63769/1.

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION
19 -06- 2018
RAAD VAN STATE
WETGEVING

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE
betreffende de nachtelijke leveringen van goederen

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Voor deze ordonnantie, wordt verstaan onder:

1° "leveringsoperator": bedrijf dat goederen levert voor eigen rekening of voor rekening van klanten;
2° "ontvangstoperator": bedrijf dat goederen ontvangt voor eigen rekening of voor rekening van klanten;
3° "ingedeelde inrichtingen": inrichtingen ingedeeld volgens de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse 1A en het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 tot vaststelling van de lijst van de inrichtingen van klasse 1B, 2 en 3;
4° "los- en laadmateriaal": de handbediende en elektrisch bediende palletwagens, de handbediende en elektrisch bediende stapelaars, de vorkheftrucks met uitschuifbare vorkschoen, de ordervoorbereidende vorkheftrucks, de tri-directionele vorkheftrucks, de thermische vorkheftrucks en de tuggers;
5° leveringsvoertuigen: motorvoertuigen van categorie N1, N2 en N3 en voertuigen van categorie N uitgerust met aanhangwagens van categorie 01 tot 04 volgens het Koninklijk Besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
6°"uitrustingen van de leveringssites": schuifpoort, rolpoort, vloerbekleding van de opslagplaats, buitendeuren van het gebouw en de eventuele weg tussen de toegang vanaf de openbare weg en de gebouwen van de opslagplaats.

Artikel 3

De leveringen van goederen voor de specifieke ingedeelde inrichtingen waarvan de lijst wordt vastgesteld door de regering, zijn toegelaten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tussen 's avonds 22 uur en 7.00 uur 's ochtends ingeval de leveringsoperator en de ontvangstoperator voldoen aan alle in artikel 4 van deze ordonnantie bepaalde voorwaarden.

Wanneer de leveringsoperator en de ontvangstoperator voldoen aan alle in artikel 4 van deze ordonnantie bepaalde voorwaarden, worden zij geacht te voldoen aan de geluidsniveaus die in acht moeten worden genomen voor activiteiten die gepaard gaan en volgen uit het gebruik van de ingedeelde inrichting waarvoor een milieuvergunning is afgegeven.

Artikel 4

De leveringsoperator moet een PIEK-attest hebben dat afgegeven is door de Stichting PIEK-KEUR voor zijn leveringsmethode tijdens de nachturen of tenminste voldoen aan volgende voorwaarden:

a) de leveringsvoertuigen die gebruikt worden voor het goederenvervoer tijdens de nacht moeten uitgerust zijn met voorzieningen (deuren, carrosserie, laad-/losklep, koelbakken) die de geluidshinder beperken en volledig elektrisch of op vloeibaar of samengeperst aardgas

rijden. De regering bepaalt de technische criteria voor die uitrustingen en de motorisatie van de gebruikte leveringsvoertuigen;

b) het gebruikte los- en laadmateriaal moet voldoen aan de door de regering bepaalde geluidsnormen;

c) de uitrusting van de leveringsplaats moet voldoen aan de door de regering bepaalde geluidsnormen;

d) er moeten duidelijke aanwijzingen voor het personeel dat de levering uitvoert en het personeel dat ze ontvangt opgesteld worden, zodat zo weinig mogelijk geluidshinder wordt veroorzaakt tijdens de gehele duur van de leveringen. De nadere regels inzake het bepalen van de aanwijzingen worden vastgesteld door de regering;

e) de leveringsoperator en de ontvangstoperator moeten de overheden een uitvoerig plan verschaffen waarin ze uitleggen op welke wijze zij aan de voorwaarden a) tot d) voldoen. De regering bepaalt de nadere regels inzake dat plan. In geval de leveringsoperator dezelfde is als de ontvangstoperator, mogen de plannen samen verschaft worden volgens de door de regering bepaalde procedure. De regering bepaalt de nadere regels betreffende het opstellen van dat plan.

Artikel 5

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

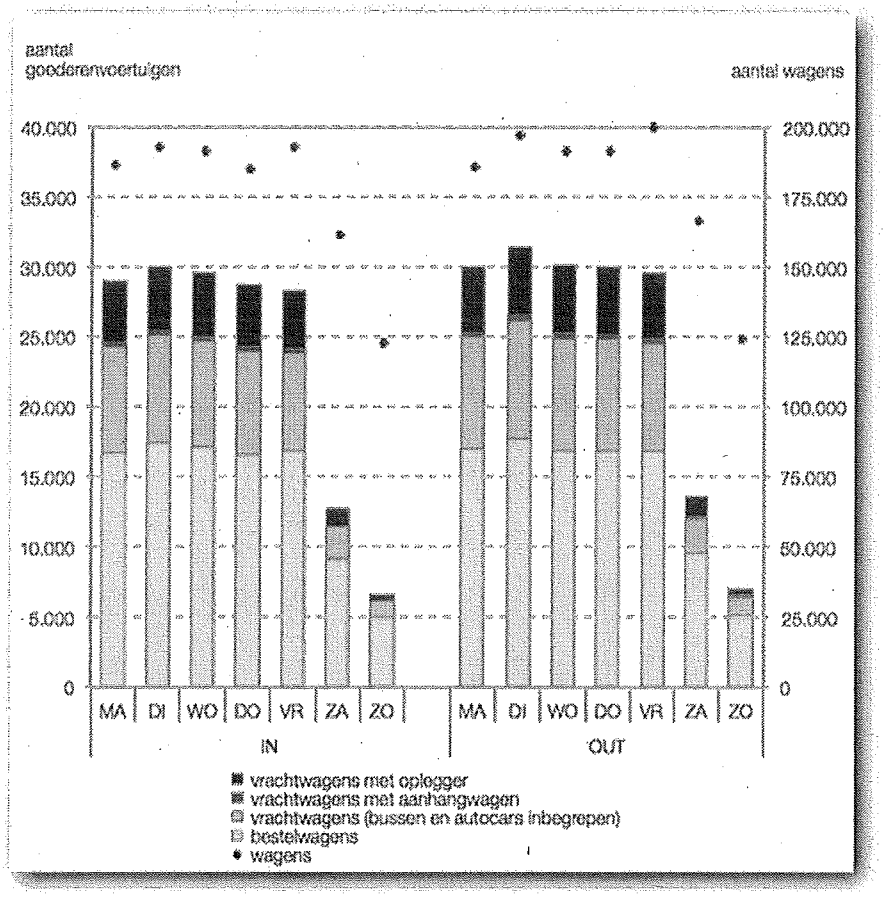
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE
betreffende de nachtelijke leveringen van goederen

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL en de heer David WEYTSMAN) (F)

Memorie van toelichting

Problematiek

Thans verloopt het goederenvervoer, vooral naar de grote opslagplaatsen, groothandelaars en supermarkten massaal via de weg met vrachtwagens en bestelwagens. Die component van de verkeersstromen vormt een aanzienlijk deel van het totale binnen- of buitenrijdende verkeer tijdens de week, en volgens de in Brussels Studies bekendgemaakte onderzoeken, lijkt de toename van de goederenvoertuigen op de weg problematisch, gelet op de verkeerscongestie in Brussel[1].

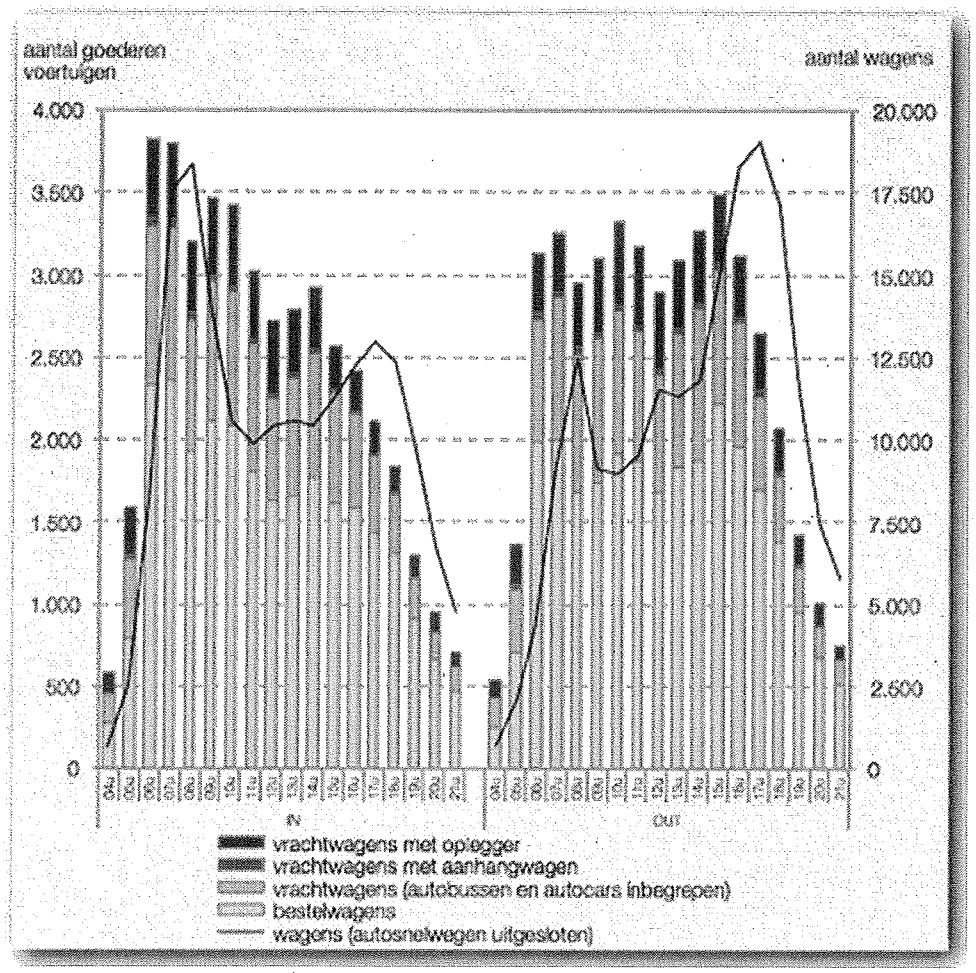


Aantal goederenvoertuigen die Brussel in- of uitrijden volgens de dag van de week (autosnelwegen uitgesloten). Bron: VUB-MOBI berekeningen op basis van gegevens van Mobiel Brussel [2012b]

Wat de uren van die stromen betreft, hebben de onderzoekers van de VUB onderzocht dat de hoogste piek van het aantal goederenvoertuigen die het Gewest binnenrijden, bereikt wordt om 6 uur[2]. Het aantal goederenvoertuigen die Brussel uitrijden, is evenwichtiger verspreid en blijft stabiel tussen 6 en

[1] LEBEAU, P, MACHARIS, C. Goederenvervoer in Brussel: welke impact op het autoverkeer?, in Brussels Studies, nr. 80, 20 oktober 2014, p. 3.
[2] *Ibidem*, pp. 3-4.

16 uur (ongeveer 3.000-3.500 voertuigen per uur). Het grootste conflict tussen het passagiers- en het goederenvervoer doet zich dus voor in de ochtendspits[3].



Aantal goederenvoertuigen over de weg die Brussel in- of uitrijden volgens het uur van de dag (autosnelwegen uitgesloten). Bron: Berekeningen VUB-MOBI op basis van gegevens van Mobiel Brussel, 2012b

Terzelfdertijd leidt de algemene congestie tijdens de spitsuren tot aanzienlijke problemen voor de organisatie van de leveringen. Een mogelijke oplossing daarvoor zou erin bestaan die specifieke categorie weg te halen uit het dagelijks wegverkeer, door de leveringsuren te verplaatsen naar periodes die niet samenvallen met de spitsuren en met de uren tijdens de dag. Die mogelijke oplossing stuit echter op hinderpalen wegens de problemen waartoe zij kan leiden. Thans verbieden de gemeentelijke politieverordeningen leveringen van goederen aan de handelszaken tijdens de nachtperiode, die loopt van 22 tot 7 uur[4]. De zeer wettige reden voor dat verbod is de strijd tegen geluidshinder die de nachtrust en het welzijn van de inwoners bedreigt tijdens de slaapfases. De levering van goederen bij de handelszaken en vooral bij de groothandels van het type supermarkt en hypermarkt vergt immers specifieke voertuigen (vrachtwagens), laad- en losmachines, opslagvoorzieningen en organisatiemethodes die aanzienlijke geluidshinder voortbrengen (motoren van de voertuigen en machines, lawaai door de schok die veroorzaakt wordt door paletten en kisten

[3] *Ibidem*, p. 4.

[4] STRALE M., LEBEAU P, WAYENS B., HUBERT M., MACHARIS C. (ed.), Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Goederenvervoer en logistiek in Brussel: stand van zaken en vooruitzichten, 2015.

op de grond of op metalen rekken te plaatsen, geluid van de instructies tussen de personeelsleden die leveren en het winkelpersoneel).

Hoofdlijnen voor een beperking van geluidshinder

In het scenario van nachtelijke leveringen, vergt de beperking van de geluidshinder noodzakelijkerwijze dat geluidsgrenzen op vier vlakken worden bepaald: het rollend materiaal, het los-en laadmateriaal, de uitrustingen van de leveringssite en de personeelsopleiding. Vooreerst, voor de geluidshinder van het rollend leveringsmateriaal, kan de oplossing erin bestaan een beroep te doen op een wagenpark met elektrische motor, zonder geluidshinder, of op LNG-voertuigen, die minder geluid voortbrengen dan dieselmotoren van vrachtwagens. Ten tweede, moet ervoor gezorgd worden dat al het los- en laadmateriaal afgesteld, uitgerust of ontworpen is om de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken. Dat betreft de handbediende en elektrisch bediende palletwagens, de handbediende en elektrisch bediende stapelaars, de vorkheftrucks met uitschuifbare vorkschoen, de ordervoorbereidende vorkheftrucks, de tri-directionele vorkheftrucks, de thermische vorkheftrucks en de tuggers. Ten derde, moet de leveringssite uitgerust zijn om de weerkaatsing van het geluid van het los- en laadmateriaal te beperken. Dat houdt in dat de bekleding van de vloeren, muren en deuren van het gebouw dienovereenkomstig worden ontworpen. De zijdelings schuivende of verticaal rollende poort van garages moeten eveneens zo uitgerust zijn dat zowel hun motor als de verplaatsing van de poort maximaal beperkte geluidshinder veroorzaken. Ten vierde, naast de maatregelen ter beperking van de geluidshinder van het rollend materiaal en van de los- en laadmachines, is het even belangrijk maatregelen in te voeren om het personeel belast met de levering en de ontvangst op te leiden inzake de geluidshinder die voortvloeit uit het gebruik van los- en laadmateriaal en over de instructies tussen het los- en laadpersoneel en het leveringspersoneel. Indien het personeel instructies doorgeeft zoals op een werf in het midden van de dag, hebben de maatregelen op de vorige niveaus een heel beperkt resultaat.

Diverse labels en PIEK-certificaat

Die hoofdlijnen om de geluidshinder maximaal te beperken werden volledig geformaliseerd via sommige programma's, certificaten of labels die getest en zelfs definitief goedgekeurd werden in verscheidene Europese landen[5] en buiten Europa. Dat is onder meer het geval voor de charters en het label CERTIBRUIT in Frankrijk[6], het project MERCADONA-MIRACLES in Barcelona[7], QDDS[8] en Quiet Deliveries Good Practice Guidance in het Verenigd Koninkrijk[9] en proefprojecten en onderzoeken in Dublin[10], Chicago en New York[11], maar ook en vooral voor het PIEK-programma in Nederland, later als proefproject in het Vlaams Gewest en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (cf. infra).

---

[5] NICHES, FORKERT S., EICHHORN C., innovative Approaches in City Logistics Inner-city Night Delivery, NICHES Consortium (EU funded project).

[6]CERTIBRUIT, Charte CERTIBRUIT LNRR 001, Ed. 05/2016 Versie: 4 mei 2016.

[7] DE LA FUENTE ELVIRA S. Distribucio urbana de mercaderies en hora vall. Analisi dels efectes sobre els agents implicats, Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona, Juni 2017, p. 16, 2.4; MERCADONA, Environmental Policy 2010, p. 8, 1.3.

[8] DEPARTMENT FOR TRANSPORT – FREIGHT TRANSPORT ASSOCIATION – NOISE ABATEMENT SOCIETY, Quiet deliveries demonstration scheme – Guide for local authorities in "out-of-hours' deliveries, May 2011.

[9] DEPARTMENT OF TRANSPORT, Quiet Deliveries Good practice Guidance – Key Principles and Processes for Retailers, 2014.

[10] FINLAY H., BYRNE R., CORRIGAN T., McMANUS B., YOUNG S., FINNEGAN C., Transport Engineering Low Noise Solutions for Night Deliveries, Dublin Institute of Technology, BESTUFS Conference, Amsterdam June 2005.

[11] LABELLE J., FREVE S., GOOTSCHLING E., Off-peak delivery. A pilot project for the Chicago Region. Summary of Research and Progress on Pilot Project Design, Urban Transportation Center College of Urban Planning and Public Affairs, University of Illinois, August 16, 2014 – August 15, 2015, p. 29.

Het PIEK-programma, dat voortspruit uit een gezamenlijk initiatief van verschillende Nederlandse vakorganisaties[12], bestaat in de toepassing van een aantal precieze maatregelen die ongeveer de voornoemde hoofdlijnen omvatten: tuggers op aardgas, opleggers met isolerende wanden en aangepaste vloerbekleding, laad- en losklep, sectionale deuren en rolgordijnen in geluidswerende materie, afkoeling met een ingekapselde motor of generator of cryogeentechniek, rollende containers met rubberen wielen, instructie om roosters in de vloer te vermijden, speciale bekleding van de heftafels, stille sectionale poorten en tot slot, bijzondere opleiding voor de bestuurders[13]. Die maatregelen worden gekoppeld aan vereisten inzake de geluidshinder tijdens het laden en lossen, die in 2010[14] en in 2015[15] werden herzien en die de aanwezigheid vergen van leveranciers van materiaal die een gamma producten aanbieden dat conform de PIEK-normen is[16]. Eerst vonden in het Vlaams Gewest[17] en daarna ook in het Brussels Gewest (cf. infra) proefprojecten plaats die pasten in het kader van het PIEK-programma. Die projecten hebben plaatsgevonden dankzij de medewerking van belangrijke verdelers: Delhaize, Colruyt, Albert Heijn, Carrefour en Lidl[18].

Gewestelijke strategieën en aanpassingen van de regelgeving

Gelet op de positieve resultaten, vooral als oplossing voor de leveringen in stedelijke omgevingen[19], wenste het Vlaams Gewest de bepalingen van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM II) te wijzigen om de leveringen buiten de dag[20] verenigbaar te maken met de regelgeving betreffende de bestrijding van de geluidshinder van ingedeelde inrichtingen. De wijzigingen van de regelgeving daartoe werden door de Vlaamse Regering op 5 september 2016[21] goedgekeurd.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, keurde de regering op 13 juli 2013 het strategisch plan voor het goederenvervoer goed, waarin volgende te nemen maatregelen worden vermeld: "Uitwerken van een accreditatieprocedure voor nachtdistributie in het BHG op basis van het PIEK-protocol, de PIEK-certificaten en de milieuvergunningen."[22].

---

[12] BMWT (branchevereniging van leveranciers van bouwmachines, magazijnstellingen, wegenbouwmachines en (intern) transportmiddelen), FOCWA (Federatie van Ondernemers in de Carrosserie- en Wagenbouw en Aanverwante bedrijven) en RAI (Rijwiel en Automobiel Industrie).

[13] Trucks & Business, nr. 249, maart-april-mei 2015, p. 28.

[14] TNO, TNO report – Methods of measurement for peak noise during loading and unloading (2010 update), MON-RPT-2010-00466, 18 februari 2010.

[15] PIEK-KEUR, Methods of measurement for peak noise during loading and unloading (2015 update), juni 2015.

[16] Bijvoorbeeld Van Dijck (Védécar) (sets geluidsabsorberend carrosseriemateriaal), Krone, VanEck, Gray & Adams, Schmits, Cargobull, Pacton, Chereau, Lamberet, Burgers (semi-aanhangwagens), Heiwo (carrosserie voor gekoelde en bevroren producten); Dhollandia (hefkleppen), Carrier Transicold (stille koelunits), TRS (generator op diesel), BASF (coating Elastocoat voor vloeren en kleppen van semi-aanhangwagens), Imbema Rhiwa (hefdeuren en handvatten, trekstangen en scharnieren).

[17] DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN – Tijl Dendal, Resultaten PIEK 2. Focus op dagrandleveringen – Interactieve sessie stil en duurzame leveren, maart 2016.

[18] Trucks & Business, nr. 249, maart-april-mei 2015, p. 28.

[19] TRACTEBEL ENGINEERING N.V., Doorrekening maatregelen op geluidskaarten weg- en spoorverkeer (tweede phase) maatregelen IVM verkeersgroei – impact of geluid, Rapport opdracht volgens bestek LNE/ALHRMG/OL201300012, 9 februari 2015, 5. PIEK-Project, p. 19.

[20] TRACTEBEL ENGINEERING N.V., PIEK 2 – Eindrapport stille leveringen, P.006113, 8 mei 2015, p. 179, 11.2.1; DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN – Tijl Dendal, Resultaten PIEK 2. Focus op dagrandleveringen – Interactieve sessie stil en duurzame leveren, maart 2016.

[21] DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN, Mobielsbrief 171 – Nieuwe geluidsnormen en maatregelen laden en lossen, 19 september 2016.

[22] BRUSSEL MOBILITEIT, Strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 3.24, Leveringen buiten de spitsuren, 11 juli 20113, p. 62.

Kennelijk beweegt er al verscheidene jaren echter niets in het dossier van de aanpassingen van de regelgeving, want in 2015 merkte het Gewestelijk Observatorium voor Mobiliteit in zijn katern inzake het goederenvervoer en logistiek in Brussel het volgende op: *"De oplossing zou dus bij voorkeur uitgaan van het gewestelijke niveau, want de gewestelijke wetgeving primeert boven de gemeentelijke regelgeving. In het kader van de reglementering inzake leveringen zijn de ingedeelde inrichtingen onderworpen aan het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2002 betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder. Voor het ogenblik verbiedt deze regelgeving eveneens leveringen voor 7.00 (...). De ontwikkeling van oplossingen als deze is vandaag dus vooral in handen van beleidsmakers op gewestelijk niveau die gemachtigd zijn om het wettelijke kader aan te passen aan deze nieuwe distributietechnieken."*[23].

Er zij aan herinnerd dat volgens de huidige regelgeving, de milieuvergunningen de geluidsniveaus bepalen die in acht genomen moeten worden bij de exploitatie van die ingedeelde inrichtingen, maar tevens stelt het BIM dat: "de normen van de milieuvergunning niet alleen [moeten] worden nageleefd bij het functioneren van een of meerdere van de ingedeelde inrichtingen maar bij het geheel van alle activiteiten die hiermee verband houden of hiervan een gevolg zijn zoals: de hantering van voorwerpen, goederen, (...); de laad- en losactiviteiten, op het perceel of op de weg, door klanten, leveranciers, (...); het op de site gegenereerde verkeer"[24].

Thans heeft het besluit van 21 november 2002 betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door de ingedeelde inrichtingen evenwel geen enkele wijziging in die zin ondergaan, aangezien thans de daguurschijven met betrekking tot de geluidswaarden van art. 2, § 1, van het besluit, zoals afgestemd op de zones van het GBP, niet werden gewijzigd voor de leveringsactiviteiten[25].

Bijgevolg moeten dan ook de nodige wijzigingen in de regelgeving aangebracht worden, door een uitzonderingstelsel te bepalen met voorwaarden op grond van door de regering bepaalde criteria, die minstens overeenkomen met de in het kader van het PIEK-programma bepaalde criteria. Dat systeem moet ertoe leiden dat de operatoren voor de levering en de ontvangst die eraan voldoen automatisch beschouwd worden als te voldoen aan de eveneens in het besluit van 21 november 2002 vermelde normen betreffende de activiteiten met milieuvergunning.

---

[23] STRALE M., LEBEAU P, WAYENS B., HUBERT M., MACHARIS C. (ed.), Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Goederenvervoer en logistiek in Brussel: stand van zaken en vooruitzichten, 2015.

[24] BRUSSELS INSTITUUT VOOR HET MILIEUBEHEER, https://leefmilieu.brussels/de-milieuvergunning/algemene-exploitatievoorwaarden/de-verplichtingen-inzake-geluid, geraadpleegd op 2 maart 2018.

[25] Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2002, betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door de ingedeelde inrichtingen, art.2, § 1, 1°.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Artikel 2

Dit artikel beoogt de voornaamste termen van de verplichtingen van de ordonnantie te omschrijven, en vooral de bedoelde categorieën technische uitrusting, zowel de tijdens de leveringsfase gebruikte voertuigen als het materiaal.

Artikel 3

Dit artikel stelt het uitzonderingstelsel in voor de nachtelijke leveringen, die onderworpen worden aan de naleving van de in artikel 4 van de ordonnantie bepaalde criteria. Tevens stelt het een vermoeden van conformiteit in inzake de regels voor de geluidsniveaus in het kader van de Brusselse regelgeving inzake ingedeelde inrichtingen en milieuvergunning.

Artikel 4

Dit artikel bepaalt de voorwaarden die moeten worden nageleefd om onder het in artikel 3 bepaalde uitzonderingsstelsel te vallen.

Artikel 5

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

63769/1.

Proposition d'ordonnance relative aux livraisons de marchandises nocturnes

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION
19 -06- 2018
RAAD VAN STATE
WETGEVING

Article 1er

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Aux fins de la présente ordonnance, on entend par :

1° « opérateur de livraison » : entreprise effectuant une livraison de marchandises pour son propre compte ou pour le compte de clients
2° « opérateur de réception » : entreprise réceptionnant la livraison pour son propre compte ou pour le compte de clients
3° « installations classées » : installations classées suivant l' Ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe 1A et l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe 1B, 2 et 3
4° « matériel de manutention » : transpalettes manuels et électriques, gerbeurs électriques et manuels, chariot élévateur à mât rétractable, chariots préparateurs de commandes, chariots élévateurs tri-directionnels, chariots élévateurs thermiques, et chariots tracteurs
5° « véhicules de livraison » : véhicules à moteur de catégorie N1, N2 et N3 et véhicules de catégorie N équipés de remorques de catégorie O1 à O4 suivant l'Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité
6° « équipements du site de livraisons » : portail coulissant, volet de garage roulant, revêtement du sol de l'entrepôt, des portes extérieures du bâtiment et du chemin éventuel entre le portail donnant sur la voirie et les bâtiments de l'entrepôt

Article 3

Les livraisons de marchandises pour les installations classées spécifiques dont la liste est arrêtée par le gouvernement, sont autorisées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale dans la plage horaire allant de 22h à 7h du matin dans le cas où l'opérateur de livraison et l'opérateur de réception remplit toutes les conditions fixées à l'article 4 de la présente ordonnance.

Lorsque l'opérateur de livraison et l'opérateur de réception remplissent toutes les conditions fixées à l'article 4 de la présente ordonnance, ceux-ci sont présumés en conformité avec les niveaux de bruit qui doivent être respectés pour ce qui est des activités associées et conséquentes à l'utilisation de l'installation classées ayant obtenue un permis d'environnement.

Article 4

L'opérateur effectuant la livraison doit être certifié aux normes PIEK® établi par la Stichting PIEK-KEUR pour sa méthode de livraison durant la plage horaire nocturne ou remplir a minima les conditions suivantes.

a) Les véhicules de livraisons utilisés pour effectuer le transport de marchandises dans la plage horaire nocturne doivent être dotés d'équipements (portes, carrosserie, haillons, caissons

frigorifiques) limitant les nuisances sonores et d'une motorisation *full-electric,* ou fonctionnant au gaz naturel liquide ou compressé. Le gouvernement arrête les critères techniques relatifs à ces équipements et à la motorisation des véhicules de livraison utilisés.

b) Le matériel de manutention utilisé doit respecter les normes d'émissions sonores fixées par le gouvernement.

c) Les équipements du lieu de livraison doivent respecter les normes d'émissions sonores fixées par le gouvernement

d) Il doit être établi un régime de consignes claires pour le personnel effectuant la livraison et le personnel effectuant la réceptionnant de façon à ce qu'un minimum d'émissions sonores n'ait lieu durant toute la durée des opérations de livraisons. Les modalités d'établissement du régime de consignes sont fixées par le gouvernement.

e) L'opérateur de livraison et l'opérateur de réception doivent fournir aux autorités un plan détaillé expliquant la façon dont ils mettent en œuvre les conditions a) à d). Le gouvernement fixe les modalités de ce plan. Dans le cas où l'opérateur de livraison et l'opérateur de réception est le même, les plans peuvent être fournis ensemble lors de la procédure fixée par le gouvernement. Le gouvernement arrête les modalités relatives à la constitution de ce plan.

Article 5

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Anne-Charlotte d'Ursel (F)

A-678/1-2017/2018

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES CAPITALE

PRB - BHP
GREFFE - GRIFFIE
reçu le - ontvangen op
15-05-2018
14:55h 2913

SESSION DE 2018-2019

COPIE

Le 2 mars 2018

PROPOSITION D'ORDONNANCE

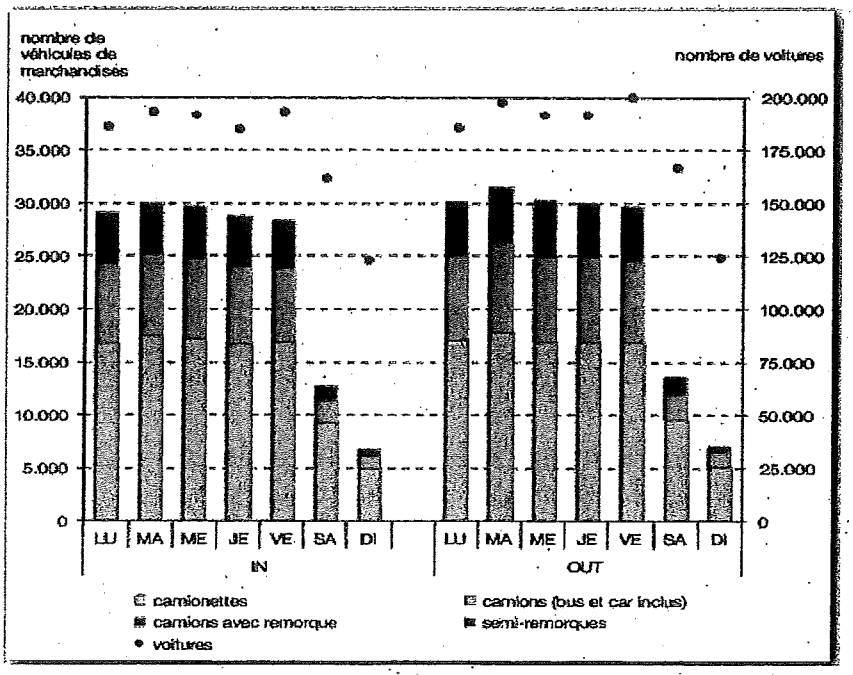
relatives aux livraisons de marchandises nocturnes

(Déposée par Madame Anne-Charlotte d'Ursel (F)) et David Weytsman

Exposé des motifs

Problématique

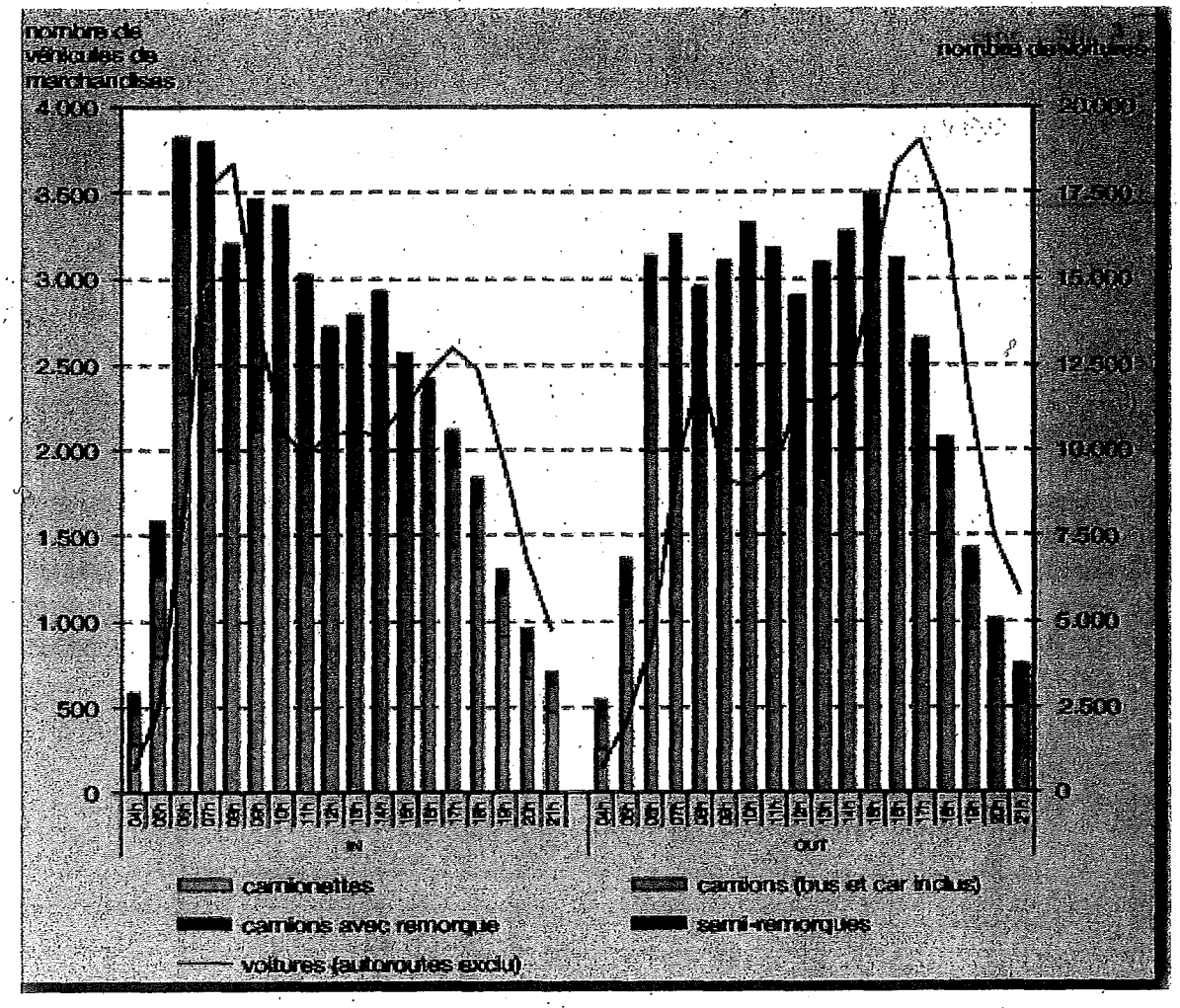
Actuellement le transport de marchandises et singulièrement celui à destination des grands entrepôts, grossistes et grandes surfaces s'effectue massivement par la route à l'aide de camions et camionnettes. Cette composante des flux de circulation représente une part conséquente du total du trafic entrant et sortant en semaine, et selon les recherches publiées dans *Brussels Studies*, l'augmentation des véhicules de marchandises sur la route apparaît comme problématique au vu de la situation de congestion que connait Bruxelles[1].



Nombre de véhicules routiers de marchandises entrant ou sortant de Bruxelles selon le jour de la semaine (axes autoroutiers exclus). Source : calculs VUB-MOBI sur base de données de Bruxelles Mobilité [2012b].

[1] LEBEAU, P., MACHARIS, C., Le transport de marchandises à Bruxelles : quels impacts sur la circulation automobile ?, in *Brussels Studies*, num. 80, 20 octobre 2014, p.3

Au niveau des horaires de ces flux, les chercheurs de la VUB ont analysé que le pic le plus important dans les flux entrant pour les véhicules de marchandises aux entrées de la Région se situe à 6h, le trafic y atteint directement son niveau le plus élevé[2]. Le trafic sortant de la Région est quant à lui plus équilibré et reste stable entre 6h et 16h (environ 3000-3500 véhicules par heure). Le conflit le plus important entre transport de passagers et de marchandises se situe à l'heure de pointe du matin[3].



Nombre de véhicules routiers de marchandises entrant ou sortant de Bruxelles selon l'heure de la journée (axes autoroutiers exclus). Source : calculs VUB-MOBI sur base de données de Bruxelles Mobilité [2012b].

Dans le même temps, la congestion générale aux heures de pointes pose des problèmes importants pour l'organisation des livraisons. Parmi les solutions potentielles pour résoudre ce problème, une solution serait de soustraire cette catégorie spécifique du trafic routier quotidien, en déplaçant les heures de livraison sur des plages horaires qui n'empiètent pas sur les heures de pointe et sur les heures en journée. Cependant cette solution potentielle rencontre des obstacles du fait des problèmes qu'elle peut générer. Actuellement, les règlements de police communaux interdisent les livraisons de marchandises aux commerces durant la période nocturne s'étendant de 22h à 7h[4]. La

[2] *Ibidem*, pp.3-4
[3] *Ibid.*, p.4
[4] STRALE M., LEBEAU P., WAYENS B., HUBERT M., MACHARIS C. (eds), Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la région de Bruxelles-Capitale - Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : états des lieux et perspectives, 2015

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. En effet, les livraisons de marchandises auprès des commerces et singulièrement des grandes surfaces de type supermarchés et hypermarchés nécessitent des véhicules spécifiques (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 (bruit des moteurs des véhicules et appareils, bruit du choc généré par le dépôt de palettes et caisses à même le sol ou sur des étagères métalliques, bruit des consignes entre membres du personnel de livraison et du personnel du magasin).

Les axes de limitation de nuisances sonores

Dans le scénario de livraisons nocturnes, la limitation des nuisances sonores doit passer impérativement par la fixation de seuils d'émissions sonores à quatre niveaux : au niveau du matériel roulant, au niveau du matériel de manutention, au niveau des équipements du site de livraison, et au niveau de la formation du personnel. Premièrement, pour ce qui est des émissions sonores du matériel roulant de livraisons, la solution peut résider dans le recours à un parc de véhicules à motorisation électrique dont les nuisances sonores sont nulles ou de véhicules aux LNG dont les émissions sonores sont moindres que celles d'une motorisation diesel de poids lourds. Deuxièmement, il faut veiller à ce que l'ensemble du matériel de manutention soit calibré, équipé ou conçu pour limiter au maximum les émissions sonores. Cela concerne les transpalettes manuels et électriques, les gerbeurs électriques et manuels, les chariots élévateurs à mât rétractable, les chariots préparateurs de commandes, les chariots élévateurs tri-directionnels, les chariots élévateurs thermiques, et les chariots tracteurs. Troisièmement, le site de livraison doit être équipé pour limiter la réverbération des bruits issus du matériel de manutention. Cela implique que le revêtement des sols, murs, et portes du bâtiment soient conçus en conséquence. De la même façon, les portails coulissants et volets de garage doivent être aussi équipés de façon à ce que tant leur moteur que le déplacement de la porte aient un impact sonore limité au maximum. Quatrièmement, à côté des mesures visant à limiter les émissions sonores du matériel roulant et du matériel de manutention, il est tout aussi important de mettre en place des mesures visant à former le personnel de livraison et de réception les émissions sonores issues des manipulations du matériel de manutention et sur les échanges entre personnel de manutention et personnel de livraison. Si le personnel se donne des instructions comme sur un chantier en pleine journée, tout l'effet des mesures sur les trois niveaux précédents sera réduit.

Labels divers et certification PIEK

Ces axes de limitation maximale des nuisances sonores ont fait l'objet d'une formalisation à part entière travers certains programmes, certifications ou labels testés voire définitivement adoptés dans plusieurs pays européens[5] et extra-européens. C'est ainsi le cas entre autres des chartes et du label CERTIBRUIT en France[6], du projet MERCADONA-MIRACLES à Barcelone[7], des QDDS[8] et Quiet Deliveries Good Practice Guidance au Royaume-Uni[9] et de projets pilotes et études à Dublin[10]

[5] NICHES, FORKERT S., EICHHORN C., Innovative Approaches in City Logitics Inner-city Night Delivery, NICHES Consortium (EU funded project)
[6] CERTIBRUIT, Charte CERTIBRUIT LNRR 001, Ed. 05/2016 Version : 4, mai 2016
[7] DE LA FUENTE ELVIRA S.; Distribució urbana de mercaderies en hora vall. Anàlisi dels efectes sobre els agents implicats, Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona, Juny 2017, p.16, 2.4 ; MERCADONA, Environmental Policy 2010, p.8, 1.3
[8] DEPARTMENT FOR TRANSPORT - FREIGHT TRANSPORT ASSOCIATION – NOISE ABATEMENT SOCIETY, Quiete deliveries demonstration scheme – Guide for local authorities on 'out-of-hours' deliveries, May 2011
[9] DEPARTMENT OF TRANSPORT, Quiet Deliveries Good Practice Guidance – Key Principles and Processes for Retailers, 2014

Chicago et New York[11], mais aussi et singulièrement du programme PIEK aux Pays-Bas, puis par après en projet pilote en Région flamande et en Région de Bruxelles-Capitale (cfr.infra).

Le programme PIEK, mis au point à partir d'une initiative commune de différents organismes professionnels hollandais[12], consiste en l'application d'un ensemble de mesures précises qui recoupent peu ou prou les différents axes susmentionnés : tracteurs au gaz naturel, semi-remorques aux parois isolantes et revêtements de sols adaptés, hayons, portes sectionnelles et rideaux levants en matière insonorisante, refroidissement à l'aide d'un moteur ou générateur encapsulés ou à l'aide de technique cryogénique, containers roulants dotés de roues en caoutchouc, consigne pour éviter les grilles rainurées dans le sol, revêtement spécial des tables élévatrices, portes sectionnelles silencieuses, et enfin formation spéciale pour les chauffeurs[13]. Ces dispositions sont couplées à des exigences d'émissions durant le chargement et le déchargement qui ont été revues depuis en 2010[14] et 2015[15], ces exigences s'accompagnant de la présence de fournisseurs de matériel proposant une gamme de produits conformes aux normes PIEK[16]. La région flamande dans un premier temps[17] puis la région bruxelloise (cfr. infra) ont mené des projets pilote s'inscrivant dans le cadre du programme PIEK. Ces projets ont été menées grâce à la collaboration de distributeurs importants : Delhaize, Colruyt, Alebrt Heijn, Carrefour et Lidl[18].

Stratégies régionales et adaptations du cadre réglementaire

Compte tenu des résultats positifs, singulièrement comme solutions pour les configurations de livraisons en milieu urbain[19], la région flamande souhaitait modifier les dispositions du Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM II) pour permettre de rendre compatibles les livraisons hors période diurne[20] avec le cadre réglementaire sur la lutte nuisances sonores par les installations classée. Les modifications réglementaires en ce sens ont été approuvées par le Gouvernement flamand le 5 septembre 2016[21].

---

[10] FINLAY H., BYRNE R., CORRIGAN T., McMANUS B., YOUNG S., FINNEGAN C., Transport Engineering Low Noise Solutions for Night Deliveries, Dublin Institute of Technology, BESTUFS Conference, Amsterdam June 2005

[11] LABELLE J., FREVE S., GOOTSCHLING E., Off-peak delivery. A pilot project for the Chicago Region. Summary of Research and Progress on Pilot Project Design, Urban Transportation Center College of Urban Planning and Public Affairs, University of Illinois, August 16, 2014 – August 15, 2015, p.29

[12] BMWT (branchevereniging van leveranciers van bouwmachines, magazijnstellingen, wegenbouwmachines en (intern) transportmiddelen), FOCWA (Federatie van Ondernemers in de Carrosserie- en Wagenbouw en Aanverwante bedrijven) et RAI (Rijwiel en Automobiel Industrie)

[13] Trucks & Business, n°249, Mars-Avril-Mai 2015, p.28

[14] TNO, TNO report - Methods of measurement for peak noise during loading and unloading (2010 update), MON-RPT-2010-00466, 18 February 2010

[15] PIEK-KEUR, Methods of measurement for peak noise during loading and unloading (2015 update), June 2015.

[16] Par exemple
Van Dijck (VéDéCar) (sets de matériaux de carrossage absorbant le bruit), Krone, VanEck, Gray & Adams, Schmitz, Cargobull, Pacton, Chereau, Lamberet, Burgers (semi-remorques), Heiwo (carrosserie pour produits froids et surgelés) ; Dhollandia (hayons élévateurs), Carrier Transicold (unités de réfrigération silencieuses), TRS (générateur au diesel), BASF (coating Elastocoat pour sols et hayons de semi-remorques), Imbema Rhiwa (portes levantes et poignées, tirants et charnières)

[17] DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN – Tijl Dendal, Resultaten PIEK 2. Focus op dagrandleveringen – Interactieve sessie stil en duurzame leveren, Maart 2016

[18] Trucks & Business, n°249, Mars-Avril-Mai 2015, p.28

[19] TRACTEBEL ENGINEERING N.V, Doorrekening maatregelen op geluidskaarten weg-en spoorverkeer (tweede phase) maateregelen IVM verkeersgroei – impact of geluid, Rapport opdracht volgens bestek LNE/ALHRMG/OL201300012, 9 Februari 2015, 5. PIEK-Project, p.19

[20] TRACTEBEL ENGINEERING N.V, PIEK 2 - Eindrapport stille leveringen, P.006113, 8 Mei 2015, p.179, 11.2.1 ; DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN – Tijl Dendal, Resultaten PIEK 2. Focus op dagrandleveringen – Interactieve sessie stil en duurzame leveren, Maart 2016

[21] DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN, Mobielsbrief 171 - Nieuwe geluidsnormen en maatregelen laden en lossen, 19 September 2016.

Du côté de la région de Bruxelles-Capitale, le Plan stratégique pour le transport de marchandises approuvé par le gouvernement le 11 juillet 2013, mentionnait dans les mesures à prendre : « *Mettre au point une procédure d'accréditation pour les livraisons de nuit en Région de Bruxelles-Capitale basée sur le protocole PIEK, les certificats PIEK et les permis d'environnement* »[22].

Cependant le dossier des adaptations du cadre réglementaire ne semble pas avoir bougé pendant plusieurs années puisqu'en 2015, l'Observatoire régional de la Mobilité notait dans son cahier dédié au transport de marchandises et la logistique à Bruxelles que « *la solution devrait donc venir plutôt de la Région puisque la législation régionale prime sur les règlements communaux (...) pour l'instant cette réglementation* [la règlementation sur les installations classées et la lutte contre le bruit] *empêche également les livraisons avant 7h* (...) *le développement de cette solution dépend donc aujourd'hui principalement des responsables politiques régionaux qui ont le pouvoir d'adapter le cadre législatif à ces nouvelles techniques de distribution* »[23].

Pour rappel, dans le cadre actuel, les permis d'environnement fixent les niveaux de bruit qui doivent être respectés lors de l'exploitation de ces installations classées mais également, comme le précise l'IBGE, « *ce n'est pas juste l'utilisation d'une ou des installations classées qui doit respecter les normes du permis d'environnement mais toutes les activités associées et conséquentes à celles-ci, notamment :la manutention d'objets, des marchandises (...) le chargement-déchargement, à l'intérieur de la parcelle ou en voirie, par des clients, livreurs (...) la circulation induite sur le site* »[24].

Or, à l'heure actuelle, aucune modification de l'Arrêté du 21 Novembre 2002, relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées, n'est intervenue en ce sens puisqu'à l'heure actuelle, les plages horaires associées aux valeurs de bruit de l'art. 2§1 de l'arrêté, telles qu'articulées aux zones du PRAS n'ont pas été modifiées pour ce qui est des activités de livraisons[25].

Il convient dès lors de procéder aux changements réglementaires nécessaires en établissant un régime d'exception lié à des conditions à partir de critères établis par le gouvernement et correspondant à minima aux critères établis dans le cadre du programme PIEK. Ce régime doit conduire, dans le cas où les opérateurs de livraison et de réception remplissent les critères, à ce que ces derniers soient considérés comme présumés automatiquement en conformité avec les normes relatives aux activités associées au permis d'environnement telles qu'également visées par l'arrêté du 21 Novembre 2002.

---

[22] BRUXELLES-MOBILITE, Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale, 3.24 – Mettre en place des livraisons à horaires décalées, 11 Juillet 2013, p.62

[23] STRALE M., LEBEAU P., WAYENS B. HUBERT M., MACHARIS C. (eds), Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la région de Bruxelles-Capitale - Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : états des lieux et perspectives, 2015

[24] INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT, http://www.environnement.brussels/le-permis-denvironnement/les-conditions-generales-dexploitation/les-obligations-en-matiere-de-bruit, consulté le 2 mars 2018

[25] 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, art.2, §1, 1°

Commentaire des articles

Article 1er

Cet article n'appelle pas de commentaires.

Article 2

Cet article a pour objet de définir les principaux termes des obligations de l'ordonnance et singulièrement de couvrir les catégories d'équipements techniques visés, qu'il s'agisse des véhicules ou du matériel utilisé durant la phase de livraison.

Article 3

Cet article instaure le régime d'exemption pour les livraisons nocturnes, conditionnées au respect des critères fixés à l'article 4 de l'ordonnance. Il crée également une présomption de conformité vis-à-vis des règles en matière de niveaux de bruits dans le cadre de la réglementation bruxelloise en matière d'installations classées et de permis d'environnement.

Article 4

Cet article précise les conditions à respecter pour pouvoir rentrer dans le cadre du régime d'exemption tel que fixé à l'article 3.

Article 5

Cet article n'appelle pas de commentaires.