



GEWONE ZITTING 2019-2020

17 OKTOBER 2019

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de ontwikkeling van een gratis
carpooling-app voor het grondgebied van
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F),
mevrouw Viviane TEITELBAUM (F) en
de heer Christophe DE BEUKELAER (F))

Toelichting

Dit voorstel heeft tot doel de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te verzoeken om de ontwikkeling van een gratis carpoolplatform voor het grondgebied van het Gewest te bewerkstelligen. Dat platform zou bestuurders en lifters die gratis een traject willen delen op een veilige manier met elkaar in contact brengen. Zij zouden het platform dus kunnen gebruiken om zich realtime in te loggen en korte en middellange afstanden af te leggen, eenmalig, sporadisch of regelmatig, naargelang hun beschikbaarheden, behoeften of de relaties die zij zouden aangaan. Eigenlijk is het de bedoeling een autostopsysteem 2.0 in te voeren dat eindelijk veilig is.

Een dergelijke dienst, die door de overheid gesteund wordt, sluit aan bij de doelstellingen van de strijd tegen de verkeersopstoppingen, het autosolisme, de luchtvervuiling. Die dienst zou Brussel bevestigen als Smart City en de sociale banden aanhalen.

Een en ander past ook binnen de doelstellingen van het Gewest die worden geschetst in het Good Move-plan, het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE), het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) en Brussels Smart City.

SESSION ORDINAIRE 2019-2020

17 OCTOBRE 2019

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à développer une application
de covoiturage gratuite
sur le territoire régional bruxellois**

(déposée par Mmes Anne-Charlotte d'URSEL (F),
Viviane TEITELBAUM (F) et
M. Christophe DE BEUKELAER (F))

Développements

La présente proposition vise à demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de mener à bien le développement d'une plateforme de covoiturage gratuite sur le territoire régional. Cette plateforme mettrait en relation, de manière sécurisée, des conducteurs et autostoppeurs désireux de partager gratuitement un trajet. Ceux-ci pourraient dès lors utiliser la plateforme développée pour se connecter en temps réel et parcourir des courtes et moyennes distances, de manière unique, ponctuelle ou régulière selon leurs disponibilités, leurs besoins ou les relations qu'ils noueraient. Il s'agirait en somme de mettre en place un autostop 2.0 enfin sécurisé.

Un tel service, appuyé par les pouvoirs publics, rejoint les objectifs de lutte contre la congestion automobile, l'autosolisme, la pollution de l'air, de l'affirmation de Bruxelles comme Smart City et de création de lien social.

Elle rejoint également les objectifs de la Région qui sont dessinés dans le plan Good Move, dans le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (COBRACE), du Plan Régional de Développement Durable (PRDD), et de Bruxelles Smart City.

Ten slotte sluit de ontwikkeling van een dergelijke app ook aan bij de beweging van de deeleconomie, die door Rachel Botsman wordt gedefinieerd als een economisch systeem gebaseerd op het uitwisselen, delen, (ver)huren van goederen en diensten waarbij gebruik primeert boven bezit¹.

Wat is carpooling ?

Allereerst is een definitie van carpooling op zijn plaats. Er bestaan twee types²: enerzijds « ride sharing » (ritdelen), waarbij meerdere personen hetzelfde voertuig gebruiken op hetzelfde moment, bijvoorbeeld om samen naar hun werkplek te gaan, anderzijds « car sharing » (autodelen), waarbij meerdere personen hetzelfde voertuig gebruiken op verschillende momenten.

« Ride sharing », waar wij ons hier voornamelijk op zullen richten, wordt nog eens opgedeeld in twee types: dynamische carpooling en statische carpooling. Dit voorstel zal zich concentreren op dynamische carpooling, een « ride sharing »-oplossing in realtime, waarbij gebruik wordt gemaakt van een online platform om mensen die een rit voorstellen en mensen die een overeenkomstige rit zoeken met elkaar in contact te brengen. Bij statische carpooling daarentegen, gaat het over een matching die niet in realtime gebeurt, maar die eerder het resultaat is van een informele en/of terugkerende regeling.

Momenteel bestaan er meerdere carpoolplatformen, zoals BlablaCar of Carpool, maar zij brengen mensen in contact voor ritten tegen betaling, over het algemeen over langere afstanden dan intramuros-ritten, waarbij die ritten meestal dus op voorhand worden gepland. Het gaat dus eerder over statische carpooling, terwijl ons voorstel een platform voor dynamische carpooling wil ontwikkelen.

Gebruikers die één dag carpooling uitproberen om naar hun werk te gaan, zouden, wanneer zij een positief contact hadden met de bestuurder, een vriendschapsrelatie kunnen opbouwen waardoor zij ook op andere dagen van de week zouden kunnen carpoolen om naar het werk of naar huis te gaan. Een goede ervaring zou dus een springplank kunnen zijn om een nieuwe mobiliteitsoplossing te vinden en te proberen om die uit te breiden tot dagelijks gebruik.

- 1 Botsman, R. & Rogers, R. (2011). « What's mine is yours. The rise of collaborative consumption ». HarperCollins Business.
- 2 Ondernemerscollectief Duurzame Mobiliteit (OCDM) (2016) « Zakelijk Autodelen : kansen & knelpunten ».

Le développement d'une telle application rejoint enfin le mouvement de l'économie collaborative, définie par Rachel Botsman comme « un modèle économique basé sur l'échange, le partage, la location de biens et de services privilégiant l'usage sur la propriété »¹.

Qu'est-ce que le covoiturage ?

Il convient tout d'abord de définir ce qu'est le covoiturage. Il en existe deux types²: d'une part le ride sharing (partage de trajet) qui implique que plusieurs personnes font usage du même véhicule au même moment, par exemple pour se rendre ensemble sur leur lieu de travail ; d'autre part le « car sharing » (autopartage) qui implique que plusieurs personnes font usage du même véhicule à des moments différents.

Le « ride sharing », qui nous intéressera principalement ici, se divise lui-même en deux types : le covoiturage dynamique et le covoiturage statique. La présente proposition se concentrera en l'occurrence sur le covoiturage dynamique qui définit une solution de « ride sharing » en temps réel, utilisant une plateforme en ligne pour mettre en contact les individus qui ont un trajet à proposer et ceux qui sont à la recherche d'un trajet correspondant. Le covoiturage statique concerne en revanche un matching qui n'est pas effectué en temps réel mais qui résulte plutôt d'un arrangement informel et/ou récurrent.

Actuellement, plusieurs plateformes de covoiturage existent, telles que BlablaCar ou encore Carpool, mais celles-ci visent à mettre en relation des personnes pour des trajets tarifés qui concernent généralement des distances plus conséquentes que des trajets intramuros et qui se prévoient donc la plupart du temps à l'avance. Il s'agit donc plus de covoiturage statique, là où notre proposition vise à développer une plateforme de covoiturage dynamique.

Des utilisateurs qui essaieraient le covoiturage un jour pour se rendre sur leur lieu de travail pourraient, en cas de contact positif avec le conducteur, développer une relation amicale qui leur permettrait de généraliser leur expérience de covoiturage aux autres jours de la semaine pour aller travailler ou pour rentrer chez eux. Une bonne expérience pourrait donc être un tremplin potentiel pour trouver et essayer une nouvelle solution de mobilité et la généraliser à son quotidien.

- 1 Botsman, R. & Rogers, R. (2011). « What's mine is yours. The rise of collaborative consumption ». HarperCollins Business.
- 2 Ondernemerscollectief Duurzame Mobiliteit. (OCDM) (2016) « Zakelijke Autodelen : kansen & knelpunten ».

Op Belgisch niveau

Volgens de studie van juli 2018 van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO), met als titel « Ondernemingen en gedeelde mobiliteit: stand van zaken, hinderpalen en kansen », zijn de Belgische wegen structureel verzadigd. De OESO schat het economische verlies als gevolg daarvan op 1 à 2 % van ons bbp. Nog steeds volgens die studie, geeft zowat een kwart van de werkgevers aan dat ze kampen met problemen gelinkt aan de stilstand.

Volgens een studie van het Federaal Planbureau (2015), wordt 79 % van de passagierkilometers in België met de auto afgelegd, waarvan 57 % als bestuurder alleen in de auto en 22 % als passagier. Wat het aantal verplaatsingen betreft, is het modale aandeel van de auto 65 %, waarvan 48 % als bestuurder en 17 % als passagier³. Voorts is de gemiddelde bezettingsgraad van een auto 1,4 personen, of zelfs 1,2 personen tijdens het spitsuur⁴.

Voor het woon-werkverkeer blijkt uit de federale diagnostiek⁵ dat 65,6 % van de verplaatsingen met de wagen gebeurt en slechts 2,9 % via carpooling. Het aandeel van carpooling is bovendien gedaald van 4,7 % in 2005 naar 2,9 % in 2014. Als carpooling met familieleden wordt meegerekend, stijgt het modale aandeel van carpooling tot 10 %⁶.

Het is duidelijk dat de verkeersopstoppingen nog steeds een groot probleem zijn in België. Ze zetten een rem op de economische activiteit, het welzijn van onze medeburgers, het milieu en ze blijven zwaar doorwegen op de overheidsfinanciën. Zoals we zien, is het nog verontrustender dat een groot deel van de verplaatsingen met de wagen nog steeds door personen alleen gebeurt. Autosolisme, zoals dat heet, is dus een van de aspecten waar de overheden aan kunnen werken om de verkeersopstoppingen op onze wegen te verminderen, zowel in Brussel als in de andere Gewesten van ons land.

- 3 Cornelis E. & Al. (2012): Mobiliteit in België in 2010 : « Resultaten van de BELDAM-enquête ». Brussel, Belspo en FOD Mobiliteit & Vervoer, 331 p.
- 4 Federaal Planbureau (2012) : « Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030 ».
- 5 FOD Mobiliteit en Vervoer (2016) : « Diagnostiek woon-werkverkeer 2014 ».
- 6 Cornelis E. & Al. (2012): Mobiliteit in België in 2010 : « Resultaten van de BELDAM-enquête ». Brussel, Belspo en FOD Mobiliteit & Vervoer, 331 p.

À l'échelle de la Belgique

Selon l'étude de juillet 2018 réalisée par la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) intitulée « Les entreprises et la mobilité partagée : état des lieux, écueils et potentialités », les routes belges sont structurellement congestionnées et cela entraîne une perte économique estimée à 1 à 2 % du PIB par l'OCDE. Toujours selon cette étude, près de 25 % des employeurs admettent rencontrer des problèmes liés à la congestion automobile.

Selon une étude du Bureau fédéral du Plan (2015) : 79 % des passagers-kilomètres parcourus en Belgique le sont avec une voiture, dont 57 % comme conducteurs seuls dans leurs voitures, et 22 % comme passager. En termes de nombres de déplacements, la part modale de la voiture est de 65 %, dont 48 % comme conducteur et 17 % comme passager³. Par ailleurs, le taux d'occupation moyen d'une voiture est de 1,4 personne, voire 1,2 personne en heure de pointe⁴.

Concernant les trajets domicile-travail, le diagnostic fédéral⁵ nous apprend que la voiture (en solo) représente 65,6 % des déplacements, tandis que le covoiturage ne représente que 2,9 % des déplacements. La part du covoiturage est d'ailleurs passée de 4,7 % en 2005 à 2,9 % en 2014. Si on prend en compte le covoiturage avec les membres de la famille, la part modale du co-voiturage monte à 10 %⁶.

Il est aisé de constater que le problème de la congestion automobile est toujours un problème particulièrement important en Belgique. Cela représente un frein à l'activité économique, au bien-être de nos concitoyens, à l'environnement et cela continue d'imposer un lourd tribut aux finances publiques. Comme nous le voyons, il est encore plus inquiétant de constater qu'une grande partie des déplacements effectués en voiture le sont toujours par des personnes se déplaçant seules. L'autosolisme, comme on l'appelle, est donc l'une des données sur lesquelles les pouvoirs publics peuvent travailler afin de faire diminuer la congestion automobile sur nos routes, à Bruxelles comme dans les autres Régions de notre pays.

- 3 Cornelis E. & Al. (2012) : Mobiliteit in België in 2010 : « Resultaten van de BELDAM-enquête ». Brussel, Belspo en FOD Mobiliteit & Vervoer, 331 p.
- 4 Bureau Fédéral du Plan, (2012) : « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 ».
- 5 SPF Mobilité et Transport (2016) : « Diagnostic des déplacements domicile-lieu de travail en 2014 ».
- 6 Cornelis E. & Al. (2012) : Mobiliteit in België in 2010 : « Resultaten van de BELDAM-enquête ». Brussel, Belspo en FOD Mobiliteit & Vervoer, 331 p.

Op niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Volgens de berekeningen uit 2017 van het kabinet van de federale minister voor Tewerkstelling, voor het jaar 2016 en op basis van de cijfers van BECI en Agoria, hebben de verkeersopstoppingen in Brussel meer dan 105 miljoen euro gekost voor het aantal uren die werknemers verliezen in de file. Daarbij komen nog de kosten op het vlak van gezondheid, onderhoud van de infrastructuur of arbeid. In 2013, had BECI de globale jaarlijkse kosten van de files in Brussel (ditmaal met alle bijkomende kosten) geraamd op 511 miljoen euro.

De situatie van Brussel op het vlak van mobiliteit moet niet meer worden aangetoond. Iedereen weet dat de inspanningen transversaal, gecoördineerd en op lange termijn moeten geschieden in onze ingesloten hoofdstad, waar elke dag 370.000 voertuigen (waarvan 190.000 pendelaars) rondrijden (alleen voor de woon-werkverplaatsingen).

Om dat immobiliteitsprobleem aan te pakken, moet dus een geheel van maatregelen worden getroffen waardoor een deel van de autobestuurders, zowel pendelaars als Brusselaars, naar alternatieve oplossingen kunnen overstappen. Uit een studie van Transport and Mobility Leuven blijkt immers dat, om de verkeersopstoppingen op het grondgebied van het Gewest met 40 % te verminderen, het « volstaat » om het aantal automobilisten met 10 % te verminderen⁷, wat zeker niet onhaalbaar is. Naast de verhoging van het aanbod en de frequentie van het openbaar vervoer, de aanleg van de ontradingsparkings, de verbetering van het aanbod aan beveiligde fietspaden, zorgt dit voorstel dus voor meer bewustmaking van de bevolking rond carpooling en voor de ontwikkeling van een platform waarop zij gratis autoritten kunnen delen. De strijd tegen autosolisme sluit dus aan bij de waaier van maatregelen die worden genomen om het aantal wagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 10 % te doen dalen.

Het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan « Good Move »⁸ is overigens zeer duidelijk hieromtrent aangezien een van de zes ambities van zijn « Mobility Vision » luidt : « inzetten op een verminderd individueel autoverbruik ». In dat opzicht stelt het ontwerp : « Autosolisme druist in tegen de visie van duurzame ontwikkeling van de stad (City Vision) door bij te dragen aan een bovenmaatse inbeslagname van de openbare ruimte door de voertuigen. Dit heeft met name tot gevolg dat het mobiliteitssysteem zwak presteert, dat er milieuhinder is en dat de veiligheid eronder lijdt. Het Gewest streeft ernaar de voorwaarden te ontwikkelen die het mogelijk maken het gebruik van de personenwagen te doen kantelen naar de actieve modi, het openbaar vervoer en het autodelen, ... ».

7 Transport and Mobility Leuven (TML) (2011) : « Pendelen per motorfiets : een impactanalyse ».

8 Ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan – zoals aangenomen in eerste lezing door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 04/04/2019.

À l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale

Selon les calculs effectués en 2017 par le cabinet du Ministre fédéral de l'Economie, pour l'année 2016 et sur base des chiffres de BECI et Agoria, les embouteillages à Bruxelles coûtaient plus de 105 millions d'euros par rapport aux heures perdues par les employés dans les bouchons. A ceux-là il fallait encore ajouter les coûts en termes de santé, d'entretien des infrastructures ou d'emplois. En 2013, BECI avait estimé le coût annuel global des embouteillages à Bruxelles (comprenant cette fois tous les coûts associés) à 511 millions d'euros.

La situation de Bruxelles en termes de mobilité n'est plus à démontrer. Chacun sait que les efforts à faire doivent être transversaux, coordonnés et étalés sur le long terme dans notre capitale enclavée où l'on compte 370.000 véhicules (dont 190.000 navetteurs) qui circulent quotidiennement (seulement pour les déplacements domicile-travail).

Pour répondre à ce problème d'immobilité, il faut donc réaliser un ensemble de mesures qui permettront à une partie des automobilistes, navetteurs comme Bruxellois, de se déporter vers des solutions alternatives. Une étude de Transport and Mobility Leuven rapporte en effet que pour diminuer de 40 % la congestion automobile sur le territoire régional, il « suffit » de diminuer de 10 % le nombre d'automobilistes⁷, ce qui est loin d'être irréalisable. A côté du renforcement de l'offre et de la fréquence des transports publics, du développement des parkings de dissuasion, de l'amélioration de l'offre en pistes cyclables sécurisées, la présente proposition veille donc à renforcer la sensibilisation du public autour du covoiturage ainsi qu'au développement d'une plateforme qui leur permet gratuitement de partager des trajets en voiture. La lutte contre l'autosolisme rejoint alors l'éventail des actions entreprises pour arriver à faire diminuer de 10 % le nombre de voitures en Région de Bruxelles-Capitale.

Le projet de plan régional de mobilité « Good Move »⁸ est d'ailleurs très clair à ce sujet puisque l'une des six ambitions développées dans sa « Mobility Vision » est de « viser une diminution de la voiture individuelle ». À ce titre, le projet déclare : « L'autosolisme va à l'encontre de la vision de déplacement durable de la ville (City Vision) en contribuant à une emprise surdimensionnée des véhicules sur l'espace public avec notamment comme conséquence une faible performance du système de mobilité, des nuisances environnementales et de sécurité. La Région vise à développer les conditions qui permettent de faire glisser l'usage de la voiture individuelle vers les modes actifs, le transport public, le covoiturage, ... ».

7 Transport and Mobility Leuven (TML) (2011) : « Navettes à moto : Analyse d'incidence ».

8 Projet de Plan Régional de Mobilité « Good Move » – tel qu'adopté en première lecture par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 04/04/2019.

Die doelstellingen zijn zeer duidelijk terug te vinden in de Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 2019-2024⁹, die : « de ambitie [koestert] het woon-werkverkeer te verbeteren en op die manier het gebruik van de eigen auto te beperken tot een kwart van de verplaatsingen in 2030 en het aantal « pendelritten » met de eigen auto (autosolisme) tegen 2023 met 50 % te verminderen. ». Daaraan wordt toegevoegd : « De weginfrastructuur zal worden ontworpen om carpooling op het grootstedelijke netwerk te ondersteunen en er zullen parkeerplaatsen worden voorbehouden. ». En ten slotte schuift het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO)¹⁰ de ambitie naar voor om de smart mobility city te ontwikkelen als « de stad die zich organiseert om een alternatief te bieden voor files en milieuvervuiling als gevolg van het autoverkeer, door collectieve en duurzame transportmiddelen efficiënter te maken ».

Er is immers nog steeds te veel autosolisme in het Brussels Gewest. Volgens de studie van juli 2018 van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO), met als titel « Ondernemingen en gedeelde mobiliteit: stand van zaken, hinderpalen en kansen », is carpooling een veelbelovende oplossing om de Belgische mobiliteitsknoop te ontwarren. Die studie neemt overigens de resultaten van de federale diagnostiek voor woon-werkverkeer over, die de modale verdeling weergeeft volgens de voornaamste vervoerswijze die werd gebruikt om naar het werk te gaan in 2017¹¹ (die gegevens hebben enkel betrekking op de bedrijven met meer dan 100 werknemers), met de volgende resultaten :

- 2005 : 45,1 % met de wagen (alleen) en 2,5 % met carpooling ;
- 2014 : 37,9 % met de wagen (alleen) en 1,2 % met carpooling ;
- 2017 : 36,2 % met de wagen (alleen) en 1,4 % met carpooling.

Zoals we kunnen vaststellen, rijdt in Brussel meer dan een derde van de wagens op weg naar de werkplek met de bestuurder als enige inzittende. Carpooling daarentegen, blijft helaas nog te onbelangrijk op het grondgebied van het Gewest. Naast die cijfers kunnen we die van de Beldam-enquête van 2010¹² leggen, waarin een onderscheid werd gemaakt tussen de auto's met enkel een bestuurder en de auto's met passagiers volgens hun vertrekplaats en

Ces objectifs se retrouvent très clairement dans la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 2019-2024⁹ qui « ambitionne de réduire l'utilisation de la voiture individuelle à un quart des déplacements en 2030 et de réduire de 50 % le nombre de déplacements de type « navette » réalisé en voiture individuelle (autosolisme) à l'horizon 2023. ». Elle rajoute que « les infrastructures routières seront pensées pour accompagner la pratique du covoiturage sur le réseau métropolitain et des emplacements de stationnement seront réservés ». Un objectif qui se retrouve enfin dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD)¹⁰ qui ambitionne lui aussi de développer la smart mobilité qu'il définit comme « la ville qui s'organise pour offrir une alternative à la congestion et à la pollution automobiles en favorisant l'efficacité des moyens de déplacements collectifs et durables ».

L'autosolisme en Région bruxelloise reste en effet un phénomène encore trop important. Selon l'étude de juillet 2018 réalisée par la Fédération des Entreprises de Belgique (FEB) intitulée « Les entreprises et la mobilité partagée : état des lieux, écueils et potentialités », le covoiturage est une solution prometteuse pour dénouer le nœud de la mobilité en Belgique. Cette étude reprend d'ailleurs les données résultant du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail qui illustre la répartition modale selon le mode principal de transport utilisé pour atteindre le lieu de travail en 2017¹¹ (ces données ne concernent que les entreprises de plus de 100 travailleurs), dont voici les résultats :

- 2005 : 45,1 % de voitures (seul) et 2,5 % de covoiturage ;
- 2014 : 37,9 % de voitures (seul) et 1,2 % de covoiturage ;
- 2017 : 36,2 % de voitures (seul) et 1,4 % de covoiturage.

À Bruxelles, comme nous pouvons le constater, plus d'un tiers des voitures se rendant sur leur lieu de travail continuent à rouler en autosolisme, c'est-à-dire avec un conducteur seul. Au contraire, le covoiturage reste malheureusement encore trop anecdotique sur le territoire régional. A ces chiffres, il convient d'ajouter ceux de l'enquête Beldam de 2010¹² qui distinguaient les voitures en autosolisme et celles contenant des passagers en fonction de leur lieu

9 Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering – 2019/2024.

10 Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (2018).

11 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2017) : « Diagnostiek woon-werkverkeer 2014 ».

12 Eric Cornelis, Michel Hubert, Philippe Huynen, Kevin Lebrun, Geoffroy Patriarche, Astrid De Witte, Lieve Creemers, Katrien Declercq, Davy Janssens, Marie Castaigne, Laurie Hollaert, Fabien Walle (2011) – « Mobiliteit in België, resultaten van de BELDAM-enquête ».

9 Déclaration de politique Générale du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale – 2019/2024.

10 Plan Régional de Développement Durable (2018).

11 Service public fédéral Mobilité et Sports (2017) : « Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail ».

12 Eric Cornelis, Michel Hubert, Philippe Huynen, Kevin Lebrun, Geoffroy Patriarche, Astrid De Witte, Lieve Creemers, Katrien Declercq, Davy Janssens, Marie Castaigne, Laurie Hollaert, Fabien Walle (2011) – « La Mobilité en Belgique, résultats de l'enquête BELDAM ».

bestemming. Volgens de studie, neemt het autosolisme 51 % van de verplaatsingen naar of vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zijn rekening, tegenover 23,9 % van verplaatsingen binnen het Gewest. Van de wagens met passagiers, verplaatst 12,7 % zich naar of vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegenover 8,1 % binnen het Gewest. Die cijfers bevestigen het grote aantal pendelaars dat alleen naar of vanuit Brussel reist, maar wijst er ook op dat 23,9 % van de Brusselaars hetzelfde doet.

De hoofddoelstelling van dit voorstel is dus om zich eerst te richten tot die 23,9 % Brusselaars waarvan sommigen geïnteresseerd zouden kunnen zijn om, als een geschikte en veilige technologische oplossing hun die mogelijkheid biedt, een aantal van hun ritten te delen met andere geïnteresseerde Brusselaars. Er is natuurlijk niets dat verhindert, zoals we later zullen zien, om die voorziening uit te breiden naar de andere Gewesten van het land als zij daarom verzoeken of interesse tonen.

Tevens dient te worden opgemerkt dat de gemiddelde afstand van de Brusselse verplaatsingen 6 kilometer bedraagt. Zowat 52 % van die verplaatsingen bedraagt minder dan 1 km, 37 % tussen 3 en 5 km en 20 % meer dan 10 km¹³. In Brussel, is er dus vooral vraag naar korte of middellange verplaatsingen, wat precies het gamma van verplaatsingen is dat in dit voorstel wordt beoogd.

Laten we daaraan toevoegen dat de reeds bestaande carpooloplossingen via platformen om particulieren met elkaar in contact te brengen, met name via de vzw Taxistop en de apps die zij ontwikkelt (Carpool voor Vlaanderen en Brussel, ComOn voor Wallonië), betalende carpooling aanbieden, wat niet het voorwerp is van dit voorstel. Het voordeel van een gratis platform voor het gewestelijk grondgebied zou er immers in bestaan dat het bestuurders en lifters in realtime met elkaar in contact brengt voor korte en middellange afstanden. Het gebruik van het ene platform sluit natuurlijk het gebruik van het andere niet uit. Die kosteloze, efficiënte, dynamische, sociale en ecologische oplossing heeft dus niet exact dezelfde doelen voor ogen als Taxistop en wil, zoals we gezien hebben, tegemoetkomen aan een andere mobiliteitsvraag.

De hier voorgestelde formule creëert ook een sociale band en gezelligheid, wat dikwijls ontbreekt in een stadsomgeving.

d'origine ou de destination. Selon cette étude, les voitures en autosolisme comptent 51 % de déplacements vers ou depuis la Région de Bruxelles-Capitale, pour 23,9 % de déplacements internes à la Région. Pour les voitures contenant des passagers, 12,7 % se déplacent depuis ou vers la Région de Bruxelles-Capitale, contre 8,1 % de déplacements internes à la Région. Ces chiffres viennent confirmer le grand nombre de navetteurs voyageant seuls vers ou depuis Bruxelles, mais il met aussi en lumière que 23,9 % des Bruxellois font de même.

L'objectif principal de la présente proposition sera donc de s'adresser en priorité à ces 23,9 % de Bruxellois dont certains pourraient être intéressés, si une solution technologique adéquate et sûre le leur permettait, de partager certains de leurs trajets gratuitement avec d'autres Bruxellois intéressés. Rien n'empêchant bien sûr, comme nous le verrons plus loin, d'étendre le dispositif aux autres Régions du pays si celles-ci en font la demande ou se montrent intéressées.

Il est également important de noter que la distance moyenne des déplacements bruxellois est de 6 kilomètres. Parmi ceux-ci, 52 % sont des déplacements inférieurs à 1 km, 37 % sont d'une distance de 3 à 5 kms et 20 % sont supérieurs à 10 kms¹³. Ce sont donc principalement des déplacements de courte ou de moyenne distance qui sont demandés à Bruxelles, ce qui est précisément la gamme de déplacements que vise la présente proposition.

Rajoutons que si des solutions de covoiturage existent actuellement au moyen de plateformes de mise en relation de particuliers, notamment au moyen de l'ASBL Taxistop et des applications qu'elle développe (Carpool pour la Flandre et Bruxelles, ComOn pour la Wallonie), ces plateformes proposent des covoiturations payants, ce qui n'est pas l'objet de la présente proposition. En effet, l'intérêt d'une plateforme gratuite, installée sur le territoire régional, serait de mettre en relation en temps réel des conducteurs et autostoppeurs pour des courtes ou moyennes distances. L'utilisation d'une plateforme n'excluant bien sûr pas l'utilisation d'une l'autre. Cette solution gratuite, efficace, dynamique, sociale et écologique ne vise donc pas exactement les mêmes objectifs que celles développées par Taxistop et entend répondre, comme nous l'avons vu, à une autre demande de mobilité.

La formule proposée aujourd'hui est également créatrice de lien social et de convivialité, ce qui vient souvent à manquer en milieu urbain.

13 Cijfers gepubliceerd door Brussel Mobiliteit, bijgewerkt op 16/06/15 <https://leefmilieu.brussels/themas/mobiliteit/demobiliteit-brussel/cijfers>.

13 Chiffres publiés par Bruxelles Mobilité, mis à jour le 16/06/15 <https://environnement.brussels/thematiques/mobilite/la-mobilite-bruxelles/chiffres>

In samenhang met de andere twee Gewesten

Tot slot zijn de problemen in verband met de mobiliteit geen problemen die alleen worden opgelost, zeker niet voor een Gewest als Brussel, dat ingesloten is en, zoals we gezien hebben, te maken krijgt met een zeer grote stroom van pendelaars. In het licht van die specifieke situatie, lijkt het interessant om het initiatief dat in dit voorstel wordt uitgewerkt, door te trekken en aan de andere Gewesten voor te stellen om eraan deel te nemen zodra het is ingevoerd. Hoewel de voornaamste doelstelling van het hier uiteengezette voorstel erin bestaat om de korte trajecten binnen Brussel makkelijker te maken, lijkt het inderdaad gepast om de andere Gewesten ten minste uit te nodigen om deel te nemen aan een initiatief dat tot doel heeft de levenskwaliteit van iedereen te verbeteren. Laten we eveneens eraan herinneren dat de luchtvervuilingsproblematiek niet stopt aan de grenzen van ons Gewest en dat het in dat opzicht goed zou zijn om goede praktijken en succesvolle ervaringen op dat gebied te delen buiten Brussel.

Het lijkt vanzelfsprekend dat het platform dat wordt opgericht, in voorkomend geval, moet worden opgenomen als een van de beschikbare mobiliteitsoplossingen binnen MAAS (Mobility As A Service). Carpooling zal dus het gamma aan mobiliteitsoplossingen aanvullen dat geïntegreerd wordt in één platform en toegankelijk is met een klik.

En lien avec les deux autres Régions

Enfin, les problèmes liés à la mobilité ne sont pas des phénomènes qui se règlent seul, en particulier en ce qui concerne une Région comme Bruxelles, enclavée et confrontée comme nous l'avons vu aux flux d'un très grand nombre de navetteurs. A la lumière de cette réalité particulière, il apparaît intéressant de prolonger l'initiative développée dans la présente proposition en proposant aux autres Régions d'y participer une fois celle-ci mise en place. Si le principal objectif de la proposition ici développée est bien de faciliter les trajets courts et intrabruellois, il semble en effet opportun d'inviter, a minima, les autres Régions à participer à une initiative qui vise à améliorer la qualité de vie de toutes et tous. Rappelons également que la problématique de la pollution de l'air ne s'arrête pas aux frontières de notre Région et qu'à ce titre il est bénéfique de partager les bonnes pratiques et expériences fructueuses en la matière au-delà de Bruxelles.

Il semble évident que la plateforme qui sera mise sur pied devra être intégrée, le cas échéant, comme l'une des solutions de mobilité disponibles au sein de la MAAS (Mobility As A Service). Le covoiturage gratuit viendra donc compléter la gamme des solutions de mobilités intégrées sur une seule plateforme et accessibles d'un clic.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Viviane TEITELBAUM (F)
Christophe DE BEUKELAER (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende de ontwikkeling van een gratis carpooling-app voor het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 2019-2024 ;

Gelet op de doelstellingen in het ontwerp van mobiliteitsplan « Good Move » ;

Gelet op het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling 2018 ;

Gelet op de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ;

Overwegende het feit dat de ontwikkeling van een vernieuwende mobiliteitsstrategie, rekening houdend met alle technologische oplossingen die de verkeersopstoppingen in de stad kunnen verlichten, nu van het grootste belang is, en dat carpooling met behulp van een platform volledig spoort met die doelstelling ;

Overwegende de potentiële voordelen van een dergelijk platform voor de mobiliteit, de volksgezondheid, het milieu en de sociale banden ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de ontwikkeling van een gratis carpooling- app, die het mogelijk maakt om bestuurders en lifters op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met elkaar in contact te brengen, te ondersteunen alsook de werking ervan te verzekeren ;
- een bewustmakings- en informatiecampagne bij de Brusselse bevolking op touw te zetten om het platform en de voordelen van carpooling bekend te maken ;
- contact op te nemen met de andere Gewesten van het land om hun, op termijn en als het experiment succesvol is, een gezamenlijke ontwikkeling van de app voor te stellen ;
- het platform jaarlijks te evalueren om vast te stellen of de invoering ervan geslaagd is of niet, wat de verbeterpunten zijn en welke oplossingen mogelijk zijn om het te perfectioneren.

PROPOSITION DE RÉOLUTION**visant à développer une application de covoiturage gratuite sur le territoire régional bruxellois**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la déclaration de politique générale 2019-2024 du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu les objectifs dessinés dans le projet de plan régional de mobilité « Good Move » ;

Vu le plan régional de développement durable 2018 ;

Vu l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ;

Considérant le fait que développer une stratégie de mobilité novatrice, prenant en compte toutes les possibilités technologiques permettant de décongestionner la ville, est désormais primordial et que le covoiturage assisté au moyen d'une plateforme rencontre pleinement cet objectif ;

Considérant les bénéfices potentiels d'une telle plateforme pour la mobilité, la santé publique, l'environnement et la création de lien social ;

Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de soutenir le développement d'une application de covoiturage gratuite qui mette en relation conducteurs et autostoppeurs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que d'en assurer le fonctionnement ;
- d'organiser une campagne de sensibilisation et de communication auprès du public bruxellois pour faire connaître la plateforme et les bienfaits du covoiturage ;
- de prendre contact avec les autres Régions du pays pour proposer, à terme et si l'expérience est concluante, un développement commun de l'application ;
- de pratiquer une évaluation de la plateforme tous les ans afin de constater le succès ou non de sa mise en oeuvre, les points à améliorer et les solutions possibles pour la perfectionner.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Viviane TEITELBAUM (F)
Christophe DE BEUKELAER (F)