



GEWONE ZITTING 2021-2022

9 NOVEMBER 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van het carpoolnetwerkplan

(ingediend door de heer Christophe DE BEUKELAER (F))

Toelichting

Brussel heeft te kampen met ernstige verkeersopstoppingen. Zo werd in 2019 geschat dat automobilisten die in en naar het Gewest reisden vijf uur per week verloren door verkeershinder¹. Aangezien deze congestie een grote invloed heeft op de aantrekkelijkheid van het Gewest, zowel vanuit economisch oogpunt als vanuit milieu- en gezondheidsoogpunt, werden de laatste jaren alternatieven voor de auto ontwikkeld. De aanleg van « Park & Ride »-plaatsen, de verhoging van de trein-frequentie, de aanleg van fietspaden, de aanleg van nieuwe lijnen voor het gewestelijk openbaar vervoer... allemaal oplossingen om de modal shift aan te moedigen.

Naast deze meer traditionele oplossingen is er een alternatief waarover niet veel gesproken wordt, maar dat ook een oplossing biedt voor het fileprobleem : carpoolen. Deze vervoersgewoonte, gebaseerd op een hogere bezettingsgraad van de voertuigen, biedt tal van voordelen :

- aanpak van de verkeersopstoppingen ;
- beperking van de vervuiling² ;
- lagere vervoerskosten ;
- creëren van sociale banden.

1 TomTom Traffic Index. https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/brussels-traffic/.

2 Volgens een recente studie van BlaBlaCar vermindert carpoolen de koolstofuitstoot die door de verplaatsingen van de gemeenschap wordt gegenereerd met 1,6 miljoen ton per jaar.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

9 NOVEMBRE 2021

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à instaurer le Plan Reco –
Plan réseau covoiturage**

(déposée par M. Christophe DE BEUKELAER (F))

Développements

Bruxelles subit une congestion automobile importante. En 2019, on estimait ainsi que les automobilistes qui circulaient dans et vers la Région perdaient cinq heures par semaine du fait des embarras de circulation¹. Cette congestion impactant grandement l'attrait de la Région, d'un point de vue économique, environnemental et sanitaire, des alternatives à la voiture se sont développées ces dernières années. La mise en place d'espaces « Park & Ride » (P+R), le renforcement de la fréquence des trains, l'aménagement de pistes cyclables, la création de nouvelles lignes de transport en commun régional, ... sont autant de solutions qui visent à encourager le report modal.

À côté de ces solutions plus classiques, il y a une alternative qui ne fait pas beaucoup parler d'elle, mais qui répond également à la problématique de la congestion : le covoiturage. Basée sur une augmentation du taux d'occupation des véhicules, cette habitude de transport offre des bienfaits multiples :

- lutte contre la congestion routière ;
- réduction de la pollution² ;
- diminution des coûts de transport ;
- création de lien social.

1 TomTom Traffic Index. https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/brussels-traffic/.

2 Selon une étude récente de BlaBlaCar, le covoiturage permet chaque année de réduire d'1,6 million de tonnes les émissions carbonees générées par les déplacements de sa communauté.

Vandaag de dag is het ontwikkelingspotentieel van carpooling voor woon-werkverplaatsingen enorm, met name dankzij de komst van de digitalisering, die geolocalisatie via GPS en online betaling mogelijk maakt.

Op dit moment heeft carpoolen echter nog lang niet zijn volledige potentieel bereikt. Voor het Brussels Gewest geven de bedrijfsvervoerplannen (BVP)³ een overzicht van de gewoonten van 40 % van de werknemers die in het Gewest werken. In 2019 blijkt hieruit dat het favoriete vervoermiddel van de werknemers de trein is met 36 %, gevolgd door autosolisme met 34 % en de MIVB met 17 %. Carpoolen komt op de laatste plaats met een modaal aandeel dat sinds 2011 stagneert op 1 %⁴. Zoals uit deze cijfers blijkt, komt carpoolen in zijn huidige vorm niet van de grond. Als er niets wordt gedaan, zal de doelstelling van het GoodMove-plan om de bezettingsgraad van voertuigen te verhogen van 1,3 tot 1,35 personen per voertuig, niet worden gehaald.

Om carpooling tot een echt alternatief voor de gebruikers te maken, moet een netwerkdictheid worden gecreëerd die de dienst betrouwbaar maakt, d.w.z. dat voldoende bestuurders moeten worden aangetrokken om een sterke geografische en tijdsvertakking te verkrijgen. Bestuurders zullen echter worden aangemoedigd hun portier te openen als dat zorgt voor :

- tijdsbesparing dankzij aangepaste infrastructuur (parkings en speciale rijstroken) ;
- financieel voordeel⁵.

In dit verband wordt overheidssteun voor carpoolen gerechtvaardigd door het feit dat carpoolen van en naar het werk kan worden beschouwd als een « gedecentraliseerde » vorm van openbaar vervoer. Het concurreert niet rechtstreeks met het openbaarvervoersnet, maar vult het aan in zones waar het financieel niet haalbaar zou zijn een bus-/tram-/metrolijn aan te leggen omdat er te weinig passagiers zouden zijn.

Een globaal carpoolbeleid in en rond Brussel berust dus op verschillende elementen :

- oprichting van een carpoolafdeling binnen de Grootstedelijke Raad voor Mobiliteit (GoodMove) ;
- aanleg van specifieke wegeninfrastructuur ;
- samenwerking met digitale applicaties⁶ ;

3 Beperking van het gebruik van de BVP's : zij houden alleen rekening met de hoofdvervoerswijze.

4 Leefmilieu Brussel « Bedrijfsvervoerplan 2019 ».

5 Momenteel is er een kloof tussen wat de bestuurder vraagt en wat de carpooler bereid is te betalen. Dit verklaart de logica van de in dit voorstel van resolutie ontwikkelde subsidie per rit (die dus alleen wordt betaald als er gebruik van wordt gemaakt).

6 Er is een groot aantal operatoren aanwezig in België : Carpool, Mbrella, Skipr, BlaBlaCar... met mogelijke integratie in MaaS (MIVB).

Aujourd'hui, le potentiel de développement du covoiturage pour les déplacements domicile-travail est énorme, notamment grâce à l'avènement de la digitalisation qui permet la géolocalisation GPS et le paiement en ligne.

Cependant, à l'heure actuelle, le covoiturage est loin d'avoir atteint son plein potentiel. Pour la Région bruxelloise, les plans de déplacements d'entreprise (PDE)³ offrent un aperçu des habitudes pour 40 % des employés actifs sur le sol régional. Il ressort en 2019 que les modes de transport privilégiés par les travailleurs sont le train avec 36 %, suivi par l'autosolisme avec 34 % et par la STIB avec 17 %. Le covoiturage ferme la marche avec une part modale qui stagne à 1 % depuis 2011⁴. Comme le démontrent ces chiffres, le covoiturage ne parvient pas, sous sa forme actuelle, à décoller. Si rien n'est fait, l'objectif du plan GoodMove visant à augmenter le taux d'occupation des véhicules de 1,3 à 1,35 personnes par véhicule ne sera pas atteint.

Afin de faire du covoiturage une vraie alternative pour les usagers, il faut créer une densité de réseau pour rendre le service fiable, c'est-à-dire attirer suffisamment de conducteurs pour obtenir une ramification géographique et horaire forte. Or, les conducteurs seront incités à ouvrir leur portière si cela leur permet :

- de gagner du temps grâce à des infrastructures adéquates (parkings et bandes de circulation dédiées) ;
- de s'y retrouver financièrement⁵.

Dans ce cadre, un soutien public au covoiturage se justifie par le fait que le covoiturage domicile-travail pourrait être considéré comme un moyen de transport en commun « décentralisé ». Il n'entre pas en concurrence directe avec le réseau de transports en commun, mais vient le compléter dans des zones où il ne serait pas viable financièrement de créer une ligne de bus/tram/méto, faute d'une fréquentation suffisante.

Une politique globale de covoiturage dans et autour de Bruxelles repose donc sur plusieurs éléments :

- création d'une section covoiturage au sein du Conseil métropolitain de la mobilité (GoodMove) ;
- mise en place d'infrastructures routières spécifiques ;
- coopération avec les applications digitales⁶ ;

3 Limite de l'utilisation des PDE : ils ne prennent en compte que le mode de déplacement principal.

4 Bruxelles Environnement, « Plan de déplacement d'entreprise 2019 ».

5 Or, il y a un écart aujourd'hui entre ce que le conducteur demande et ce que le covoitreur est prêt à payer. Cela explique la logique de subvention au trajet développée dans la présente proposition de résolution (qui n'est donc versée que s'il y a de l'usage).

6 Il existe une multitude d'opérateurs présents en Belgique : Carpool, Mbrella, Skipr, BlaBlaCar... avec une intégration possible dans le MaaS (STIB).

- bewustmakingscampagne en stimuleringsmaatregelen na COVID ;
- toekenning van subsidies en financiële stimulansen.

Wat misschien slechts een druppel op een gloeiende plaat lijkt ten opzichte van de congestie, krijgt een andere dimensie als je bedenkt dat 10 % minder auto's 40 % van de congestie zou wegnemen en 20 % minder auto's de files in Brussel volledig zou doen verdwijnen⁷.

Het Planbureau heeft dus de kwestie van het carpoolen en de mogelijkheden daarvan om de congestie te verminderen onderzocht. Volgens een studie uit januari 2021 bijvoorbeeld, zou de invoering van een regelgevingskader dat carpoolen in het Brussels grootstedelijk gebied aantrekkelijker maakt, leiden tot een daling van het aantal auto's tijdens het spitsuur met 13 %⁸. Van de door het Planbureau genoemde mogelijkheden krijgt dit regelgevingskader concreet vorm door de gecombineerde goedkeuring van financiële stimuleringsmaatregelen van de overheid en de ontwikkeling van infrastructuur, alsook door de invoering van een communicatiecampagne waarbij gebruik wordt gemaakt van reclameborden langs de snelweg. Deze stimulerende aanpak is gebaseerd op economisch en psychologisch onderzoek waaruit blijkt dat een positieve stimulans doeltreffender is om gedrag te veranderen dan een negatieve stimulans⁹.

Het is belangrijk dat carpooling niet wordt verward met de sector van het bezoldigd vervoer met chauffeur (VVC), en om dit te vermijden moet de praktijk wettelijk worden geregeld. In Frankrijk wordt carpoolen in artikel L. 3132-1 van de vervoerswet gedefinieerd als « het gemeenschappelijk gebruik van een motorvoertuig te land door een bestuurder en een of meer carpoolers, dat niet tegen vergoeding plaatsvindt, met uitzondering van het delen van de kosten, in het kader van een verplaatsing die de bestuurder voor eigen rekening maakt ». In principe mag de vergoeding die een bestuurder voor carpooling ontvangt het kader van het delen van de kosten niet overschrijden, d.w.z. de som van de volgende kosten van de rit : waardevermindering en slijtage van het voertuig, reparatie- en onderhoudskosten, banden, brandstof en verzekeringspremies, belastingen en parkeergelden.

- 7 Verklaring van Inge Pamen, woordvoester van Brussel Mobiliteit, op 16 augustus 2018. https://www.rtf.be/info/regions/detail_une-baisse-de-10-des-voitures-provoque-une-chute-de-40-des-embouteillages-a-bruxelles?id=9995257.
- 8 Federaal Planbureau « Hoe ver kan het aanmoedigen van carpoolen de verkeerscongestie terugdringen? », artikel nr. 6, Transport, januari 2021.
- 9 Thaler Richard en Cass Sunstein, *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. 2009 / Kahneman D., « La psychologie peut éclairer l'économie », in *La Recherche*, nr. 365, juni 2003 / Kahneman D. en A. Tversky, « Choices, Values and Frames », in *American Psychologist*, nr. 39, bkz. 341-350, 1984 ; Petty, R.E. en J.T. Cacioppo, J.T., « The Elaboration Likelihood Model of Persuasion », in *Advances in Experimental Social Psychology*, 19, blz.123-205, 1986 / Eagly, A., & Chaiken S., *The Psychology of Attitudes*, 1993.

- campagne de sensibilisation et incitations post-Covid ;
- octroi de subventions et incitants financiers.

Ce qui peut s'apparenter à une goutte d'eau face à la congestion prend une autre dimension lorsqu'on sait que 10 % de voitures en moins supprimeraient 40 % de la congestion et que 20 % de voitures en moins permettraient de supprimer totalement les embouteillages bruxellois⁷.

Le Bureau du Plan s'est ainsi penché sur la question du covoiturage et son potentiel de décongestionnement. Ainsi, selon une étude de janvier 2021, la mise en place d'un cadre réglementaire augmentant l'attrait du covoiturage dans la zone métropolitaine bruxelloise entraînerait une diminution de 13 % du nombre de voitures aux heures de pointe⁸. Parmi les pistes évoquées par le Bureau du Plan, ce cadre réglementaire se matérialise via l'adoption combinée d'incitants financiers publics et du développement d'infrastructures, ainsi que la mise en place d'une campagne de communication à l'aide des panneaux d'affichage autoroutiers. Cette approche incitative s'appuie sur des travaux en économie et en psychologie qui démontrent qu'un incitant positif a plus d'efficacité sur le changement de comportement qu'un incitant négatif⁹.

Il est primordial de ne pas confondre le covoiturage avec le secteur du transport rémunéré avec chauffeurs (LVC) et, pour l'éviter, d'encadrer légalement la pratique. En France, l'article L. 3132-1 du code des transports définit le covoiturage comme : « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs covoitureurs, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ». En principe, la compensation touchée par un conducteur pour un covoiturage ne peut dépasser le cadre du partage de frais, soit la somme des coûts suivants induits par le trajet : dépréciation et usure du véhicule, frais de réparation et d'entretien, pneumatiques, carburant et primes d'assurances, taxes et frais de stationnement.

- 7 Déclaration d'Inge Pamen, porte-parole de Bruxelles Mobiliteit, le 16 août 2018. https://www.rtf.be/info/regions/detail_une-baisse-de-10-des-voitures-provoque-une-chute-de-40-des-embouteillages-a-bruxelles?id=9995257.
- 8 Bureau fédéral du Plan « Quel potentiel de réduction de la congestion routière peut offrir le covoiturage », Article n° 6, Transport, Janvier 2021.
- 9 Thaler Richard et Cass Sunstein, *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. 2009 / Kahneman D., « La psychologie peut éclairer l'économie », dans *La Recherche*, n° 365, juin 2003 / Kahneman D. et A. Tversky, « Choices, Values and Frames », dans *American Psychologist*, n° 39, pp. 341-350, 1984 ; Petty, R.E. et J.T. Cacioppo, J.T., « The Elaboration Likelihood Model of Persuasion », dans *Advances in Experimental Social Psychology*, 19, pp.123-205, 1986 / Eagly, A., & Chaiken S., *The Psychology of Attitudes*, 1993.

Onder deze voorwaarden is het delen van de kosten :

- niet btw-plichtig ;
- geen inkomen en dus niet belastbaar ;
- carpoolen wordt beschouwd als een niet-professionele en niet-gereguleerde activiteit, en de bestuurder is niet onderworpen aan socialezekerheidsbijdragen.

In de praktijk wordt voorgesteld de belastingschaal van de kilometervergoeding te gebruiken om de verplaatsingskosten voor een carpoolrit op een eenvoudige en praktische manier te ramen, met het oog op het delen ervan – waardoor er *de facto* een maximum van 0,3707 euro/km¹⁰ ontstaat om het gebruik van het voertuig af te schrijven.

Frans voorbeeld

Frankrijk, dat ook te kampen heeft met ernstige verkeersopstopping in zijn grote steden, heeft stappen ondernomen om het gebruik van carpooling een boost te geven door een regelgevingskader in te voeren dat deze praktijk aanmoedigt, met name voor woon-werkverplaatsingen. Carpoolen wordt nu geregeld door de kaderwet mobiliteit van 24 december 2019.

Zo steeg carpooling voor woon-werkverplaatsingen van 500.000 dagelijkse ritten in 2008 tot meer dan een miljoen in 2019, terwijl de sector net van start was gegaan. De doelstelling van de Franse regering is om tegen 2024 3 miljoen dagelijkse ritten te bereiken door de automatisering van de diensten¹¹. Dit komt neer op een vermindering van het aantal auto's op de Franse wegen met één miljoen en van de dagelijkse CO₂-uitstoot van het land met 7.800 ton. De volgende hefboomen werden ontwikkeld om de AOM's (Autorités Organisatrices des Mobilités)¹² in staat te stellen carpooling aan te moedigen :

- invoering van een carpoolvergoeding ;
- inrichting van speciale rijstroken en parkeerplaatsen ;
- communicatie- en signalisatiecampagne met carpoolborden, vooral tijdens de spits en bij vervuilingsspieken ;
- ontwikkeling van matchmaking-platforms door operatoren ;

10 Jaarlijks geïndexeerd bedrag. Deze belastingschaal vormt het bedrag dat een bestuurder van alle carpoolers samen mag vragen voor elke afgelegde kilometer.

11 Frans ministerie van Milieu, Energie en Zee, Stratégie de développement de la mobilité propre, Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), 21 april 2020, 108 blz.

12 De AOM's vervullen de rol van mobiliteitsorganiserende instantie in en rond de grootstedelijke gebieden.

Dans ces conditions, le partage des frais :

- n'est pas soumis à la TVA ;
- ne constitue pas un revenu et n'est donc pas taxable ;
- le covoiturage est considéré comme une activité non professionnelle et non régulée, et le conducteur n'est pas soumis à cotisations sociales.

Dans la pratique, il est suggéré d'utiliser le barème fiscal kilométrique pour évaluer de manière simple et pratique les coûts de déplacements dans le cadre de trajets en covoiturage, en vue de les partager – créant *de facto* un plafond à 0,3707 euros/km¹⁰ pour amortir l'usage du véhicule.

Exemple français

Également concernée par une congestion importante dans ses grandes villes, la France a entrepris de booster le recours au covoiturage via la mise en œuvre d'un cadre réglementaire encourageant cette pratique, notamment pour les déplacements domicile-travail. Le covoiturage est désormais encadré par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Le covoiturage domicile-travail est ainsi passé de 500.000 trajets quotidiens en 2008 à plus d'un million en 2019, alors que le secteur prenait seulement son essor. L'objectif du Gouvernement français est d'atteindre 3 millions de trajets quotidiens pour 2024 grâce à l'automatisation des services¹¹. Ce qui équivaut à diminuer d'un million le nombre de voitures sur les routes françaises et de 7.800 tonnes les émissions quotidiennes de CO₂ du pays. Les leviers développés pour permettre aux Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM)¹² d'encourager le covoiturage, ont été les suivants :

- mise en place d'une allocation de covoiturage ;
- établissement de voies et stationnements dédiés à cet effet ;
- campagne de communication et de signalisation qui utilise des panneaux covoiturage, en particulier en période de congestion et de pics de pollution ;
- développement de plateformes de mise en relation par des opérateurs ;

10 Montant indexé chaque année. Ce barème fiscal constitue le montant que peut exiger un conducteur auprès de l'ensemble des covoitureurs, pour chaque kilomètre réalisé.

11 Ministère français de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, Stratégie de développement de la mobilité propre, Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), 21 avril 2020, 108 pages.

12 Les AOM exercent le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité dans et autour des zones métropolitaines.

- mogelijkheid voor operatoren om een commissie aan te rekenen bij de AOM's voor ritten die via hun platform worden gemaakt ;
- begeleiding van werkgevers en scholen bij het verbeteren van de woon-werkmobiliteit ;
- invoering van een belastingvrij « forfait duurzame mobiliteit » van 600 euro per jaar, waarmee werkgevers een budget voor deugdzame mobiliteit aan hun werknemers kunnen toekennen.

Het is duidelijk dat het samenspel van infrastructuur-aanleg, stimuleringsmaatregelen en begeleiding carpooling tot bloei kan brengen.

Carpoolnetwerkplan

In het licht van het voorgaande is de invoering van een kader dat carpooling bevordert een voor de hand liggende oplossing om de verkeersopstopping in en rond het Brussels Gewest te verminderen. Om dit te bereiken worden in deze resolutie drie belangrijke instrumenten voorgesteld. De operationele details van deze instrumenten moeten verder worden bestudeerd, maar vormen een uitgangspunt.

1. Grootstedelijke Raad voor Mobiliteit (GRM van het GoodMove-plan) – carpoolafdeling

De politieke structuur van het grootstedelijk gebied is van die aard dat het Brussels Gewest alleen geen kader tot stand kan brengen dat de ontwikkeling van carpooling bevordert. Een sterke betrokkenheid van de drie Gewesten is nodig voor het Brussels grootstedelijk gebied. Het Waalse proefproject voor carpooling op de E411 heeft overigens het belang van samenwerking tussen de Gewesten in dit verband aangetoond. Door een betere samenwerking tussen de Gewesten kunnen bepaalde middelen worden gebundeld, kan de expertise worden versterkt en kunnen de overheidsactoren zich consequent opstellen tegenover de operatoren en de gebruikers.

Daarom moet het Brussels grootstedelijk gebied zich uitrusten met een instrument dat vergelijkbaar is met de Franse AOM's. Bij gebrek aan een grootstedelijke gemeenschap die mobiliteitsdossiers kan behandelen die meerdere Gewesten aanbelangen, moet een overlegorgaan gericht op carpooling een kader kunnen bieden voor de ontwikkeling van deze praktijk. Dit kan worden bereikt door een carpoolafdeling op te richten binnen de Grootstedelijke Raad voor Mobiliteit (GRM), die in het GoodMove-plan wordt aangekondigd. De GRM coördineert de uit te voeren aanpassingen, ontwikkelt financiële stimulansen, organiseert communicatiecampagnes en stelt doelstellingen vast die moeten worden bereikt om het autosolisme terug te dringen.

- possibilité donnée aux opérateurs de prélever une commission auprès des AOM pour les trajets réalisés via leur plateforme ;
- accompagnement des employeurs et établissements scolaires vers l'amélioration de la mobilité domicile-travail ;
- création d'un « Forfait Mobilité Durable » de 600 euros par an et non imposable, qui permet à l'employeur d'attribuer à ses employés un budget pour la mobilité vertueuse.

Force est de constater que l'action combinée d'aménagement d'infrastructures, d'incitants et d'accompagnement, permet au covoiturage de s'épanouir.

Plan Reco

Compte tenu de ce qui précède, la mise en place d'un cadre propice au covoiturage s'impose comme une solution pour diminuer la congestion autour et dans la Région bruxelloise. Pour ce faire, la présente résolution propose trois outils clés. Les détails opérationnels de ces outils doivent être soumis à une étude plus approfondie, mais sont une base de réflexion.

1. Conseil métropolitain de la mobilité (CMM du plan GoodMove) – section covoiturage

La structure politique de la zone métropolitaine est telle que la mise en place d'un cadre encourageant le développement du covoiturage ne peut se faire par la Région bruxelloise uniquement. Il faut une implication ferme des trois Régions pour l'agglomération bruxelloise. Le projet pilote wallon de covoiturage sur l'E411 a d'ailleurs démontré l'importance d'une coopération entre Régions à ce sujet. Une meilleure collaboration entre les Régions permet de mutualiser certaines ressources, de renforcer les expertises et de montrer une cohérence des acteurs publics vis-à-vis des opérateurs et des usagers.

Dès lors, la zone métropolitaine bruxelloise doit se doter d'un outil similaire aux AOM françaises. En l'absence d'une communauté métropolitaine permettant de traiter les dossiers transrégionaux de mobilité, un organe de concertation centré sur le covoiturage doit pouvoir encadrer le développement de cette pratique. Cela passe par la création d'une section covoiturage au sein du Conseil métropolitain de la mobilité (CMM) que le plan GoodMove annonce. Le CMM coordonne les aménagements à mettre en place, il développe les incitants financiers, il organise des campagnes de communication et il se fixe des objectifs à atteindre en termes de diminution des déplacements auto-solistes.

2. Aanleg van infrastructuur

De voorbeelden van Franse en Amerikaanse steden, waar carpoolen ingeburgerd is geraakt, tonen aan dat er infrastructuur moeten worden ontwikkeld om carpoolen aantrekkelijker te maken ten opzichte van autosolisme. Om de gewoonten van automobilisten te veranderen, moet onze wegeninfrastructuur opnieuw worden ontworpen. Dit wordt bereikt door de aanleg van :

- rijstroken voorbehouden voor voertuigen met meerdere passagiers (carpoolstroken), gescheiden van het gewone verkeer, op de toegangswegen van het Brussels Gewest ;
- speciale parkeerplaatsen voor carpooling in het Gewest en daarbovenop, met preferentiële of gratis parkeertarieven ;
- speciale dropzones rond de Brusselse mobiliteitsknooppunten, vooral daar waar duidelijke stromen worden vastgesteld.

Zo zouden bijvoorbeeld, in overleg met de Brusselse mobiliteitsoperatoren (MIVB, taxi's, fietsen), op bepaalde plaatsen en tijdstippen van de dag busstroken moeten worden opengesteld voor auto's – op voorwaarde dat het voertuig ten minste drie inzittenden heeft.

Het is ook nuttig communicatiecampagnes op te zetten waarbij gebruik wordt gemaakt van verkeersborden die carpooling suggereren, vooral tijdens de spits en bij vervuilingsspieken. Deze communicatiecampagnes kunnen direct op de openbare weg plaatsvinden om potentiële gebruikers bewust te maken.

3. Invoering van een stimulans (« carpoolbonus »)

De financiële stimulans is een sleutelement voor een succesvol carpoolbeleid.

Concreet is deze stimulans gebaseerd op de volgende elementen :

- erkenning van carpoolplatformen ;
- financieel aspect ;
- register van bewijsstukken en fraudebestrijding.

A. Erkenning van carpoolplatformen

De Grootstedelijke Raad voor Mobiliteit (GRM) zou de taak hebben een systeem op te zetten voor de erkenning van particuliere operatoren en hun platforms volgens strikte criteria voor :

- authenticatie van ritten ;
- bescherming van persoonsgegevens ;

2. Aménagement d'infrastructures

Les exemples de villes françaises et américaines, où le covoiturage est entré dans les mœurs, démontrent la nécessité de développer des infrastructures visant à rendre plus attrayante la pratique du covoiturage face à l'auto-solisme. Le changement d'habitude des automobilistes passe obligatoirement par une conception nouvelle de nos infrastructures routières. Cela passe par l'aménagement :

- de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) séparées du trafic ordinaire, sur les axes pénétrant dans la Région bruxelloise ;
- d'emplacements de parking dédiés au covoiturage dans la Région et en amont, avec des tarifs de stationnement privilégiés, voire gratuits ;
- de drops zones réservées à cette pratique aux abords des pôles de mobilité bruxellois, principalement lorsque des flux clairs seront identifiés.

À titre d'exemple, en concertation avec les opérateurs de mobilité bruxellois (STIB, taxis, vélos), il faudrait dédier aux voitures, les bandes réservées aux bus, sur certains tronçons et à certaines heures de la journée – moyennant l'occupation du véhicule par trois personnes minimum.

Il est également utile de mettre en place des campagnes de communication qui utilisent les panneaux de signalisation suggérant le covoiturage, en particulier en période de congestion et de pics de pollution. Ces campagnes de communication peuvent avoir lieu directement sur la voirie afin de sensibiliser les usagers potentiels.

3. Mise en place d'un incitant (« Bonus Reco »)

L'incitant financier est un élément primordial pour la réussite d'une politique de covoiturage.

Concrètement, cet incitant repose sur les éléments suivants :

- agrément des plateformes de covoiturage ;
- aspect financier ;
- registre de la preuve et lutte contre la fraude.

A. Agrément des plateformes de covoiturage

Le Conseil métropolitain de la mobilité (CMM) serait chargé de mettre en place un système d'agrément des opérateurs privés et de leur plateforme selon des critères stricts en matière :

- d'authentification des trajets ;
- de protection des données personnelles ;

- overdracht van gegevens ;
- bedrag en werking van de financiële bijdrage van carpoolers ;
- follow-up en technische bijstand ;
- geografisch bereik ;
- bedrag van de door de operatoren aangerekende commissies ;
- enz.

Het doel van deze erkenning is een gezonde concurrentie te organiseren, de betrouwbaarheid van de operatoren, de veiligheid van alle gebruikers en een goed gebruik van de openbare middelen te waarborgen.

B. Financieel aspect

Carpoolen brengt kosten met zich mee in verband met het gebruik van het voertuig (brandstof, slijtage, verzekering ...), ongemakken (omrijden, minder comfort door het aantal carpoolers ...) en voordelen (sociale contacten, kosten delen ...). In dit verband blijkt uit een Franse studie¹³ dat de belangen van bestuurders en carpoolers niet op één lijn liggen. Zelfs voor korte ritten is er een kloof tussen het minimum dat een bestuurder vraagt om zijn portier te openen (tussen 2,5 en 3 euro) en het maximum dat een carpooler bereid is te betalen voor een carpoolrit over korte afstand (tussen 1 en 1,5 euro). Deze bedragen nemen toe met de lengte van de rit en afhankelijk van de beschikbare alternatieven. Daarom moet er een stimulans komen om deze kloof te dichten.

Concreet zou deze stimulans de vorm aannemen van een forfaitaire vergoeding van 0,10 euro/km/meegenomen carpooler¹⁴ voor de bestuurders met een maximum van 25 kilometer per rit¹⁵. Dit zou resulteren in een overheidskost van maximaal 2,5 miljoen euro voor elk percentage van de 190.000 automobilisten die dagelijks naar het Brussels Gewest rijden en die beslissen deel te nemen aan de

13 Rapport van het Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), «Covoiturage courte et moyenne distance, *Retour d'expériences, freins et leviers* », Studierapport, september 2018.

14 Nog vast te stellen bedrag. Hier werd het voldoende geacht om alle partijen aan te sporen, uitgaande van het bestudeerde Franse systeem.

15 25 km is een afstand die werd gekozen op basis van een studie uit 2017 «Bruxelles et ses déplacements domicile-travail et domicile école», waarin staat dat meer dan de helft van de werknemers die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenkomen gemiddeld meer dan 25 km aflegt. De inspanning van de chauffeur om een carpooler op te pikken is echter niet geheel evenredig met de lengte van het traject. Daarom moet de stimulans niet op het gehele traject, maar slechts op een deel ervan worden toegepast.

- de transmission des données ;
- de montant et de fonctionnement de la participation financière entre covoitureurs ;
- de suivi et d'assistance technique ;
- de couverture géographique ;
- de montant des commissions prélevés par les opérateurs ;
- etc.

L'objectif de cet agrément est d'organiser une saine concurrence, de s'assurer de la fiabilité des opérateurs, de la sécurité de tous les usagers et de la saine utilisation des deniers publics.

B. Aspect financier

Les trajets en covoiturage occasionnent des coûts liés à l'utilisation du véhicule (essence, usure, assurance...), des inconvénients (détours, baisse de confort dû aux nombres de covoitureurs ...) et des avantages (socialisation, partage des coûts ...). Dans ce cadre, une étude française¹³ démontre que les intérêts entre conducteurs et covoitureurs ne sont pas alignés. En effet, dès les tous petits trajets, il y a un écart entre le minimum qu'exige un conducteur pour ouvrir sa portière (entre 2,5 et 3 euros), et d'autre part, le maximum qu'est prêt à payer un covoitureur pour réaliser un trajet en covoiturage courte distance (entre 1 et 1,5 euros). Ces montants vont augmenter avec la longueur du trajet et selon les alternatives disponibles. Il convient donc de mettre en place un incitant pour combler cet écart.

Concrètement, cet incitant prendrait la forme d'une indemnité forfaitaire de 0,10 euro/km/covoitureur embarqué¹⁴ pour les conducteurs sur maximum 25 kilomètres par trajet¹⁵. Cela donnerait un coût public de maximum 2,5 millions d'euros pour chaque pour cent des 190.000 automobilistes qui se dirigent quotidiennement vers la Région bruxelloise et qui décident de participer

13 Rapport du Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), «Covoiturage courte et moyenne distance, *Retour d'expériences, freins et leviers* », Rapport d'études, septembre 2018.

14 Montant à définir. Ici il a été estimé suffisant pour inciter toutes les parties, sur la base du système français étudié.

15 25 km est une distance choisie sur la base d'une étude de 2017 «Bruxelles et ses déplacements domicile-travail et domicile école» qui stipule que plus de la moitié des travailleurs entrants en Région de Bruxelles-Capitale parcourent en moyenne plus de 25 km. Or, l'effort effectué par le conducteur pour prendre en charge un covoitureur n'est pas entièrement proportionnel à la longueur du trajet. Dès lors, il convient de ne pas appliquer l'incitant à l'entièreté du trajet mais seulement à une partie.

carpoolbonus¹⁶. De toekenning van de « carpoolbonus » kan zo nodig in de tijd worden beperkt. Een carpooler zou bijvoorbeeld gedurende maximaal twee jaar de carpoolbonus kunnen ontvangen, totdat het deugdzame gedrag wordt aangenomen. Men zou zich zelfs een degressieve bonus in de tijd kunnen voorstellen.

Bovendien moet elke carpooler ook bijdragen in de kosten van de rit. Het bedrag dat aan elke carpooler wordt aangerekend en de vergoeding die wordt toegekend aan de bestuurder worden bepaald door het platform, dat deze bedragen vrij kan moduleren naargelang het aantal afgelegde kilometers, het type voertuig, het aantal carpoolers, de plaats van ophalen, de commissie die het aanrekent... eventueel met progressieve of degressieve systemen. Op basis daarvan kan een gezonde concurrentie tussen platformen plaatsvinden, met inachtneming van het door de vergunning vastgestelde kader.

In de praktijk zijn de platformen verantwoordelijk voor het innen van de financiële bijdrage van de carpoolers en het vergoeden van de chauffeurs. Zij kunnen dan aanspraak maken op de carpoolbonus door ritten die voldoen aan de criteria voor deze stimulans aan te geven in een register van bewijsstukken (« databank »).

Voorbeeld: stel, een rit van 40 kilometer met een chauffeur en twee carpoolers, uitgevoerd via het platform KOVOIT, dat de volgende tarieven hanteert: Een carpooler betaalt 0,07 euro/km en het platform neemt een commissie van 20 % op het totale bedrag.

- carpoolbonus = 5 euro (25km (max toegelaten) * 0,10 euro/km * 2 carpoolers) ;
- bijdrage carpooler = 2,8 euro (0,07 euro/km * 40 km volgens de regels van platform A) ;
- totale inkomsten = 10,6 euro (5 euro carpoolbonus + 5,6 euro (twee carpoolers betalen elk 2,8 euro)) ;
- commissie = 1,59 euro (20 % commissie bepaald door het platform KOVOIT) ;
- vergoeding voor de bestuurder = 9,01 euro (wat minder is dan de 0,3707 euro/km om niet onder het stelsel van bezoldigd personenvervoer te vallen).

Uit dit voorbeeld blijkt dat alle vastgestelde richtsnoeren worden nageleefd en dat alle partijen voldoende worden gestimuleerd om aan het systeem deel te nemen.

16 Berekening: 1 % van 190.000 auto's = 1900. Indien 25 km afgelegd = 2,5 euro/carpooler (0,1 euro x 25). Aantal werkdagen = 250 te vermenigvuldigen met 2 om rekening te houden met de heen- en terugreis → 1900*2,5*250*2 = 2.375.000 euro/jaar per 1 % van de pendelaars die aan de carpoolbonus deelnemen.

17 Deze vergoeding mag niet meer bedragen dan 0,3707 euro per km om niet binnen te dringen op de markt voor bezoldigd personenvervoer, zoals in de toelichting wordt uiteengezet.

au Bonus Reco¹⁶. L'octroi du « Bonus Reco » pourrait être limité dans le temps si nécessaire. Un covoitureur pourrait toucher le Bonus Reco pendant deux ans maximum par exemple, le temps que le comportement vertueux soit adopté. On pourrait même imaginer un bonus dégressif avec le temps.

Par ailleurs, chaque covoitureur devra également contribuer aux frais du trajet. Le montant demandé à chaque covoitureur et l'indemnité octroyée au conducteur¹⁷ sont définis par la plateforme qui pourra moduler ces montants librement en fonction du nombre de kilomètres parcourus, du type de véhicule, du nombre de covoitureurs, du lieu de prise en charge, de la commission qu'elle prélève... avec éventuellement des systèmes de progressivité ou de dégressivité. C'est sur cette base qu'une saine concurrence entre plateformes pourra jouer, dans le respect du cadre défini par l'agrément.

En pratique, les plateformes sont responsables de la récolte de la participation financière auprès des covoitureurs et de l'indemnisation des conducteurs. Ils peuvent ensuite récupérer le Bonus Reco en déclarant les trajets qui répondent aux critères de cet incitant dans un registre de la preuve (« base de données »).

Exemple: imaginons un trajet de 40 kilomètres avec un conducteur et deux covoitureurs opéré via la plateforme KOVOIT qui applique les tarifs suivants: un covoitureur paie 0,07 euro/km et la commission prélevée par la plateforme est de 20 % sur le montant total.

- bonus Reco = 5 euros (25 km (max autorisé) * 0,10 euros/km * 2 covoitureurs) ;
- contribution covoitureur = 2,8 euros (0,07 euro/km * 40 km selon les règles définies par la plateforme A) ;
- revenu total = 10,6 euros (5 euros Bonus Reco + 5,6 euros (deux covoitureurs paient 2,8 euros chacun) ;
- commission = 1,59 euro (commission de 20 % définie par la plateforme KOVOIT) ;
- indemnité pour le conducteur = 9,01 euros (ce qui est inférieur au 0,3707 euro/km prévu pour ne pas tomber sous le régime du transport rémunéré de personnes).

On voit que dans cet exemple, toutes les balises édictées sont respectées et que toutes les parties sont suffisamment incitées pour participer au système.

16 Calcul: 1 % de 190.000 voitures = 1900. Si 25 km parcourus = 2,5 euros/covoitureur (0,1 euros x 25). Nombre de jours ouvrables = 250, à multiplier par 2 pour prendre en compte l'aller et le retour → 1900*2,5*250*2 = 2.375.000 euros/an par 1 % de navetteurs participant au Bonus Reco.

17 Cette indemnité ne peut pas dépasser 0,3707 euro par km afin de ne pas empiéter sur le marché du transport rémunéré de personnes, comme expliqué dans les développements.

C. Register van bewijsstukken en fraudebestrijding

Voor het toekennen van een stimulans is kennis van de werkelijk afgelegde ritten nodig. Daartoe moet een register van bewijsstukken worden opgezet om de door de platforms doorgegeven informatie te centraliseren. Dit register bevat de geanonimiseerde gegevens van elke afgelegde rit (tijdstippen, GPS-coördinaten, validatie van de rit door de carpoolers en de bestuurder ...) om de subsidies vrij te maken. Het treedt op als een betrouwbare derde partij en alle ritten die op deze manier worden gevalideerd, komen in aanmerking voor subsidies. Het garandeert de traceerbaarheid en de geldigheid van de gegevens. Op basis hiervan kunnen door het platform en de GRM controles worden uitgevoerd indien er twijfels rijzen, zoals over de coherentie van de eerdere ritten van deze gebruikers, om voldoende bewijs te verkrijgen dat de rit inderdaad heeft plaatsgevonden. Anders genereert deze geen subsidies.

C. De la preuve et de la lutte anti-fraude

Octroyer un incitant nécessite de connaître les trajets effectivement réalisés. Pour ce faire, un registre de la preuve doit voir le jour pour centraliser les informations transmises par les plateformes. Ce registre répertorie les données anonymisées de chaque trajet réalisé (horaires, coordonnées GPS, validation du trajet par les covoitureurs et le conducteurs ...) afin de débloquent les subventions. Il joue le rôle de tiers de confiance et l'ensemble des trajets ainsi validés deviennent éligibles à des subventions. Il garantit la traçabilité et la validité des données. Sur cette base, des contrôles peuvent être réalisés par la plateforme et le CMM si des doutes apparaissent, comme la cohérence des trajets précédents de ces utilisateurs, afin d'obtenir un faisceau d'indices suffisant pour s'assurer que le trajet a bien eu lieu. À défaut, cela ne génère pas de subventions.

Christophe DE BEUKELAER (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van het carpoolnetwerkplan

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de zware congestie in het Brussels Gewest, die onder meer wordt veroorzaakt door de dagelijkse instroom van 190.000 auto's van de pendelaar ;

Gelet op de positieve impact van carpoolen op de verkeersopstoppingen, en dus op de economie, het milieu en de gezondheid ;

Gelet op de economische en fiscale stimuleringsmaatregelen, die tot doel hebben carpoolen aan te moedigen in plaats van autosolisme te ontmoedigen ;

Gelet op het ontbreken van een plan om carpoolen te verbeteren ;

Gelet op de studie van het Planbureau over de positieve impact van carpoolen ;

Gelet op de ambities van GoodMove om de bezettingsgraad van voertuigen te verhogen van 1,3 tot 1,35 personen voor verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op de ambitie van fiche B2 van GoodMove om voorbehouden rijstroken aan te leggen voor voertuigen met meerdere inzittenden en carpooling ;

Gelet op de wens van fiche E3 van GoodMove om een carpoolstrategie in te voeren in het Brussels grootstedelijk gebied ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de invoering van een systeem op basis van het carpoolnetwerkplan te onderzoeken om de bezettingsgraad van auto's te verhogen – met behulp van financiële stimulansen, de aanleg van infrastructuur en een carpoolafdeling binnen de Grootstedelijke Raad voor Mobiliteit – en overleg met de andere gewestregeringen op gang te brengen over de uitvoering ervan.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à instaurer le Plan Reco – Plan réseau covoiturage

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la congestion importante en Région bruxelloise provoquée, en partie, par l'afflux quotidien des 190.000 voitures des navetteurs ;

Vu les bienfaits du covoiturage sur la congestion automobile, et dès lors, sur l'économie, l'environnement et la santé ;

Vu les incitants économiques et fiscaux, dont l'objectif est d'encourager le covoiturage, plutôt que de décourager la conduite solitaire ;

Vu l'absence de plan visant à améliorer la pratique du covoiturage ;

Vu l'étude du Bureau du Plan sur l'impact positif du covoiturage ;

Vu les ambitions de GoodMove d'augmenter le taux d'occupation des véhicules afin de le faire passer de 1,3 personne à 1,35 personne pour les trajets en Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu l'ambition de la fiche B2 de GoodMove souhaitant aménager des bandes de circulation réservées aux véhicules à occupation multiple et au covoiturage ;

Vu la volonté de la fiche E3 de GoodMove souhaitant mettre en œuvre une stratégie de covoiturage au sein de la zone métropolitaine bruxelloise ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'étudier la mise en place d'un dispositif s'inspirant du Plan Reco – Plan réseau covoiturage – afin d'augmenter le taux d'occupation des voitures à l'aide d'incitants financiers, de l'aménagement d'infrastructures et d'une section covoiturage au conseil métropolitain de la mobilité, et d'entamer les concertations avec les autres gouvernements régionaux pour envisager sa mise œuvre.

Christophe DE BEUKELAER (F)