



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

28 AVRIL 2021

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à étudier la mise en place de bandes de circulation réservées au covoiturage dans le cadre du réaménagement des entrées de ville de Bruxelles

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F), M. David WEYTSMAN (F) et Mme Alexia BERTRAND (F))

Développements

Le Plan Régional de Mobilité « Good Move » définit de la manière suivante le covoiturage et les avantages qu'il représente pour la mobilité bruxelloise :

« *L'autopartage vise le partage d'un véhicule entre plusieurs utilisateurs pour des trajets différents, mais il est également possible de viser le partage d'un même trajet en pratiquant le covoiturage. Cette pratique est la plus pertinente pour des trajets ayant la même origine ou la même destination (au sein d'une même entreprise par exemple ou entre parents d'une même école ou activité sportive), mais est également intéressante pour d'autres types de trajets de moyenne et longue distance dans la mesure où les personnes ayant à se déplacer peuvent être mises en contact efficacement et rapidement (par exemple via une application).* ».

Le tout à la voiture a fait son temps mais la voiture reste un mode de déplacement qui rencontre un certain nombre de besoins sociaux et professionnels dont il faut tenir compte. Le développement des solutions alternatives de mobilité, comme les transports publics, la création de parkings de transit à proximité de nœuds intermodaux, les modes actifs de déplacement comme le vélo ou encore la mobilité partagée sont autant de possibilités qui doivent impérativement se retrouver dans le bouquet de solutions proposées aux automobilistes. La présente proposition s'intéressera principalement à la mobilité partagée, et plus

GEWONE ZITTING 2020-2021

28 APRIL 2021

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende de invoering van carpoolstroken te onderzoeken in het kader van de heraanleg van de toegangswegen tot Brussel

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

Toelichting

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan « Good Mov » definieert carpooling en de voordelen ervan voor de Brusselse mobiliteit als volgt:

« Autodelen beoogt het delen van een voertuig tussen verschillende gebruikers voor verschillende trajecten, maar het is ook mogelijk verschillende gebruikers samen eenzelfde traject te laten afleggen via carpooling. Deze praktijk is de meest relevante voor trajecten met hetzelfde vertrekpunt of dezelfde bestemming (in dezelfde onderneming bijvoorbeeld of voor ouders van wie de kinderen naar dezelfde school of sportactiviteit gaan) maar het is ook interessant voor andere soorten korte of lange trajecten zolang de personen die zich moeten verplaatsen gemakkelijk en snel met elkaar in contact gebracht kunnen worden (bijvoorbeeld via een app). ».

Alles met de auto doen heeft zijn tijd gehad, maar de auto blijft een vervoermiddel dat beantwoordt aan een aantal sociale en beroepsmatige behoeften waarmee rekening moet worden gehouden. De ontwikkeling van alternatieve mobiliteitsoplossingen, zoals openbaar vervoer, de aanleg van transitparkings in de buurt van intermodale knooppunten, actieve vervoerswijzen zoals fietsen of gedeelde mobiliteit zijn allemaal mogelijkheden die moeten worden opgenomen in het aanbod van oplossingen voor automobilisten. Dit voorstel zal zich toespitsen op gedeelde mobiliteit, en meer bepaald op de ontwikkeling van het

précisément au développement du covoiturage. L'un des principaux enjeux pour développer le covoiturage est de le rendre suffisamment attractif pour qu'une masse critique soit atteinte. Celui-ci pourra alors fonctionner efficacement comme alternative à des trajets traditionnellement effectués seul au volant de sa voiture. A ce titre, il s'agit ici encore une fois de la loi de l'offre et de la demande : si l'offre en infrastructure rapide et sécurisée réservée à la pratique du covoiturage n'est pas suffisante, la demande ne pourra pas évoluer positivement.

Pourquoi développer le covoiturage ? Quels sont les enjeux qui sont adressés lorsque l'on en développe la pratique ? La vision de la mobilité wallonne à l'horizon 2030, appelée FAST pour « Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal », pose une série de constats importants concernant notre pays qu'il convient de rappeler ici.

- En diminuant les niveaux de pollution atmosphérique, les pays peuvent réduire la charge de morbidité imputable aux accidents vasculaires cérébraux, aux cardiopathies, aux cancers du poumon et aux affections respiratoires, chroniques ou aiguës, y compris l'asthme¹ ;

- A l'échelle de la Belgique, la pollution de l'air par le trafic routier tue plus de 2.400 personnes par an et le bruit du trafic plus de 200² ;

- Les accidents de la route coûtent 6,8 milliards d'euros par an à l'Etat belge, soit 1,8 % du PIB, d'après une estimation réalisée par Touring ;

- L'OCDE estime en moyenne entre 1 et 2 % du PIB la perte liée aux embouteillages, soit entre 1 et 2 milliards d'euros ;

- Pour 2030, le Bureau du Plan prévoit à politique inchangée : une augmentation des voyageurs par kilomètre de 20 % et du nombre de tonnes par kilomètre de 68 %, une diminution des vitesses de circulation de 29 % en heure de pointe, vu la congestion croissante, un accroissement des émissions de gaz à effet de serre de 12 %, et ce malgré l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et des carburants.

Ces constats s'appliquent naturellement à la Région bruxelloise et sont d'ailleurs corrélés dans le Plan régional de Mobilité « Good Move ». Ils justifient notamment les différents objectifs fixés en termes de report modal, en particulier depuis la voiture individuelle vers la mobilité partagée et les modes actifs de déplacement (vélo, marche, micro-mobilité, ...). La présente proposition entend se concentrer principalement sur le trafic entrant et sortant de la Région et les axes autoroutiers qui sont concernés et entend offrir des solutions à la problématique de l'autosolisme et les solutions pour y remédier.

1. Organisation mondiale de la Santé – aide-mémoire n°313 – septembre 2016
2. Calculs IEW d'après chiffres de l'agence européenne de l'environnement -EEA

carpoolen. Een van de belangrijkste uitdagingen bij de ontwikkeling van carpooling is om het voldoende aantrekkelijk te maken zodat een kritische massa wordt bereikt. Dan zal het doeltreffend kunnen functioneren als alternatief voor ritten die traditioneel alleen achter het stuur van de auto worden gemaakt. In dit opzicht is het opnieuw een kwestie van de wet van vraag en aanbod: als het aanbod van snelle en veilige infrastructuur gereserveerd voor carpooling niet voldoende is, zal de vraag zich niet positief kunnen ontwikkelen.

Waarom carpooling ontwikkelen ? Wat zijn de uitdagingen die bij de ontwikkeling van de praktijk aan bod komen ? De visie op de Waalse mobiliteit voor 2030, FAST genaamd voor « Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal », (vlotheid - toegankelijkheid - veiligheid - gezondheid - modal shift), bevat een reeks belangrijke vaststellingen betreffende ons land die hier in herinnering moeten worden gebracht.

- Door de luchtverontreinigingsniveaus terug te dringen, kunnen landen de ziektelast van beroertes, hartziekten, longkanker en chronische en acute aandoeningen van de luchtwegen, waaronder astma, verminderen¹ ;

- In België doodt de luchtverontreiniging door het wegverkeer meer dan 2.400 mensen per jaar en het verkeerslawaai meer dan 200² ;

- Verkeersongevallen kosten de Belgische staat 6,8 miljard euro per jaar, of 1,8 % van het BBP, volgens een raming van Touring ;

- De OESO raamt het gemiddelde verlies ten gevolge van verkeersopstoppingen op 1 à 2 % van het BBP, d.w.z. 1 à 2 miljard euro ;

- Voor 2030 voorspelt het planbureau, bij ongewijzigd beleid: een toename van het aantal reizigers per kilometer met 20% en van het aantal tonnen per kilometer met 68 %; een daling van de verkeerssnelheid tijdens de spits met 29 %, gezien de toenemende congestie; een toename van de uitstoot van broeikasgassen met 12 %, ondanks de verbeteringen in de energie-efficiëntie van voertuigen en brandstoffen.

Deze vaststellingen gelden uiteraard voor het Brussels Gewest en zijn bovendien gecorreleerd in het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move". Zij rechtvaardigen met name de verschillende doelstellingen die zijn vastgesteld op het vlak van de modal shift, met name van de individuele auto naar gedeelde mobiliteit en actieve vervoerswijzen (fietsen, lopen, micromobiliteit ...). Dit voorstel is vooral gericht op het verkeer dat het Gewest binnenkomt en verlaat en op de betrokken autosnelwegen, en wil het probleem van het autosolisme en de oplossingen daarvoor aan de orde stellen.

1. Wereldgezondheidsorganisatie - Factsheet nr. 313 - september 2016
2. Berekeningen IEW gebaseerd op cijfers van het Europees Milieuagentschap - EEA

En Région bruxelloise, la voiture (en autosolisme) représentait en 2018 une part modale de 33 % des déplacements dans et en lien avec la Région. Cette part modale varie selon que l'on considère les déplacements internes (24 %) ou les déplacements entrants/sortants de la Région (48 %). Le nombre de déplacements effectués en voiture en échange et en interne est globalement équivalent (environ 900.000)³. Il apparaît évident que la réduction de la congestion automobile et la fluidification du trafic participent toutes deux à atteindre les objectifs régionaux, et nationaux, de réduction de la pollution de l'air, de la pollution sonore ou encore de réduction du coût économique lié à la congestion. La lutte contre l'autosolisme prend donc tout son sens. Selon une étude publiée en juillet 2018 et intitulée par la Fédération des Entreprises de Belgique (FEB) « *Les entreprises et la mobilité partagée : état des lieux, écueils et potentialités* », le covoiturage est mis en avant comme une solution prometteuse pour dénouer le nœud de la mobilité en Belgique.

L'ambition affichée par le Plan régional de Mobilité « Good Move » est de « développer les conditions qui permettent de faire glisser l'usage de la voiture individuelle vers les modes actifs, le transport public et le covoiturage, en fonction du potentiel de chaque mode pour différentes classes de distance et des caractéristiques sociodémographiques de la population ». La Région souhaite à ce titre faire évoluer la proportion de déplacements effectués en véhicule motorisé individuel (en tant que conducteur) d'un tiers à un quart pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région. Cette proportion concerne principalement les déplacements situés entre 5 et 25 kilomètres et ceux supérieurs à 25 kms, donc en majorité un public entrant ou sortant de la Région. Le PRM précise d'ailleurs qu'« *en intégrant les tendances issues de la vision de développement de la métropole en matière de répartition des déplacements et les ambitions présentées ci-avant, la structure globale de la demande de mobilité à l'échelle métropolitaine à l'horizon 2030, qui prend en compte une diminution de la part modale de la voiture, aussi bien pour les déplacements internes que pour ceux en échange avec la périphérie, se traduit par une augmentation de 4 % de l'occupation des voitures par la pratique du covoiturage* ». Good Move rappelle que l'amélioration du taux d'occupation moyen des véhicules particuliers est un facteur déterminant de l'efficacité globale du système de mobilité.

Pour accompagner le développement du covoiturage, la Région s'est donc engagée à accompagner la pratique du covoiturage au moyen de plusieurs leviers : la mise en œuvre des plans de déplacements d'entreprise, le développement d'infrastructures dédiées et d'emplacements de stationnement réservés et le subventionnement des plateformes d'appariement.

In het Brussels Gewest vertegenwoordigde de auto (met één inzittende) in 2018 een modaal aandeel van 33% van de verplaatsingen binnen en in verbinding met het Gewest. Dit modale aandeel varieert naargelang het gaat om verplaatsingen binnen het Gewest (24 %) of om verplaatsingen van of naar het Gewest (48 %). Het aantal verplaatsingen per auto voor intern en extern verkeer is ongeveer even groot (ongeveer 900.000). Het is duidelijk dat het verminderen van de verkeersopstoppingen en het verbeteren van de doorstroming van het verkeer beide bijdragen tot het halen van de gewestelijke en nationale doelstellingen om de luchtverontreiniging en geluidshinder terug te dringen en de economische kosten van de congestie te verminderen. De strijd tegen autosolisme heeft dus zeker zin. In een in juli 2018 gepubliceerde studie van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) met als titel « *Ondernemingen en gedeelde mobiliteit: stand van zaken, hinderpalen en kansen* », wordt carpooling naar voren geschoven als een veelbelovende oplossing om de mobiliteitsknoep in België te ontwarren.

Het voornemen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan « Good Move » is « 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, afhankelijk van het potentieel van elke modus voor de verschillende categorieën afstanden en de sociodemografische kenmerken van de bevolking ». In dit verband wenst het Gewest het aandeel gewestgerelateerde verplaatsingen met individuele motorvoertuigen (als bestuurder) te verminderen van een derde tot een kwart. Dit aandeel betreft vooral de verplaatsingen tussen 5 en 25 kilometer en die van meer dan 25 kilometer, d.w.z. hoofdzakelijk mensen die het Gewest binnenkomen of verlaten. In het GMP staat ook het volgende: « Door de trends te integreren die voortkwamen uit de visie op de ontwikkeling van de metropool met betrekking tot de herverdeling van de verplaatsingen en de hogervermelde ambities, wordt de globale structuur van de mobiliteitsvraag op grootstedelijke schaal tegen 2030 als volgt vertaald. Daarbij wordt rekening gehouden met een daling van het aandeel van de auto, zowel voor interne als voor inkomende/uitgaande verplaatsingen: een stijging van 4 % van de bezettingsgraad van de auto's door carpooling ». Good Move herinnert eraan dat de verbetering van de gemiddelde bezettingsgraad van personenauto's doorslaggevend is in de globale doeltreffendheid van het mobiliteitssysteem.

Om de ontwikkeling van carpooling te ondersteunen, heeft het Gewest zich er daarom toe verbonden de praktijk van carpooling te ondersteunen via verschillende hefboomen : de uitwerking van de bedrijfsvervoerplannen, de ontwikkeling van ad-hoc infrastructuur en voorbehouden parkeerplaatsen en de subsidiëring van koppelingsplatformen.

3. Plan Régional de Mobilité « Good Move » - Part modale de la voiture (autosolisme/covoiturage) dans les déplacements internes et en échange un jour moyen en 2018 (Source : Bruxelles Mobilité, Musti 2018)

3. Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move" - Modaal aandeel van de auto (autosolisme/carpooling) bij interne en externe verplaatsingen op een gemiddelde dag in 2018 (Bron: Brussel Mobiliteit, Musti 2018)

Infrastructure autoroutière bruxelloise et enjeux régionaux

Selon les calculs effectués en 2017 par le cabinet du Ministre fédéral de l'Économie, pour l'année 2016 et sur la base des chiffres de BECI et Agoria, les embouteillages à Bruxelles coûtent plus de 105 millions d'euros par rapport aux heures perdues par les employés dans les bouchons. À 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. Le réseau autoroutier dans et en dehors de Bruxelles est vieillissant et est devenu inadapté pour répondre aux besoins et problématiques modernes de mobilité. Face à ces constats, le Ring de Bruxelles fait actuellement l'objet d'une vaste campagne d'optimisation, menée par la Région flamande et la Werkvennootschap. Cette optimisation, menée conjointement avec la Région bruxelloise, propose une série de solutions positives pour développer, notamment, le réseau RER vélo. Elle doit cependant s'opérer en parfaite collaboration avec la Région bruxelloise qui doit, pour se faire, s'appuyer sur son Plan régional de Mobilité (PRM), afin de proposer à la Région flamande les adaptations nécessaires à la protection des intérêts régionaux.

Le réaménagement du réseau autoroutier concerne également les axes situés sur le territoire bruxellois. Le PRM prévoit à ce sujet que pour les grandes entrées de ville à gabarit autoroutier (A12, E40, E411, E40-Charles Quint...), un réaménagement en voirie à caractère urbain et laissant la place aux différents modes de déplacement. Il précise qu'à plus court terme, ces axes seront utilisés pour développer d'autres usages, comme des voies réservées au transport public ou au covoiturage.

Si la volonté régionale est bien de réduire la capacité offerte à la circulation automobile, le plan Good Move précise cependant que si une réduction est opérée sur les grands axes d'accès à la Région, elle doit être accompagnée de la création de voies spécifiques pour le covoiturage ou les transports publics. Les scénarios actuellement proposés par la Région flamande, en ce qui concerne le réaménagement de différents axes, ne comportent pas de dimension liée au covoiturage. On en constate l'absence dans le projet présenté au Boulevard de la Woluwe par exemple, pourtant un axe d'entrée majeur dans Bruxelles. Il est crucial d'étudier la possibilité dans chacun de ces projets, a minima, des phases tests qui permettront d'étudier le potentiel du covoiturage.

Brusselse snelweginfrastructuur en gewestelijke uitdagingen

Volgens berekeningen die in 2017 door het kabinet van de federale minister van Economie zijn gemaakt, voor het jaar 2016 en op basis van cijfers van BECI en Agoria, kosten de files in Brussel meer dan 105 miljoen euro gerelateerd aan de uren die de werknemers in de file hebben verloren. Daarbij komen nog de kosten voor de gezondheid, het onderhoud van de infrastructuur en de tewerkstelling. In 2013 raamde BECI de totale jaarlijkse kosten van de verkeersopstoppingen in Brussel (dit keer inclusief alle bijbehorende kosten) op 511 miljoen euro. Het autosnelwegennet in en buiten Brussel veroudert en is ontoereikend geworden om aan de moderne mobiliteitsbehoeften en -problemen tegemoet te komen. In het licht van deze bevindingen ondergaat de Brusselse Ring momenteel een uitgebreide optimaliseringscampagne, uitgevoerd door het Vlaams Gewest en de Werkvennootschap. Deze optimalisering, die samen met het Brussels Gewest wordt uitgevoerd, stelt een reeks positieve oplossingen voor, met name om het GEN-fietsnetwerk te ontwikkelen. Dit moet echter gebeuren in perfecte samenwerking met het Brussels Gewest, dat zich moet baseren op zijn Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) om het Vlaams Gewest de aanpassingen voor te stellen die nodig zijn om de gewestelijke belangen te beschermen.

De heraanleg van het autosnelwegennet betreft ook de wegen die op het Brussels grondgebied liggen. In dit verband voorziet het GMP voor de grote toegangswegen tot de stad met snelwegprofiel (A12, E40, E411, E40-Keizer Karel ...) in een omvorming tot stadswegen met ruimte voor de verschillende vervoersmodi. Het preciseert dat deze wegen op kortere termijn zullen worden gebruikt om andere toepassingen te ontwikkelen, zoals gereserveerde rijstroken voor openbaar vervoer of carpooling.

Hoewel het Gewest de aan het autoverkeer geboden capaciteit wil verminderen, preciseert het "Good Move"-plan dat een vermindering op de grote toegangswegen tot het Gewest gepaard moet gaan met de aanleg van specifieke rijstroken voor carpooling of openbaar vervoer. In de scenario's die het Vlaams Gewest momenteel voorstelt voor de heraanleg van verschillende wegen is geen carpooling opgenomen. De afwezigheid daarvan wordt vastgesteld in de projecten die zijn ingediend voor de Tervurenlaan of de Woluwelaan, twee belangrijke toegangswegen tot Brussel. Het is van cruciaal belang om bij elk van deze projecten ten minste de mogelijkheid te bestuderen van testfasen die het mogelijk maken het potentieel van carpooling te bestuderen.

Ce constat était d'ailleurs partagé en 2018 par l'administrateur délégué de BECI qui expliquait : « *Nous constatons que l'autosolisme de masse est un facteur important dans la saturation du réseau routier. En limitant le nombre de voies, on ne résout pas le problème, on ne fait que rajouter une nouvelle mesure frustrante pour le navetteur. Il est possible de mettre en place d'autres mesures pour encourager les changements de comportement, comme le fait de récompenser les covoitureurs avec une voie réservée. Cette voie pourrait également être accessible pour le transport en bus, public et privé* »⁴.

A Bruxelles, 6 entrées de villes sont concernées par un réaménagement imminent. L'E19-boulevard Industriel, l'E40-Charles Quint, l'E40-Reyers, l'E411-Herrmann-Debroux, l'A12 et le boulevard de la Woluwe. Dans aucun de ces projets, il n'a été communiqué d'élément relatif à une quelconque politique en faveur du covoiturage. Un permis d'urbanisme a pourtant déjà été remis pour l'A12, où l'objectif est là aussi de réduire les bandes de circulation. Il convient de souligner que l'ensemble de ces axes relie directement les grandes villes de notre pays et que réduire les bandes de circulation sans proposer d'alternatives suffisantes aux navetteurs nuit directement à l'accessibilité, donc à l'attractivité économique de notre Région.

Exemples et résultats de bandes de circulation réservées au covoiturage en Belgique et à l'étranger

Il est évident que le covoiturage a un potentiel sérieux pour lutter contre la congestion automobile. Une étude commandée par la FEBIAC et menée en 2011 par Transport et Mobility Leuven, estimait que si on arrivait à convaincre 10 % des automobilistes de se tourner vers des deux-roues, on pourrait observer une baisse de 40% des embouteillages. Il est donc facilement déductible que si seulement 10 % des autosolistes se tournaient vers le covoiturage, on assisterait à une baisse drastique des embouteillages. Nous verrons cependant qu'il sera nécessaire de répondre aux enjeux liés à la communication, à l'infrastructure, aux modalités imposées, à la localisation du test ainsi qu'à son contrôle. En Belgique, la signalisation adéquate existe déjà depuis 2001. Le panneau C5, qui porte la mention « excepté 2+ » ou « excepté 3+ », permet de baliser les bandes de circulation réservées au covoiturage.

Deze vaststelling werd in 2018 trouwens gedeeld door de afgevaardigd bestuurder van BECI, die verklaarde: « Wij stellen vast dat het massale autosolisme een belangrijke factor is in de verzadiging van het wegennet. Beperking van het aantal rijstroken lost het probleem niet op, het voegt alleen maar een extra frustrerende maatregel toe voor de pendelaar. Er kunnen andere maatregelen worden genomen om gedragsveranderingen aan te moedigen, zoals het belonen van carpoolers met een eigen rijstrook. Deze rijstrook zou ook toegankelijk kunnen zijn voor openbaar en particulier busvervoer »⁴.

In Brussel zijn 6 toegangswegen tot de stad betrokken bij een op handen zijnde heraanleg. De E19 - Industrielaan, de E40 - Keizer Karel, de E40 - Reyers, de E411 - Herrmann-Debroux, de A12 en de Woluwelaan. In geen enkele van deze projecten werd melding gemaakt van enig element van een beleid ten gunste van carpooling. Toch werd al een bouwvergunning verleend voor de A12, waar men ook het aantal rijstroken wil verminderen. Er zij op gewezen dat al deze wegen de grote steden van ons land rechtstreeks met elkaar verbinden en dat het verminderen van het aantal rijstroken zonder voldoende alternatieven te bieden voor de pendelaars rechtstreeks schadelijk is voor de bereikbaarheid, en dus voor de economische aantrekkelijkheid van ons Gewest.

Voorbeelden en resultaten van carpoolstroken in België en in het buitenland

Het is duidelijk dat carpoolen een serieus potentieel heeft om de congestie van het autoverkeer te bestrijden. In een studie die in opdracht van FEBIAC in 2011 door Transport & Mobility Leuven werd uitgevoerd, werd geschat dat als 10 % van de automobilisten overtuigd kon worden om op tweewielers over te schakelen, de files met 40 % konden worden verminderd. Men kan dus gemakkelijk afleiden dat als slechts 10% van de automobilisten zou gaan carpoolen, wij een drastische vermindering van de verkeersopstoppingen zouden zien. Wij zullen echter zien dat de uitdagingen in verband met de communicatie, de infrastructuur, de opgelegde nadere regels, de plaats van de test en de controle ervan, moeten worden aangepakt. In België is er sinds 2001 een aangepaste signalisatie. Het bord C5, waarop de vermelding « uitgezonderd 2+ » of « uitgezonderd 3+ » staat, wordt gebruikt om de voor carpooling gereserveerde rijstroken af te bakenen.

4. Mémorandum Taxistop – Élections fédérales et régionales du 26 mai 2019

4. Mémorandum Taxistop – Élections fédérales et régionales du 26 mai 2019

Le « ride sharing », où l'on partage le même véhicule, 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. Au niveau du covoiturage dit « dynamique », plusieurs plateformes, privées ou publiques, proposent aux particuliers et entreprises un lieu de mise en relation de covoitureurs. La plateforme Carpool est la principale puisqu'elle est déployée en Région bruxelloise, en Flandre et en Wallonie. Celle-ci est développée par l'ASBL Taxistop, elle-même soutenue financièrement par les Régions bruxelloise et wallonne. En 2018, elle rassemblait plus de 140.000 membres. Avec la crise du Covid-19 et les obligations sanitaires, ladite plateforme annonçait cependant qu'elle avait connu une chute drastique de 75 % de son activité.

La question du stationnement est évidemment cruciale. L'accès à un parking de délestage (covoiturage) en amont du trajet est une condition sine qua non pour engranger un succès dans le cadre d'une bande de covoiturage réservée. En Wallonie, un réseau de parkings de covoiturage est peu à peu en train de s'étoffer. 2.500 places réparties dans 92 parkings sont déjà disponibles gratuitement. Certains parkings mutualisés permettent de stationner sur des parkings d'enseignes telles que Brico, Cora, Décathlon, Delhaize, Ikea, Ces partenariats public-privé bénéficient à la fois aux pouvoirs publics, aux covoitureurs mais aussi aux enseignes qui peuvent attirer des clients avant ou après leur covoiturage. Ces parkings sont essentiels au bon fonctionnement d'un système de covoiturage principalement destiné aux navetteurs qui rejoignent quotidiennement la capitale. En Flandre, l'offre en parkings réservés est encore embryonnaire. A Bruxelles, les P+R devront être un lien essentiel du dispositif. Il est donc indispensable de faire correspondre les bandes réservées au covoiturage aux parkings de transit régionaux et de prévoir un accès gratuit à ceux-ci pour ceux qui pratiquent le covoiturage.

Expériences de bandes réservées au covoiturage en Belgique

En mai 2019, le Ministre wallon de la Mobilité inaugurerait deux bandes de circulation réservées au covoiturage. La première sur le E411 depuis Arlon jusqu'à la frontière avec le Luxembourg, la seconde de Wavre à Rosières en direction de Bruxelles. Réservées à plus de trois personnes et limitées à 50 km/h, ces deux initiatives n'ont pas connu un franc succès. Il apparaît en effet que la limitation à 3 personnes minimum est trop contraignante et ne rencontre pas les besoins en mobilité des covoitureurs. De plus, la bande en direction du Luxembourg s'arrêterait à la frontière et celle en direction de Bruxelles ne permettait pas d'atteindre la capitale. Le nouveau Ministre wallon de la Mobilité a décidé en 2021 de descendre la limitation de 3 à 2 personnes et de

« Ride sharing », waarbij men hetzelfde voertuig deelt, en waarop we ons hier voornamelijk zullen richten, wordt in twee soorten verdeeld: dynamische carpooling en statische carpooling. Dit voorstel zal zich toespitsen op dynamische carpooling, waarbij een realtime « ride sharing »-oplossing wordt voorgesteld, door gebruik te maken van een online platform om personen die een rit aanbieden en personen die een overeenkomstige rit zoeken met elkaar in contact te brengen. Statische carpooling daarentegen betreft een matching die niet in realtime gebeurt, maar het resultaat is van een informele en/of terugkerende afspraak. Wat de zogenaamde "dynamische" carpooling betreft, bieden verschillende particuliere of openbare platforms particulieren en bedrijven een plaats om carpoolers met elkaar in contact te brengen. Het platform Carpool is het belangrijkste, aangezien het wordt ingezet in het Brussels Gewest, Vlaanderen en Wallonië. Het is ontwikkeld door de vzw Taxistop en wordt financieel gesteund door het Brussels en het Waals Gewest. In 2018 had het meer dan 140.000 leden. Maar met de Covid-19-crisis en de gezondheidsvoorschriften kondigde het bovengenoemde platform aan dat het een drastische daling van 75 % van zijn activiteit had meegemaakt.

De kwestie van het parkeren is natuurlijk van cruciaal belang. Toegang tot een overstapparking (carpoolparking) vóór de rit is een voorwaarde voor succes in het kader van een voor carpooling gereserveerde rijstrook. In Wallonië wordt geleidelijk een netwerk van carpoolparkings opgebouwd. 2.500 plaatsen op 92 parkings zijn reeds gratis beschikbaar. Op sommige gedeelde parkings kan geparkeerd worden zoals parkings van ketens als Brico, Cora, Decathlon, Delhaize, Ikea Deze publiek-private partnerschappen zijn zowel in het voordeel van de overheden als van de carpoolers, maar ook van de winkeliers die klanten kunnen aantrekken voor of na hun carpooling. Deze parkings zijn van essentieel belang voor de goede werking van een carpoolstelsel dat hoofdzakelijk bestemd is voor pendelaars die elke dag naar de hoofdstad reizen. In Vlaanderen staat het aanbod van voor carpooling gereserveerde parkeerplaatsen nog in de kinderschoenen. In Brussel zal de P+R een essentiële schakel in het systeem moeten zijn. Het is dus van essentieel belang dat de carpoolstroken worden afgestemd op de gewestelijke transitparkings en dat carpoolers gratis toegang krijgen tot die parkings.

Ervaringen met carpoolstroken in België

In mei 2019 heeft de Waalse minister van Mobiliteit twee rijstroken ingehuldigd die gereserveerd zijn voor carpooling. De eerste op de E411 van Aarlen tot de grens met Luxemburg, de tweede van Waver tot Rosières in de richting van Brussel. Deze twee initiatieven, die beperkt waren tot meer dan drie personen en tot 50 km/u, waren niet erg succesvol. Het lijkt erop dat de limiet van minimaal 3 personen te restrictief is en niet beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften van carpoolers. Bovendien stopte de rijstrook richting Luxemburg aan de grens en liet die richting Brussel niet toe de hoofdstad te bereiken. De nieuwe Waalse minister van Mobiliteit heeft besloten om in 2021 de limiet te verlagen van 3 naar 2 personen en toe te staan,

permettre, sous réserve d'études de sécurité routière, d'ouvrir ces bandes à la circulation des deux-roues motorisés. Il convient également de mentionner que la première de ces deux initiatives ne comportait pas de dimension liée aux transports publics, qui ne peuvent parcourir la bande réservée car celle-ci est trop étroite. Le succès très mitigé de la seconde peut aussi s'expliquer par le fait que les embouteillages en direction de Bruxelles commencent traditionnellement à hauteur d'Overijse, là où la bande réservée au covoiturage s'arrête. En cas de circulation fluide, les automobilistes ne trouvent pas d'intérêt à utiliser la bande réservée. Cela illustre une fois de plus la nécessité de faire correspondre au mieux le déploiement de ces bandes réservées aux axes d'entrée les plus congestionnés, ce en parfaite collaboration avec les Régions flamande et wallonne, sans quoi le dispositif ne rencontre pas les besoins des covoitureurs. Une bonne nouvelle concerne cependant l'initiative luxembourgeoise puisque le ministre wallon a récemment indiqué que le Grand-Duché du Luxembourg envisageait de prolonger la bande de circulation réservée sur son territoire.

Il est impératif d'assurer le succès des formules qui sont expérimentées. Si les bandes de circulation ne sont pas assez incitatives et que trop peu de personnes les empruntent, elles génèrent de la frustration dans le chef des automobilistes et peuvent être, faussement, évaluées négativement par les autorités publiques. Il convient donc d'intégrer à la phase test toutes les conditions de réussite : information, nombre de passagers idéal, localisation à l'endroit des embouteillages, continuité jusqu'au lieu de destination ou à un parking de délestage. Ces conditions permettent de faire peser dans la balance des avantages concrets par rapport au sentiment de perte de liberté vécu par l'automobiliste qui envisage d'abandonner son véhicule. Le critère de la vitesse doit lui aussi être adapté aux conditions de circulation et de sécurité routière.

Dans le cas des entrées de ville, et afin d'utiliser l'infrastructure de manière intelligente et adaptée, il serait judicieux d'étudier la possibilité de moduler les voies de circulation en fonction de l'heure et du taux de congestion afin de permettre l'accès aux voies réservées, en dehors des heures de pointe par exemple. Cela évite de générer de la frustration dans le chef des automobilistes qui ne peuvent l'emprunter et cela ajoute à l'acceptation du système. Cela permet également de tirer profit au maximum de l'infrastructure sans générer de coûts exorbitants puisque des marquages et panneaux, accompagnés de caméras, suffisent à moduler la bande de circulation désirée.

onder voorbehoud van studies over de verkeersveiligheid, dat deze rijstroken opengesteld worden voor gemotoriseerde tweewielers. Er zij ook op gewezen dat in het eerste van deze twee initiatieven geen dimensie was opgenomen in verband met het openbaar vervoer, dat geen gebruik kan maken van de gereserveerde rijstrook omdat die te smal is. Het zeer beperkte succes van het laatste kan ook verklaard worden door het feit dat de files in de richting van Brussel traditioneel beginnen in Overijse, waar de carpoolstrook ophoudt. Wanneer het verkeer vlot gaat, vinden de automobilisten het niet de moeite om de gereserveerde rijstrook te gebruiken. Dit illustreert eens te meer de noodzaak om de invoering van deze gereserveerde rijstroken zo goed mogelijk af te stemmen op de meest overbelaste toegangswegen, in perfecte samenwerking met het Vlaams en het Waals Gewest, anders zal het systeem niet aan de behoeften van de carpoolers voldoen. Er is echter goed nieuws over het Luxemburgse initiatief, want de Waalse minister heeft onlangs laten weten dat het Groothertogdom Luxemburg overweegt de gereserveerde rijstrook te verlengen op zijn grondgebied.

Het is absoluut noodzakelijk om het succes van de geteste formules te verzekeren. Als de rijstroken niet aantrekkelijk genoeg zijn en er te weinig mensen gebruik van maken, wekken zij frustratie op bij de automobilisten en kunnen zij ten onrechte negatief worden beoordeeld door de overheden. Alle voorwaarden voor succes moeten dus in de testfase worden opgenomen: informatie, ideaal aantal passagiers, lokalisering op de plaats van files, continuïteit tot aan de bestemming of tot een overstapparking. Deze voorwaarden maken het mogelijk de concrete voordelen af te wegen tegen het gevoel van vrijheidsverlies dat de automobilist die overweegt zijn voertuig te laten staan, ervaart. Het snelheids criterium moet ook worden aangepast aan de verkeersomstandigheden en de verkeersveiligheid.

Wat de toegangswegen tot de stad betreft, en om de infrastructuur op een intelligente en aangepaste manier te gebruiken, zou het verstandig zijn de mogelijkheid te bestuderen om de rijstroken aan te passen naargelang het uur van de dag en de mate van congestie, om zo toegang te verlenen tot de gereserveerde rijstroken, bijvoorbeeld buiten de spitsuren. Dit voorkomt frustratie bij automobilisten die er geen gebruik van kunnen maken en draagt bij tot de aanvaarding van het systeem. Hierdoor kan ook de infrastructuur maximaal worden benut zonder buitensporige kosten te genereren, aangezien markeringen en borden, vergezeld van camera's, voldoende zijn om de gewenste rijstrook aan te passen.

Le contrôle des véhicules est d'ailleurs l'une des autres conditions de réussite du dispositif et de l'évaluation de sa phase test. L'ASBL Taxistop nous renseigne par exemple sur son site internet qu'à Jougne, à la frontière franco-suisse, une phase d'expérimentation de contrôle automatique du nombre de passagers a été réalisée de fin mai à mi-juin 2015, ce grâce à l'aide de caméras infrarouge permettant de compter le nombre de passagers, les voitures de covoitureurs pouvaient donc rouler avec fluidité là où les bandes de circulation « normales » étaient à l'arrêt.

Expériences de bandes réservées au covoiturage à l'étranger

A l'étranger, l'introduction de bandes autoroutières réservées au covoiturage et aux transports publics est loin d'être une nouveauté. D'abord déployées à Washington dans les années 70, elles se sont répandues dans plus de 27 villes américaines. Amsterdam a suivi en 1993, l'Espagne en 1995. Des villes comme Madrid, Vancouver, Montréal, Toronto, Stockholm, Oslo, Trondheim, Linz en Autriche, ont chacune installé des bandes de circulation réservées avec succès. La ville de Toronto a réussi, ce faisant, à multiplier par trois le nombre de véhicules avec plusieurs passagers là où elle avait déployé les dispositifs. Plus récemment, des villes américaines comme Washington DC, Birmingham et Atlanta proposent aux covoitureurs une petite rétribution quotidienne étalée sur plusieurs mois afin d'encourager et d'habituer les covoitureurs à faire évoluer leurs habitudes. La ville de Portland propose aux covoitureurs des places de parking réservées et la ville de Los Angeles a créé une application qui met en relation conducteurs et passagers.

A Jakarta, des chercheurs du MIT, Gabriel Kreindler et Benjamin Olken, et un professeur de Harvard, Rema N Hanna, ont démontré que quand les autorités ont décidé en avril 2016 de mettre fin à la bande réservée au covoiturage dû à son manque de succès, la congestion s'est largement empirée. Les chercheurs Michael Cassidy et Kitae Jang ont quant à eux démontré dans une étude⁵ que réserver une bande de circulation au covoiturage sur les autoroutes congestionnées induit un effet de lissage qui est caractérisé par une décharge plus importante au niveau des goulots d'étranglement. Cela arrive notamment car l'introduction d'une bande réservée réduit le nombre de changement de voies de circulation par les automobilistes, donc fluidifie la circulation. Leur analyse démontre que l'effet de lissage réduit le temps passé par les personnes dans leurs véhicules dans les embouteillages. L'effet est si significatif que même une « bande de covoiturage sévèrement inutilisée peut dans certains cas améliorer le flux de décharge d'un goulot d'étranglement autoroutier ». Les auteurs notent même que cet effet est plus grand encore lorsque l'axe concerné est un axe autoroutier peu large, soit à une ou deux bandes.

5. Cassidy Michael, Jang Kitae, Daganzo Carlos - 2010/02/01 - The smoothing effect of carpool lanes on freeway bottlenecks- DO - 10.1016/j.tra.2009.11.002

De controle van de voertuigen is overigens een van de andere voorwaarden voor het welslagen van het systeem en de evaluatie van de testfase ervan. Meer nog dan het inzetten van politieagenten, waarvan de inzet duur is en waarmee slechts een klein aantal voertuigen kan worden gecontroleerd, zijn er nu technologische oplossingen beschikbaar. De vzw Taxistop deelt ons bijvoorbeeld op haar website mee dat in Jougne, aan de Frans-Zwitserse grens, van eind mei tot midden juni 2015 een experimentele fase van automatische controle van het aantal passagiers is uitgevoerd, dankzij de hulp van infraroodcamera's die het mogelijk maken het aantal passagiers te tellen. De auto's van carpoolers konden dus vlot doorrijden waar de "gewone" rijstroken stilstonden. Er moet natuurlijk in een evenredige boete worden voorzien om potentiële fraudeurs te ontmoedigen.

Ervaringen met carpoolstroken in het buitenland

In het buitenland is de invoering van rijstroken die gereserveerd zijn voor carpooling en openbaar vervoer op de autosnelwegen verre van nieuw. Zij werden voor het eerst gebruikt in Washington in de jaren 70, en hebben zich verspreid over meer dan 27 Amerikaanse steden. Amsterdam volgde in 1993, Spanje in 1995. Steden als Madrid, Vancouver, Montreal, Toronto, Stockholm, Oslo, Trondheim en Linz in Oostenrijk hebben allemaal met succes gereserveerde rijstroken aangelegd. De stad Toronto heeft het aantal voertuigen met meerdere passagiers kunnen verdrievoudigen daar waar zij de voorzieningen heeft ingezet. Meer recent bieden Amerikaanse steden zoals Washington DC, Birmingham en Atlanta carpoolers een kleine dagelijkse vergoeding, gespreid over verschillende maanden, om carpoolers aan te moedigen en ertoe aan te zetten hun gewoonten te veranderen. De stad Portland biedt carpoolers gereserveerde parkeerplaatsen aan en de stad Los Angeles heeft een applicatie gecreëerd die chauffeurs en passagiers met elkaar in contact brengt.

In Jakarta toonden MIT-onderzoekers Gabriel Kreindler en Benjamin Olken, en Harvard-professor Rema N Hanna aan dat toen de autoriteiten in april 2016 besloten de carpoolstrook te beëindigen wegens het gebrek aan succes ervan, de congestie veel erger werd. Onderzoekers Michael Cassidy en Kitae Jang hebben in een studie⁵ aangetoond dat het reserveren van een rijstrook voor carpooling op overbelaste snelwegen een afvlakkingseffect teweegbrengt dat gekenmerkt wordt door een grotere afvoer bij knelpunten. Dit gebeurt met name omdat de invoering van een gereserveerde rijstrook het aantal rijstrookwisselingen door automobilisten vermindert, waardoor het verkeer vlotter verloopt. Uit hun analyse blijkt dat het afvlakkingseffect de tijd vermindert die de mensen in hun voertuigen in de file doorbrengen. Het effect is zo groot dat zelfs een sterk ongebruikte carpoolstrook in sommige gevallen de afvoer van een knelpunt op de snelweg kan verbeteren. De auteurs merken zelfs op dat dit effect nog groter is wanneer de weg in kwestie een smalle autosnelweg is, d.w.z. met één of twee rijstroken.

5. Cassidy Michael, Jang Kitae, Daganzo Carlos - 2010/02/01 - The smoothing effect of carpool lanes on freeway bottlenecks- DO - 10.1016/j.tra.2009.11.002

A Bruxelles

Dans le but de fluidifier les entrées de ville particulièrement sujettes à la congestion aux heures de pointe, il est impératif d'étudier et tester avant de réduire ou de supprimer des voies d'accès à Bruxelles. Le covoiturage peut être envisagé sur l'axe E411 avec la suppression annoncée du viaduc Hermann-Debroux, la fin de l'E40 Liège-Bruxelles dont plusieurs bandes sont supprimées, sur la E40 Ostende-Bruxelles jusqu'à l'avenue Charles-Quint suivi du tunnel Léopold II, les axes d'entrée du Bois de la Cambre dont on annonce la fermeture, sur le boulevard de la Woluwe dont l'accès au Ring sera fermé.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)
Alexia BERTRAND (F)

In Brussel

Om de toegang tot de stad, die vooral tijdens de spitsuren met opstoppingen te kampen heeft, vlotter te laten verlopen, moeten eerst studies en tests worden uitgevoerd alvorens de toegangswegen tot Brussel te verminderen of te schrappen. Carpooling kan overwogen worden op de E411 met de aangekondigde afschaffing van het Hermann-Debroux-viaduct, het einde van de E40 Luik-Brussel waar een groot aantal rijstroken wordt afgeschaft, de E40 Oostende-Brussel tot aan de Keizer Karellaan gevolgd door de Leopold II-tunnel, de toegangswegen tot het Ter Kamerenbos waarvan men de sluiting aankondigt, de Woluwelaan waarvan de toegang tot de ring zal worden afgesloten, en de Tervurenlaan waar de afschaffing van twee rijstroken wordt aangekondigd.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à étudier la mise en place de bandes de circulation réservées au covoiturage dans le cadre du réaménagement des entrées de ville de Bruxelles

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la Déclaration de politique générale du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 2019-2024 ;

Vu les objectifs dessinés dans le 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'Énergie ;

Vu la loi spéciale du 19 juillet 2012 complétant l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne la communauté métropolitaine de Bruxelles ;

Vu la proposition de résolution du 25 mai 2018 relative à l'activation de la communauté métropolitaine de Bruxelles pour le développement d'une approche multimodale et interrégionale globale de la problématique de la mobilité à Bruxelles et dans son hinterland ;

Considérant l'apparente absence de politique liée au covoiturage au sein des études menées actuellement par la « Werkvenootschap », organisme chargé par le Gouvernement de la Région flamande du réaménagement du Ring autoroutier autour de Bruxelles, visant sa sécurisation et l'augmentation de sa capacité ;

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 rencontre pleinement cet objectif ;

Considérant que Bruxelles connaît une forte affluence de navetteurs et que réduire leur nombre améliorera considérablement la qualité de vie des Bruxellois.es ;

Considérant qu'une diminution de 10 % de l'autosolisme entraînerait une réduction de 40 % du taux de congestion, avec des conséquences positives pour la santé publique, l'environnement et l'attractivité économique de Bruxelles ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende de invoering van carpoolstroken te onderzoeken in het kader van de heraanleg van de toegangswegen tot Brussel

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

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

Gelet op de doelstellingen van het Gewestelijk 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 ;

Gelet op de bijzondere wet van 19 juli 2012 tot aanvulling van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wat de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel betreft ;

Gelet op het voorstel van resolutie van 25 mei 2018 met betrekking tot de inschakeling van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel voor de ontwikkeling van een globale multimodale en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in Brussel en zijn hinterland ;

Overwegende de duidelijke afwezigheid van een carpoolbeleid in de studies die momenteel worden uitgevoerd door de Werkvenootschap, de instantie die door de Vlaamse Regering belast is met de heraanleg van de aoring rond Brussel met het oog op het veiliger maken en het vergroten van de capaciteit ervan ;

Overwegende het feit dat de ontwikkeling van een vernieuwende mobiliteitsstrategie, waarbij rekening wordt gehouden met alle technologische mogelijkheden om de stad te ontlasten, nu van essentieel belang is, en dat carpooling volledig aan deze doelstelling beantwoordt ;

Overwegende dat Brussel een groot aantal pendelaars telt en dat een vermindering van hun aantal de levenskwaliteit van de Brusselaars aanzienlijk zal verbeteren ;

Overwegende dat een vermindering van het autosolisme met 10 % zou leiden tot een vermindering van de congestiegraad met 40 %, met positieve gevolgen voor de volksgezondheid, het milieu en de economische aantrekkelijkheid van Brussel ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'étudier, dans le cadre du réaménagement des entrées de ville prévu par le Plan régional de Mobilité, la possibilité d'intégrer des infrastructures dédiées au covoiturage ainsi que des emplacements de stationnement réservés ainsi que des voies d'accès rapide pour les vélos ;
- de réaliser préalablement à leur installation une étude d'impact ainsi qu'un test de 6 mois d'évaluation ;
- d'analyser la possibilité de moduler l'accès à ces voies réservées en fonction de l'heure ;
- d'entamer pour chaque axe concerné une concertation avec les Régions flamande et wallonne afin de prolonger des dispositifs installés en Région bruxelloise sur leur propre territoire, ainsi que de développer les parkings de covoiturage en amont ;
- de déterminer les modalités des tests à réaliser avec les communes concernées ;
- de prévoir les technologies permettant le contrôle et l'évaluation des dispositifs ;
- d'étudier la gratuité du stationnement pour les voitures partagées au sein des P+R régionaux ;
- de mettre en place une campagne de communication incitative mettant en avant les avantages du dispositif ainsi que les différentes plateformes de mise en relation entre covoitureurs.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)
Alexia BERTRAND (F)

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- in het kader van de heraanleg van de toegangswegen tot de stad, zoals voorzien in het Gewestelijk Mobiliteitsplan, de mogelijkheid te bestuderen om infrastructuur voor carpooling en gereserveerde parkeerplaatsen te integreren ;
- vóór de installatie ervan een impactstudie en een evaluatietest van 6 maanden uit te voeren ;
- de mogelijkheid te analyseren om de toegang tot deze gereserveerde rijstroken aan te passen naargelang het uur van de dag ;
- voor elke betrokken weg overleg op gang te brengen met het Vlaams en het Waals Gewest, om de in het Brussels Gewest geïnstalleerde systemen uit te breiden tot hun eigen grondgebied en om stroomopwaarts carpoolparkings te ontwikkelen ;
- de nadere regels voor de uit te voeren tests te bepalen ;
- te voorzien in technologieën die het mogelijk maken de voorzieningen te controleren en te evalueren, met name wat betreft de naleving van het aantal passagiers, de bezettingsgraad van het voertuig, het aantal ongevallen en de doorstroming van het verkeer ;
- het gratis parkeren voor gedeelde auto's op de gewestelijke P+R's te onderzoeken ;
- een aanstekelijke communicatiecampagne op te zetten waarin de voordelen van het systeem worden belicht, evenals de verschillende platforms om carpoolers met elkaar in contact te brengen.