



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

13 DÉCEMBRE 2022

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 en-
trées de ville de Bruxelles.

(Doc. n° A-366/1 – 2020/2021)

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à instaurer le Plan Reco – Plan ré-
seau covoiturage

(Doc. n° A-458/1 – 2021/2022)

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, M. Tristan Roberti, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Luc Vancauwenberge, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : M. Jamal Ikazban, Mmes Aurélie Czekalski, Lotte Stoops.

Autres membres : MM. Fouad Ahidar, Geoffroy Coomans de Brachène, Christophe De Beukelaer.

Voir :

Documents du Parlement :

A-366/1 – 2020/2021 : Proposition de résolution

A-458/1 – 2021/2022 : Proposition de résolution

GEWONE ZITTING 2022-2023

13 DECEMBER 2022

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende de invoering van carpool-
stroken te onderzoeken in het kader van de
heraanleg van de toegangswegen tot

Brussel

(Stuk nr. A-366/1 – 2020/2021)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van
het carpoolnetwerkplan

(Stuk nr. A-458/1 – 2021/2022)

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer MARC LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden : De heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heer Tristan Roberti, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Luc Vancauwenberge, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers: De heer Jamal Ikazban, mevr. Aurélie Czekalski, mevr. Lotte Stoops.

Andere leden: De heren Fouad Ahidar, Geoffroy Coomans de Brachène, Christophe De Beukelaer.

Zie :

Stukken van het Parlement:

A-366/1 – 2020/2021: Voorstel van resolutie

A-458/1 – 2021/2022 : Voorstel van resolutie

La présidente suggère de procéder à une discussion jointe des deux textes à l'ordre du jour, la proposition de résolution n°366/1 et de la proposition de résolution n°A-485/1 (assentiment).

I. Exposé introductif de Madame Anne-Charlotte d'Ursel, première coautrice de la proposition de résolution n° A-366/1

Mme Anne-Charlotte d'Ursel affirme que le covoiturage est une des solutions pour lutter contre la congestion automobile. Une étude de 2011 révélait que, si l'on parvenait à convaincre 10% des automobilistes d'opter pour le deux-roues, on réduirait les embouteillages de 40%. Partant, si 10% des automobilistes optaient pour le covoiturage, on assisterait à une baisse drastique des embouteillages. Ceux-ci représentent 24% des déplacements internes à la Région et 48% des flux entrant et sortant. On se rend compte du potentiel trop peu exploité du covoiturage.

C'est pourquoi le plan «Good Move» entend convaincre une part des automobilistes d'opter pour les modes actifs, les transports en commun ou le covoiturage, selon la distance considérée. Ce plan considère d'ailleurs que la mobilité en 2030 verra la part modale de la voiture diminuer, mais que le taux moyen d'occupation des voitures augmentera de 4%, grâce à la pratique du covoiturage, et qu'il s'agit d'un facteur d'amélioration de la mobilité. Néanmoins, après plusieurs années de mise en œuvre du plan «Good Move», rien ne transparait en faveur de l'accompagnement du covoiturage. La Région avait pourtant pris des engagements concernant l'infrastructure, les plans de déplacement d'entreprise, des emplacements de stationnement réservés et le subventionnement de plateformes d'appariement.

Le covoiturage aurait tout son sens aux entrées de ville. Six d'entre elles seront prochainement réaménagées : le boulevard industriel, l'avenue Charles-Quint, l'E40 à Reyers, le viaduc Herrmann-Debroux, le prolongement de l'A12 sur l'avenue Van Praet et le boulevard de la Woluwe. Dans aucun de ces projets il n'est question d'infrastructures en faveur du covoiturage, à part pour le boulevard Charles-Quint, pour lequel cette possibilité est étudiée par la ministre. Or, ces grands axes relient directement Bruxelles aux autres villes du pays. Y supprimer purement et simplement des bandes de circulation, sans envisager d'alternatives, nuit à l'accessibilité de la capitale et à son attractivité. Le plan «Good Move» stipule toutefois qu'en cas de réduction de l'espace dédié à la circulation automobile, il convient de la compenser par des voies réservées au transport public ou au covoiturage. Dès lors, il faudrait à tout le moins tester le potentiel du covoiturage dans le cadre de ces réaménagements.

De voorzitter stelt voor om over te gaan tot een gezamenlijke bespreking van de twee teksten op de agenda: voorstel van resolutie nr. 366/1 en voorstel van resolutie nr. A-485/1 (instemming).

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van voorstel van resolutie nr. A-366/1

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel zegt dat carpoolen een van de oplossingen is om de verkeerscongestie te bestrijden. Uit een studie van 2011 bleek dat als 10% van de automobilisten zou kunnen worden overtuigd om voor tweewielers te kiezen, de verkeersopstoppingen met 40% zouden verminderen. Als dus 10% van de alleenrijders zou kiezen voor carpoolen, zouden de files drastisch verminderen. Deze laatste vertegenwoordigen 24% van de verplaatsingen binnen het gewest en 48% van het inkomende en uitgaande verkeer. Hieruit blijkt het onderbenutte potentieel van carpoolen.

Daarom heeft het plan "Good Move" tot doel een deel van de automobilisten ervan te overtuigen om te kiezen voor actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer of carpooling, afhankelijk van de afgelegde afstand. Volgens het plan zal het modale aandeel van de auto in 2030 weliswaar afnemen, maar zal de gemiddelde bezettingsgraad van de auto dankzij het carpoolen met 4% toenemen. Toch is er na enkele jaren uitvoering van het plan "Good Move" niets te merken van de steun voor carpoolen. Het gewest was nochtans verbintenissen aangegaan inzake infrastructuur, bedrijfsvervoerplannen, voorbehouden parkeerplaatsen en de subsidiëring van matching-platformen.

Het zou zinvol zijn om te carpoolen bij de toegangswegen tot de stad. Zes daarvan worden binnenkort heringericht: de Nijverheidslaan, de Keizer Karellaan, de E40 bij Reyers, het viaduct Herrmann-Debroux, het verlengde van de A12 op de Van Praetlaan en de Woluwelaan. Geen van deze projecten maakt melding van infrastructuur voor carpooling, behalve de Keizer Karellaan, waarvoor deze mogelijkheid door de minister wordt bestudeerd. Deze grote wegen verbinden Brussel echter rechtstreeks met de andere steden van het land. Daar simpelweg rijstroken schrappen, zonder alternatieven te overwegen, is schadelijk voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de hoofdstad. Het plan "Good Move" stelt echter dat als de ruimte voor het autoverkeer wordt ingeperkt, dit moet worden gecompenseerd door rijstroken voor het openbaar vervoer of voor carpooling. Daarom moet het potentieel van carpooling ten minste worden getest in het kader van deze herinrichtingen.

Par ailleurs, il faudrait s'inspirer d'exemples belges et étrangers pour l'aménagement de nos entrées de ville. Il s'agit d'instaurer des bandes réservées au covoiturage sur les axes les plus congestionnés, en collaboration avec la Région flamande et la Région wallonne. Pour qu'un test dédié au covoiturage soit concluant, il faudra lui donner une publicité suffisante et s'assurer de la continuité de la bande jusqu'à un parking de délestage. Enfin, il est proposé de moduler ces bandes en fonction de l'heure et du taux de congestion, afin d'en amoindrir les inconvénients pour les autres automobilistes : des caméras y suffisent.

II. Exposé de M. Christophe De Beukelaer, auteur de la proposition de résolution n°A-458/1

M. Christophe De Beukelaer estime que notre Région investit beaucoup d'argent dans la politique de mobilité, mais pas toujours de façon judicieuse. Il faudrait notamment faire preuve de plus de créativité pour développer le covoiturage à Bruxelles. Il faut augmenter le taux d'occupation des véhicules, ce qui présente plusieurs avantages : moins de congestion, moins de pollution, réduction des coûts de transport et création de liens sociaux.

Le plan contenu dans la proposition de résolution s'inspire de l'exemple français, pays dans lequel les trajets quotidiens en covoiturage sont passés de 500.000 en 2008 à plus d'un million en 2019. Le but est de parvenir à 3 millions en 2024, grâce à l'automatisation de certains services.

Il s'agit tout d'abord de constituer un conseil métropolitain de mobilité, qui est d'ailleurs envisagé par le plan «Good Move». Ce conseil devrait consacrer une section au covoiturage. La taille administrative d'une ville ne correspond généralement pas à son hinterland économique. Il faut dès lors s'appuyer sur un organe aux compétences territoriales plus vastes que celles de la ville. Ce conseil métropolitain aurait vocation à coordonner les travaux d'aménagement, à développer les incitants financiers correspondants, à lancer des campagnes de communication et à fixer des objectifs.

Il convient ensuite d'aménager certaines infrastructures, telles que des bandes de circulation réservées au covoiturage sur les axes pénétrants, à tout le moins à certaines heures de la journée, des emplacements de stationnement spécifiques, aux tarifs attractifs, mais aussi des zones de dépose-minute aux abords des pôles de transports. Les caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition) ou LAPI (lecteur automatique de plaques d'immatriculation) permettent aisément aujourd'hui de s'assurer du bon usage de bandes réservées au covoiturage.

Enfin, il convient d'allouer une aide financière au covoiturage, sous la supervision du conseil métropolitain de mobilité. M. De Beukelaer avance que ce travail technique de contrôle des trajets, de protection des données, de fixation du montant des aides, d'assistance technique, devrait être effectué par un opérateur privé, agréé par l'autorité publique.

Bovendien moeten we ons voor de aanleg van onze toegangswegen laten inspireren door Belgische en buitenlandse voorbeelden. Dit houdt in dat er in samenwerking met het Vlaams en Waals Gewest op de meest overbelaste wegen voorbehouden stroken voor carpooling worden ingevoerd. Wil een proef met carpoolen slagen, dan moet dit idee voldoende bekend worden gemaakt en moet de continuïteit van de rijstrook naar een ontradingsparking worden gewaarborgd. Ten slotte wordt voorgesteld deze rijstroken te differentiëren naar gelang van het tijdstip en de mate van congestie, teneinde de overlast voor de andere automobilisten te beperken: camera's volstaan in dat geval.

II. Inleidende uiteenzetting van de heer Christophe De Beukelaer, indiener van voorstel van resolutie nr. A-458/1

De heer Christophe De Beukelaer vindt dat ons gewest veel geld investeert in het mobiliteitsbeleid, maar niet altijd verstandig. Er is meer creativiteit nodig om carpooling in Brussel te ontwikkelen. We moeten de bezettingsgraad van de voertuigen verhogen, wat verschillende voordelen heeft: minder congestie, minder vervuiling, lagere vervoerskosten en meer sociale banden.

Het plan in dit voorstel van resolutie laat zich leiden door het Franse voorbeeld, waar het aantal dagelijkse carpoolritten is gestegen van 500.000 in 2008 tot meer dan een miljoen in 2019. Het is de bedoeling om tegen 2024 de 3 miljoen te bereiken, dankzij de automatisering van bepaalde diensten.

De eerste stap is de oprichting van een metropolitane mobiliteitsraad, die ook in het plan "Good Move" is voorzien. In deze raad zou een afdeling moeten komen rond carpoolen. De administratieve omvang van een stad komt doorgaans niet overeen met haar economische hinterland. Daarom moet een beroep worden gedaan op een instantie met ruimere territoriale bevoegdheden dan die van de stad. Deze metropolitane raad zou zich bezighouden met het coördineren van de aanleg, het uitwerken van de bijbehorende financiële stimuli, het opzetten van communicatiecampagnes en het vaststellen van doelstellingen.

Vervolgens moeten bepaalde voorzieningen worden aangelegd, zoals voorbehouden carpoolstroken op de invalswegen, ten minste op bepaalde momenten van de dag, specifieke parkeerplaatsen met aantrekkelijke tarieven, maar ook afzetzones in de buurt van vervoersknooppunten. ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) kunnen tegenwoordig gemakkelijk toezicht houden op het juiste gebruik van carpoolstroken.

Ten slotte moet financiële steun worden toegekend aan carpooling, onder toezicht van de metropolitane mobiliteitsraad. De heer De Beukelaer stelt voor dat dit technische werk, namelijk het toezicht op de trajecten, de bescherming van de gegevens, de vaststelling van het steunbedrag en de technische bijstand, wordt uitgevoerd door

En effet, même pour de courts trajets, il existe un écart entre la rémunération souhaitée par le conducteur et celle que consentirait le passager. Pour ouvrir sa portière pour un trajet domicile-travail, généralement de moins de 25 kilomètres, le covoitureur demanderait au minimum 2,5 euros ou 3 euros, somme que le passager trouverait sans doute trop onéreuse pour un trajet court. Il faudrait dès lors que les pouvoirs publics interviennent pour que les deux parties puissent s'entendre.

Le montant de cet incitant financier devrait être analysé par le gouvernement. Mais, s'il était de 10 centimes au kilomètre par passager embarqué en covoiturage, pour un maximum de 25 kilomètres, le coût public annuel serait de 2,5 millions d'euros pour chaque pourcent des 190.000 navetteurs quotidiens. Cette estimation s'appuie sur des études françaises. Cet incitant suffirait à changer les comportements et à réduire le nombre de voitures sur nos routes. Si l'on vise les 10% de réduction du trafic, évoqués tantôt par Mme d'Ursel, on parviendrait à diminuer de 40% les embouteillages pour seulement 25 millions d'euros par an. C'est peu quand on sait qu'on dépense 1,5 milliard d'euros par an pour réduire la congestion.

Ces estimations devraient être affinées, bien sûr, mais on peut affirmer sans trembler qu'un tel incitant sera d'office rentable, car il ne sera alloué qu'à ceux qui font réellement du covoiturage. C'est le même principe que pour le «bonus Go Brussels» (cf. proposition de résolution n°A-218/1 et 2 – 20/21) : le risque est nul.

Toutefois, cet incitant supposerait certaines garanties pour la Région. Il s'agirait que le covoitureur contribue aussi aux coûts. L'opération ne peut devenir gratuite pour lui. Il faut aussi que cette intervention soit limitée dans le temps. Un comportement vertueux, s'il s'inscrit dans une durée d'un an ou deux, perdure à plus long terme. Il faudrait aussi que le montant soit dégressif selon la distance. Enfin, il faudrait un registre de la preuve, pour prévenir les abus.

Comment cette intervention serait-elle financée ? Cela doit être l'objet d'une concertation entre les régions. La Région bruxelloise devrait en tout cas supporter sa part dans les dépenses liées aux navetteurs, d'autant plus qu'il s'agit de faibles montants. Même sans la coopération de la Flandre et de la Wallonie, notre Région se doit de tenter ce mécanisme.

III. Discussion générale conjointe

Mme Cieltje Van Achter votera contre les deux propositions de résolution. Certes, le covoiturage doit être encouragé, mais la question se pose de savoir si notre Région a réellement besoin de bandes de circulation réservées au covoiturage. De plus, un tel système supposerait sans doute de contrôler à l'aide de caméras qui fait réellement du voiturage. C'est en effet le point faible de ces textes : comment contrôler le respect des règles et combien de passagers contient chaque voiture ? Comment prévenir les abus ?

een door de overheid erkende privé-operator. Zelfs voor korte trajecten is er immers een kloof tussen de door de bestuurder gewenste betaling en die waarmee de passagier zou instemmen. Voor een woon-werkverplaatsing, meestal van minder dan 25 kilometer, zou de carpooler minstens 2,5 of 3 euro vragen, een bedrag dat de passagier ongetwijfeld te duur zou vinden voor een kort traject. De overheid zou dus moeten tegemoetkomen zodat beide partijen een akkoord kunnen bereiken.

Het bedrag van deze financiële stimulans moet door de regering worden geanalyseerd. Als het om 10 cent per kilometer per carpooler zou gaan, voor maximaal 25 kilometer, zouden de jaarlijkse overheidskosten 2,5 miljoen euro bedragen voor elk procent van de 190.000 dagelijkse pendelaars. Deze raming is gebaseerd op Franse studies. Deze stimulans zou voldoende zijn voor een gedragswijziging en om het aantal auto's op onze wegen te verminderen. Als we streven naar de 10% vermindering van het verkeer waarover mevrouw d'Ursel eerder sprak, zouden we erin slagen de files met 40% te verminderen voor slechts 25 miljoen euro per jaar. Dat is niet veel als we weten dat we 1,5 miljard euro per jaar uitgeven om de files te verminderen.

Deze ramingen moeten natuurlijk worden verfijnd, maar het is veilig om te stellen dat een dergelijke stimulans automatisch rendabel zal zijn, aangezien hij alleen wordt toegekend aan wie daadwerkelijk carpoolt. Het is hetzelfde principe als voor de "bonus Go Brussels" (zie voorstel van resolutie nr. A-218/1 en 2 - 20/21): het risico is nihil.

Deze stimulans zou echter bepaalde waarborgen vergen voor het Gewest. De carpooler zou ook in de kosten moeten bijdragen. De operatie kan voor hem niet gratis worden. Deze tegemoetkoming moet ook in de tijd beperkt zijn. Als deugdzaam gedrag een jaar of twee standhoudt, houdt het ook stand op langere termijn. Het bedrag moet ook degressief zijn, afhankelijk van de afstand. Ten slotte moet er een bewijsregister komen om misbruik te voorkomen.

Hoe zou deze tegemoetkoming worden gefinancierd? Dit moet tussen de gewesten worden besproken. In ieder geval zou het Brussels Gewest zijn deel van de kosten van de pendelaars moeten dragen, vooral omdat het om kleine bedragen gaat. Ook zonder de medewerking van Vlaanderen en Wallonië zou ons gewest dit mechanisme moeten uitproberen.

III. Gezamenlijke algemene bespreking

Mevrouw Cieltje Van Achter zal tegen beide voorstellen van resolutie stemmen. Hoewel carpoolen zeker moet worden aangemoedigd, rijst de vraag of ons gewest echt nood heeft aan specifieke carpoolstroken. Bovendien zou een dergelijk systeem ongetwijfeld het gebruik van camera's vereisen om te controleren wie er daadwerkelijk carpoolt. Dit is inderdaad het zwakke punt van deze teksten: hoe kan worden gecontroleerd of de regels worden nageleefd en hoeveel passagiers elke auto bevat? Hoe kan misbruik worden voorkomen?

Il serait en tout cas peu judicieux d'entreprendre seul de telles mesures sans s'assurer au préalable de l'intérêt de la Flandre et de la Wallonie pour celles-ci. En dépit des explications passionnées de M. De Beukelaer, l'oratrice doute qu'il soit faisable de contrôler qui fait réellement du covoiturage.

M. Julien Uyttendaele relève que ces textes ont le mérite de mettre le covoiturage en lumière, car il doit être développé à Bruxelles. Tous les aspects de la mobilité doivent être appréhendés. Le plan régional de mobilité promeut déjà le covoiturage par le biais des plans de déplacement d'entreprises. Une application destinée au covoiturage au sein des entreprises a été créée. De même, le gouvernement subsidie Taxistop dans cette perspective.

Le covoiturage reste néanmoins le plus souvent une initiative personnelle et spontanée. S'il a du sens dans des provinces reculées, où les transports en commun sont plus disparates, il est moins utile a priori dans notre Région, où sa marge de progression est bien plus réduite.

L'orateur s'étonne que Mme d'Ursel suggère des phases test d'une durée de six mois, après avoir critiqué de tels tests dans le cadre du plan «Good Move». Il estime qu'un simple test relatif au covoiturage exigerait de longues années de négociations âpres avec la Wallonie et la Flandre ainsi que les communes concernées. Les demandes de Mme d'Ursel se heurteraient à de nombreux obstacles. Partant, M. Uyttendaele s'opposera à la proposition de Mme d'Ursel, qui pose davantage de questions qu'elle n'apporte de solutions. Mieux vaut encourager les navetteurs à recourir aux transports en commun et aménager des parkings de dissuasion en dehors des limites territoriales régionales. Ceci étant dit, si la Flandre ou la Wallonie devait instaurer des bandes de circulation réservées au covoiturage, la Région bruxelloise collaborerait à ces initiatives de façon constructives sur son territoire.

D'autre part, la proposition de résolution de M. De Beukelaer consiste en fait à faire du neuf avec du vieux. Elle s'inspire directement d'une proposition déposée en 2013 par M. Benoît Lutgen, qui faisait référence à l'époque à un coût de mise en œuvre de 170 millions d'euros. Par quelle opération du Saint-Esprit ce coût est-il aujourd'hui abaissé à 25 millions d'euros ? M. Uyttendaele n'est donc pas plus convaincu par cette seconde proposition.

M. Arnaud Verstraete estime, comme M. Uyttendaele, que le covoiturage fait partie des moyens destinés à améliorer la mobilité à Bruxelles mais que les bienfaits de ces deux propositions sont limités au regard des mesures déjà entreprises par la Région. Le covoiturage est déjà promu, en particulier au sein des entreprises, et des plateformes spécifiques sont prévues.

La proposition exposée par Mme d'Ursel met l'accent sur les entrées de ville, dont on sait qu'elles doivent devenir des boulevards plutôt que des autoroutes. Mais, en vertu des priorités découlant du principe STOP, les bandes de circulation réservées sur ces boulevards doivent l'être d'abord pour les transports en commun, puis éventuellement pour le covoiturage, si cela s'avère possible. Le réaménagement des

In ieder geval zou het onverstandig zijn dergelijke maatregelen alleen te nemen zonder zich er eerst van te vergewissen dat Vlaanderen en Wallonië daarvoor belangstelling hebben. Ondanks de bezielde uitleg van de heer De Beukelaer betwijfelt zij of het haalbaar is te controleren wie er daadwerkelijk carpoolt.

De heer Julien Uyttendaele merkt op dat deze teksten de verdienste hebben dat zij het carpoolen belichten, aangezien dit in Brussel moet worden ontwikkeld. Alle aspecten van de mobiliteit moeten in aanmerking worden genomen. Het gewestelijke mobiliteitsplan promoot carpooling reeds via de bedrijfsvervoerplannen. Voor carpoolen binnen bedrijven werd een applicatie gecreëerd. De overheid subsidieert hiervoor ook Taxistop.

Carpoolen blijft echter meestal een persoonlijk en spontaan initiatief. Hoewel het zinvol is in afgelegen provincies, waar het openbaar vervoer meer versnipperd is, is het a priori minder nuttig in ons gewest, waar de groei mogelijkheden veel kleiner zijn.

Het verbaast de spreker dat mevrouw d'Ursel testfasen van zes maanden heeft voorgesteld, nadat zij in het kader van het plan "Good Move" dergelijke tests had bekritiseerd. Een eenvoudige test met carpoolen zou volgens hem jarenlange zware onderhandelingen met Wallonië en Vlaanderen en de betrokken gemeenten vergen. De verzoeken van mevrouw d'Ursel zouden op veel obstakels stuiten. De heer Uyttendaele is dus tegen het voorstel van mevrouw d'Ursel, dat meer vragen oproept dan beantwoordt. Het zou beter zijn om pendelaars aan te moedigen het openbaar vervoer te gebruiken en parkeergelegenheid buiten de gewestgrenzen te bieden. Indien Vlaanderen of Wallonië echter carpoolstroken zouden invoeren, zou het Brussels Gewest constructief meewerken aan deze initiatieven op zijn grondgebied.

Het voorstel van resolutie van de heer De Beukelaer komt er daarentegen op neer dat van iets ouds iets nieuws wordt gemaakt. Het laat zich rechtstreeks leiden door een voorstel dat in 2013 werd ingediend door de heer Benoît Lutgen, die toen sprak van een uitvoeringskost van 170 miljoen euro. Door welke invloed van de Heilige Geest zijn deze kosten nu teruggebracht tot 25 miljoen euro? De heer Uyttendaele is dus evenmin overtuigd door dit tweede voorstel.

De heer Arnaud Verstraete is het met de heer Uyttendaele eens dat carpooling een van de manieren is om de mobiliteit in Brussel te verbeteren, maar dat de voordelen van deze twee voorstellen beperkt zijn in vergelijking met de maatregelen die het Gewest reeds heeft genomen. Carpooling wordt al bevorderd, vooral binnen bedrijven, en er zijn specifieke platformen opgezet.

Het voorstel van mevrouw d'Ursel richt zich op de stadstoegangen, waarvan we weten dat het lanen moeten worden in plaats van snelwegen. Op grond van de uit het STOP-principe voortvloeiende prioriteiten moeten de op deze lanen voorbehouden rijstroken echter eerst worden gebruikt voor het openbaar vervoer en vervolgens eventueel voor carpooling, indien dit mogelijk blijkt. De herinrichting

entrées de ville est déjà en cours, selon les principes du plan «Good Move».

En outre, on s'aperçoit que les exemples observés dans des pays étrangers mentionnés dans la proposition de Mme d'Ursel concernent tous des autoroutes, ce qui correspond assez peu à la réalité bruxelloise. On relèvera aussi avec amusement que Mme d'Ursel s'appuie sur une étude qui plaide pour une réduction du nombre de bandes de circulation pour parvenir à une meilleure fluidité du trafic. Ce type de discours est assez rare dans le chef du groupe MR.

Par ailleurs, la proposition de résolution demande la gratuité du parking pour les personnes effectuant du covoiturage. C'est déjà le cas dans les parkings de dissuasion bruxellois, si l'on poursuit sa route en transport en commun ou à vélo.

Enfin, il faut rappeler qu'une taxation kilométrique induirait notamment une réduction de l'usage individuel de la voiture et une hausse du covoiturage. Une telle mesure fiscale serait bien plus efficace et moins onéreuse qu'une subsidiation, comme le demande M. De Beukelaer. Le Bureau du Plan a analysé les moyens les plus efficaces de soutenir le covoiturage. Il apparaît qu'une aide financière est une piste coûteuse par rapport aux résultats potentiels. C'est donc cette réforme fiscale que les auteurs des propositions devraient soutenir pour parvenir à leur but.

M. Verstraete formule les mêmes critiques à l'encontre du texte de M. De Beukelaer. L'incitant financier qu'il préconise reviendrait à subsidier des navetteurs pour venir en voiture à Bruxelles, alors qu'il faut consacrer nos moyens au développement des transports en commun, plus que jamais. Ici encore, une taxation kilométrique est bien plus efficace et plus aisée à mettre en œuvre que le contrôle complexe envisagé dans la proposition.

M. Youssef Handichi avance que ces propositions de résolution auront eu le mérite de le mettre d'accord avec les membres de Groen et du PS. Chaque centime public doit être investi dans les transports en commun. Il ne faut pas dilapider l'argent public, ce que Mme d'Ursel et M. De Beukelaer n'ont pas encore compris. Ceux qui pratiquent déjà le covoiturage n'attendent qu'une chose : des transports publics plus performants.

Mme Ingrid Parmentier relève qu'entre la Saint-Nicolas et Noël, M. De Beukelaer semble vouloir chaque année donner de l'argent public aux automobilistes, puisqu'il proposait déjà naguère de payer des navetteurs pour ne plus venir à Bruxelles en voiture, avec le «bonus Go Brussels». Le Bureau du Plan affirme que combiner des mesures incitatives, telles qu'un prélèvement kilométrique généralisé, à un soutien du covoiturage permettrait d'augmenter le taux d'occupation des voitures de 1,44 personne à 1,5. La progression serait donc limitée. La proportion des trajets envisageable pour du covoiturage est à vrai dire réduite, car le covoiturage requiert de l'organisation. C'est pourquoi le Bureau du Plan plaide pour un simple prélèvement kilométrique, tel que le projet «Smart Move», qui aurait un effet plus marqué de transfert

van de stadstoegangen is al aan de gang, volgens de principes van het plan "Good Move".

Bovendien stellen wij vast dat de in het voorstel van mevrouw d'Ursel genoemde voorbeelden uit het buitenland allemaal betrekking hebben op snelwegen, wat niet erg strookt met de realiteit in Brussel. Vermakelijk is ook dat mevrouw d'Ursel zich baseert op een studie die pleit voor een vermindering van het aantal rijstroken om tot een betere doorstroming te komen. Dergelijke betogen zijn vrij zeldzaam bij de MR-fractie.

Voorts wordt in het voorstel van resolutie gevraagd om gratis parkeren voor carpoolers. Dit is al het geval op de Brusselse ontradingsparkings, voor zover de rit met het openbaar vervoer of de fiets wordt voortgezet.

Ten slotte moet eraan worden herinnerd dat een kilometerheffing zou leiden tot een afname van het individuele autogebruik en een toename van het carpoolen. Een dergelijke belastingmaatregel zou veel doeltreffender en minder duur zijn dan een subsidie, zoals gevraagd door de heer De Beukelaer. Het Planbureau heeft een analyse gemaakt van de meest doeltreffende manieren om carpooling te ondersteunen en daaruit blijkt dat financiële steun een dure optie is in vergelijking met de mogelijke resultaten. Het is dus deze vorm van belastinghervorming die de indieners van de voorstellen zouden moeten steunen om hun doel te bereiken.

De heer Verstraete heeft dezelfde kritiek op de tekst van de heer De Beukelaer. De financiële stimulans die hij voorstaat, zou erop neerkomen dat de pendelaars worden gesubsidieerd om met de auto naar Brussel te komen, terwijl we meer dan ooit onze middelen zouden moeten besteden aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Ook hier is een kilometerheffing veel doeltreffender en gemakkelijker uit te voeren dan de complexe controle die het voorstel voor ogen heeft.

De heer Youssef Handichi zegt dat deze voorstellen van resolutie de verdienste hebben hem op één lijn te brengen met de leden van Groen en de PS. Elke cent van de overheid moet worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Overheidsgeld mag niet worden verspild, iets wat mevrouw d'Ursel en de heer De Beukelaer nog niet hebben begrepen. Wie al carpoolt, wacht maar op één ding: beter openbaar vervoer.

Mevrouw Ingrid Parmentier wijst erop dat de heer De Beukelaer elk jaar tussen Sinterklaas en Kerstmis overheidsgeld lijkt te willen uitgeven aan automobilisten, aangezien hij al heeft voorgesteld pendelaars te betalen om niet met de auto naar Brussel te komen, met de "bonus Go Brussels". Het Planbureau beweert dat het combineren van stimulansen, zoals een algemene kilometerheffing, met steun voor carpoolen de bezettingsgraad van de auto zou verhogen van 1,44 tot 1,5 personen. De stijging zou derhalve beperkt zijn. Het aandeel van de trajecten waarvoor carpooling mogelijk is, is in feite klein, aangezien carpooling georganiseerd moet worden. Het Planbureau pleit daarom voor een eenvoudige kilometerheffing, zoals met het plan "Smart Move", die een groter effect zou hebben op de

vers les transports en commun et les modes actifs.

Comme l'indiquait M. Uyttendaele, Mme d'Ursel, qui plaide pour l'instauration d'un test de six mois pour des bandes de covoiturage, devrait consulter les automobilistes en exigeant un taux de réponse d'au moins 50%, comme elle le demande pour les plans locaux de circulation. Mme Parmentier rejoint donc M. Verstraete au sujet des priorités exprimées par le principe STOP. S'il y a de l'espace public à gagner, il doit être consacré d'abord aux piétons, au vélo et aux transports en commun, mais aussi à la qualité de vie des habitants.

M. Marc Loewenstein approuve la proposition de mener une concertation avec la Flandre et le Wallonie en faveur du covoiturage. Par contre, accorder un stationnement gratuit pour le covoiturage dans les parkings de dissuasion bruxellois n'est pas une idée heureuse. Le covoiturage doit débiter bien plus en amont du trajet. Quel est l'intérêt, pour un navetteur qui effectue un trajet de 20 ou 30 kilomètres, de faire un arrêt dans un parking de dissuasion à quelque 5 kilomètres de sa destination ?

L'instauration d'un conseil métropolitain de mobilité, demandée par M. De Beukelaer, est une suggestion pleine de bon sens, mais elle ne figure pas dans le dispositif de la proposition et elle n'a rien de neuf. Il suffirait en fait de mettre en œuvre un accord vieux de dix ans, celui portant sur la communauté métropolitaine.

La proposition que vient d'exposer M. De Beukelaer est à vrai dire une déclinaison de sa proposition rejetée d'un «bonus Go Brussels» alloué aux navetteurs. Les Bruxellois n'ont pas à accorder de l'argent aux automobilistes provenant des autres régions, alors qu'ils subissent déjà les nombreuses nuisances de la congestion. L'intervenant s'opposera dès lors aux deux propositions de résolution.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel regrette que la discussion générale soit conjointe, car elle a amené certains amalgames entre les deux propositions. Elle ne comprend pas pourquoi une proposition qui pourrait réduire significativement la congestion suscite si peu d'intérêt. Ce texte n'envisage pas un bannissement de la voiture dans la ville, mais une meilleure utilisation de la voiture, tout en préservant le rôle économique et culturel de Bruxelles.

Il est dans l'air du temps de réduire le nombre de bandes de circulation sur les autoroutes en entrée de ville. Dans cette perspective, il serait judicieux de réserver sur ces routes-là une bande au covoiturage. Cela n'aurait rien de novateur ; cela existe dans de multiples villes. Mme Parmentier parlait à tort de la qualité de vie des habitants, mais personne n'habite le long de ces autoroutes. On peut évoquer la fin de l'E40 provenant de Liège, qui compte un très grand nombre de bandes, ou la fin de l'E411 dans la forêt de Soignes.

verschuiving naar het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen.

Zoals de heer Uyttendaele zei, zou mevrouw d'Ursel, die pleit voor een proef van zes maanden voor carpoolstroken, de automobilisten moeten raadplegen door een respons van minstens 50% te eisen, zoals zij vraagt voor lokale verkeersplannen. Mevrouw Parmentier is het dus eens met de heer Verstraete over de prioriteiten van het STOP-beginsel. Als er openbare ruimte moet worden gewonnen, moet die in de eerste plaats bestemd zijn voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, maar ook voor de levenskwaliteit van de bewoners.

De heer Marc Loewenstein is het eens met het voorstel om met Vlaanderen en Wallonië overleg te plegen over carpooling. Anderzijds is het gratis parkeren voor carpoolers in de Brusselse ontradingsparkings geen goed idee. Carpools moeten veel eerder beginnen. Welke zin heeft het dat een pendelaar die een reis van 20 of 30 kilometer maakt, stopt op een ontradingsparking op 5 kilometer van zijn bestemming?

De oprichting van een metropolitane mobiliteitsraad, zoals de heer De Beukelaer bepleit, is een verstandige suggestie, die echter niet in het verzoekend gedeelte van het voorstel is opgenomen en niet nieuw is. Het zou eigenlijk volstaan om een tien jaar oude overeenkomst over de metropolitane gemeenschap uit te voeren.

Het voorstel dat de heer De Beukelaer zojuist heeft ingediend is eigenlijk een variant op zijn verworpen voorstel voor een "bonus Go Brussels" voor de pendelaars. De Brusselaars moeten geen geld uitgeven aan automobilisten uit de andere gewesten, want ze hebben al te lijden onder de vele overlast van files. De spreker zal daarom tegen beide voorstellen van resolutie stemmen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel betreurt het dat de algemene bespreking gezamenlijk wordt gevoerd, aangezien dit tot enige verwarring tussen de twee voorstellen heeft geleid. Zij begrijpt niet waarom een voorstel dat de congestie aanzienlijk zou kunnen verminderen zo weinig belangstelling wekt. Deze tekst beoogt geen verbod op auto's in de stad, maar een beter gebruik van auto's, met behoud van de economische en culturele rol van Brussel.

Het is hip om het aantal rijstroken op snelwegen bij de toegang tot de stad te verminderen. In dit opzicht zou het zinvol zijn om op deze wegen een rijstrook voor te behouden voor carpooling. Dit is niets nieuws; het bestaat in veel steden. Mevrouw Parmentier had het ten onrechte over de levenskwaliteit van de bewoners, want niemand woont langs deze snelwegen. We kunnen verwijzen naar het einde van de E40 vanuit Luik, met een zeer groot aantal rijstroken, of het einde van de E411 aan het Zoniënwood.

Les analyses montrent que le covoiturage a du sens au moins 8 à 10 kilomètres en amont de la ville, donc sur des trajets d'une certaine longueur. On peut citer un exemple raté, celui des bandes de circulation réservées par le gouvernement wallon au covoiturage, inaugurées en 2019, sur l'autoroute E411, d'une part entre Arlon et la frontière luxembourgeoise et d'autre part entre Wavre et Rosières. Les raisons de cet échec sont les conditions d'accès trop contraignantes, car il fallait être au moins trois personnes dans la voiture, mais surtout le fait que ces bandes s'arrêtent trop tôt par rapport à la destination, avant que les embouteillages ne commencent sur l'autoroute. Tant le Grand-Duché de Luxembourg que la Flandre ont refusé de participer à cette initiative. C'est pourquoi il est évident que le covoiturage ne peut être un succès à Bruxelles que s'il est négocié avec la Flandre et la Wallonie.

Les demandes de la proposition n°A-366 ne représentent pas de lourdes dépenses. Il s'agit avant tout d'aménager des bandes réservées aux bus, aux taxis et au covoiturage, idéalement avec un minimum de deux passagers, pourvu que ces bandes mènent à un parking de délestage. La gratuité de cet emplacement pourrait bien sûr être soumise à la condition d'emprunter ensuite les transports en commun. Les bandes pourraient être modulées en fonction de l'heure et du taux de congestion. Il faudrait en outre placer quelques caméras ANPR, mais il en existe déjà aux entrées de notre ville.

Mme d'Ursel est en revanche dubitative à l'égard d'un incitant financier, comme le suggère M. De Beukelaer. Les exemples étrangers montrent que cela est superflu. Le covoiturage permet par nature un gain financier, grâce à l'évitement des embouteillages. Il ne s'agirait donc pas d'une bonne gestion des deniers publics.

Voter contre la proposition de Mme d'Ursel, c'est se priver d'un outil qui peut séduire la Flandre et la Wallonie. Le covoiturage ne remporte pas assez de succès à Bruxelles, alors qu'il est ancré dans les habitudes ailleurs, et sans incitant financier. On ne peut en rester à une politique qui limite, qui réduit et qui taxe.

M. Christophe De Beukelaer rétorque que Bruxelles a besoin des navetteurs, qui contribuent à la prospérité de la ville. Notre Région a une responsabilité à leur égard. On ne peut donc abandonner la question du covoiturage des navetteurs. Il faut faciliter leur vie, même s'ils se rendent en voiture dans notre ville.

Il ajoute que le contrôle du mécanisme n'a rien d'extraordinaire. Les plateformes qui assureraient la gestion du covoiturage devraient instaurer un registre de preuve. Il pourrait y avoir des contrôles sporadiques, comme c'est le cas pour les taxis par exemple. On pourrait également vérifier la trace du GPS du véhicule, dans le respect des données personnelles.

Par ailleurs, il est illusoire de vouloir soutenir les modes actifs et les transports publics, sans considérer également le covoiturage. La politique de la mobilité doit porter sur tous les modes de déplacement.

Uit analyses blijkt dat carpoolen zin heeft op ten minste 8 tot 10 kilometer afstand van de stad, d.w.z. op trajecten van een bepaalde lengte. Een mislukt voorbeeld is dat van de rijstroken die de Waalse regering heeft voorbehouden voor carpooling, en in gebruik heeft genomen in 2019, op de E411, enerzijds tussen Aarlen en de Luxemburgse grens en anderzijds tussen Waver en Rosières. De redenen voor deze mislukking zijn de te beperkende toegangsvoorwaarden, aangezien minstens drie personen in de auto moesten zitten, maar vooral het feit dat deze rijstroken te vroeg stoppen ten opzichte van de bestemming, en voordat de files op de snelweg beginnen. Zowel het Groothertogdom Luxemburg als Vlaanderen hebben geweigerd aan dit initiatief deel te nemen. Het is dus duidelijk dat carpoolen in Brussel alleen succesvol kan zijn als erover wordt onderhandeld met Vlaanderen en Wallonië.

De in voorstel A-366 opgenomen verzoeken vormen geen zware uitgaven. Het gaat er vooral om rijstroken aan te leggen voor bussen, taxi's en carpoolwagens, idealiter met minimaal twee passagiers, mits deze rijstroken uitkomen op een ontradingsparking. Het gratis gebruik daarvan zou uiteraard afhankelijk kunnen worden gesteld van het latere gebruik van het openbaar vervoer. De rijstroken zouden kunnen worden aangepast aan het tijdstip van de dag en de mate van congestie. Bovendien moeten enkele ANPR-camera's worden geplaatst, maar die staan al bij de toegangen tot onze stad.

Mevrouw d'Ursel is wel sceptisch over een financiële stimulans, zoals voorgesteld door de heer De Beukelaer. Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat dit niet nodig is. Carpoolen biedt in wezen een financiële winst, dankzij het vermijden van files. Het zou dus geen goed gebruik van overheidsgeld zijn.

Stemmen tegen het voorstel van mevrouw d'Ursel zou betekenen dat men zich een instrument onttrekt dat Vlaanderen en Wallonië zou kunnen aanspreken. Carpoolen is niet succesvol genoeg in Brussel, terwijl het elders goed is ingeburgerd, en zonder financiële steun. We kunnen niet blijven vasthouden aan een beleid dat beperkt, vermindert en belast.

De heer Christophe De Beukelaer antwoordt dat Brussel nood heeft aan de pendelaars, die bijdragen tot de welvaart van de stad. Ons gewest heeft een verantwoordelijkheid tegenover hen. We kunnen dus niet afzien van carpoolen voor pendelaars. We moeten hun leven gemakkelijker maken, zelfs als ze met de auto naar onze stad komen.

Hij voegt daaraan toe dat het toezicht op het mechanisme niets bijzonders inhoudt. De platformen die het carpoolen zouden organiseren, zouden een bewijsregister moeten bevatten. Er zouden sporadische controles kunnen zijn, zoals bijvoorbeeld bij taxi's. Ook het GPS-spoor van het voertuig kan worden gecontroleerd, mits bescherming van de persoonsgegevens.

Bovendien is het een illusie om actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer te willen ondersteunen zonder ook aan carpooling te denken. Het mobiliteitsbeleid moet alle vervoerswijzen omvatten.

M. Uyttendaele faisait référence à une proposition de M. Lutgen, qui avait en effet beaucoup de mérites. L'orateur ne renie absolument pas cette ancienne initiative. La différence dans l'estimation du coût s'explique tout simplement par l'ampleur des dépenses envisagées. La présente proposition de résolution induirait un coût de 25 millions d'euros, à titre d'incitant financier, si 10% des automobilistes y adhéraient, tandis que la proposition de M. Lutgen envisageait aussi des travaux d'infrastructure dans son estimation. Il est évident que si les trois régions s'entendaient pour des aménagements dignes de ce nom en faveur du covoiturage, ceux-ci représenteraient une dépense supérieure à 25 millions d'euros.

Si l'on en croit M. Verstraete, tout est déjà prévu pour le covoiturage à Bruxelles. Pourtant, rien ne change sur le terrain. Notre Région accomplit beaucoup de choses, mais il faut faire bien plus pour le covoiturage et parvenir à un changement des habitudes des automobilistes. M. De Beukelaer reste convaincu qu'un incitant financier s'avèrerait nécessaire pour amorcer ce mouvement, en plus des aménagements d'infrastructure. On doit absolument faire preuve de créativité dans notre politique de mobilité et oser parfois sortir du cadre strict du plan «Good Move». Il ne faut pas seulement développer les transports en commun et la mobilité douce, il faut aussi agir sur les comportements des automobilistes, ce que le gouvernement ne fait pas assez.

Enfin, l'incitant financier temporaire ne serait pas accordé à des automobilistes, mais, bien au contraire, à ceux qui feraient le choix de ne plus être au volant de leur voiture.

IV. Discussion des considérants et des tirets du dispositif de la proposition de résolution n° A-366/1

Les considérants et les tirets du dispositif ne font l'objet d'aucun commentaire.

Vote

Le premier considérant est rejeté par 13 voix contre 2.

V. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution n° A-366/1

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 13 voix contre 2.

De heer Uyttendaele verwees naar een voorstel van de heer Lutgen, dat inderdaad veel verdiensten had. Dat oude initiatief verloochent hij geenszins. Het verschil in de geraamde kosten is gewoon te wijten aan de omvang van de voorgenomen uitgaven. Het voorliggende voorstel van resolutie zou 25 miljoen euro kosten aan financiële stimulans als 10% van de automobilisten zou deelnemen, terwijl in het voorstel van de heer Lutgen ook de infrastructuurwerken werden geraamd. Als de drie gewesten het eens zouden worden over goede carpoolvoorzieningen, zou dit uiteraard meer dan 25 miljoen euro kosten.

Volgens de heer Verstraete is alles al geregeld voor carpoolen in Brussel. Toch verandert er niets op het terrein. Ons gewest doet veel, maar er moet nog veel meer worden gedaan voor carpooling en om een verandering in de gewoonten van automobilisten te bewerkstelligen. De heer De Beukelaer blijft ervan overtuigd dat een financiële stimulans nodig is om deze beweging op gang te brengen, naast de aanleg van de infrastructuur. Het is absoluut noodzakelijk om creatief te zijn in ons mobiliteitsbeleid en verder te durven gaan dan het strikte kader van het plan "Good Move". We moeten niet alleen het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit ontwikkelen, maar ook het gedrag van automobilisten aanpakken, wat de regering te weinig doet.

Ten slotte zou de tijdelijke financiële stimulans niet worden toegekend aan automobilisten, maar wel aan wie ervoor kiest niet meer met de auto te rijden.

IV. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte van voorstel van resolutie nr. A-366/1

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

Stemming

De eerste considerans wordt verworpen met 13 stemmen tegen 2.

V. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie nr. A-366/1

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 13 stemmen tegen 2.

VI. Discussion du tiret du dispositif de la proposition de résolution n° A-458/1

Le tiret unique du dispositif ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Vote

Le tiret unique du dispositif est rejeté à l'unanimité des 15 membres présents.

VII. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution n° A-458/1

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée à l'unanimité des 15 membres présents.

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

Le rapporteur,

La Présidente de séance,

Marc LOEWENSTEIN

Carla DEJONGHE

VI. Bespreking van het streepje van het verzoekend gedeelte van het voorstel van resolutie nr. A-458/1

Het enige streepje van het verzoekend gedeelte lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het enige streepje van het verzoekend gedeelte wordt verworpen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

VII. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie nr. A-458/1

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

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

De rapporteur,

De Voorzitter van de vergadering,

Marc LOEWENSTEIN

Carla DEJONGHE