorstel van ordonnantie. Het is te beperkend. Verdere analyse is nog nodig. Dat kunnen we beter aan de regering overlaten.

Mevrouw Leila Agic ontkent dat ze van gedachten is veranderd. De uurregelingen die de leveranciers opgelegd krijgen zijn al pijnlijk genoeg. Zullen ze nog vroeger moeten opstaan ? Bovendien zou ook de nachtrust van de Brusselaars eronder lijden.

De heer Arnaud Verstraete herhaalt dat de door Leefmilieu Brussel uitgevoerde metingen hebben aangetoond dat het PIEK-protocol ontoereikend is. De regering werkt daarom verder aan een ontwerp van ordonnantie over dit onderwerp. Dit zijn goed onderbouwde argumenten.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Article 2

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 2 est rejeté par 11 voix contre 4.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance

La proposition d'ordonnance, dans son ensemble, est rejetée par 11 voix contre 4.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur

Marc LOEWENSTEIN

La Présidente de séance

Carla DEJONGHE

Artikel 2

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 2 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie

Het voorstel van ordonnantie wordt in zijn geheel verworpen met 11 stemmen tegen 4.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur

Marc LOEWENSTEIN

De Voorzitster van de vergadering

Carla DEJONGHE