

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2025-2026

12 NOVEMBER 2025

**Verzoek tot het opstellen van een
informatieverslag over de ontwikkeling van
gewest- en grensoverschrijdende snelle
carpoolnetwerken**

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2025-2026

12 NOVEMBRE 2025

**Demande d'établissement d'un rapport
d'information relatif au développement
de réseaux express de covoiturage
transrégionaux et transfrontaliers**

Ingediend door de dames en de heren:

Déposée par Mesdames et Messieurs:

Elhadj Moussa DIALLO, Vincent BLONDEL, Caroline DESALLE, Anne-Catherine GOFFINET, Marie-Claire MVUMBI LUZOLO; Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN, Valérie DE BUE, Philippe DODRIMONT, Véronique DURENNE, Liesa SCHOLZEN, Viviane TEITELBAUM, Stéphanie THORON, Anne-Charlotte d'URSEL, Jean-Paul WAHL; Nawal MAGHROUD, Katia SEGERS, Kelly VAN TENDELOO, Kris VERDUYCKT; Benjamin DALLE.

TOELICHTENDE NOTA

I. INLEIDING

Volgens een wereldwijde verkeersevaluatie van het bedrijf Inrix stond Brussel in 2024 op de vijfde plaats van de Europese steden met de zwaarste verkeersopstoppingen, met bijna 74 uur die per jaar verloren gaan aan files (1). Deze vaststelling sluit aan bij de Belgische gegevens, waaruit blijkt dat bijna 80 % van de automobilisten tijdens de spitsuren alleen rijdt, wat in hoge mate bijdraagt aan de verzadiging van de verkeersassen. Een vermindering van het aantal voertuigen met 15 tot 25 % – wat overeenkomt met de daling tijdens de schoolvakanties, wanneer de files verdwijnen – zou echter volstaan om de verkeersdoorstroming aanzienlijk te verbeteren. Als één op de vier automobilisten zou worden overtuigd om zijn rit met een andere pendelaar te delen, zouden de opstoppingen aan de belangrijkste toegangswegen naar de hoofdstad verdwijnen.

Carpoolen lijkt dan ook een betaalbare oplossing met een grote impact, zowel op het verkeer, de luchtkwaliteit en het levenscomfort, als op de vermindering van de kosten die met de files gepaard gaan en de optimale benutting van de stedelijke ruimte. Op milieuvlak draagt het bij tot de vermindering van het aantal voertuigen op de weg, wat leidt tot een daling van de CO₂-uitstoot, het brandstofverbruik en de geluidsoverlast. Vanuit economisch oogpunt maakt carpoolen het mogelijk de verplaatsingskosten te beperken door de transportkosten te delen, het aantal afgelegde trajecten te verminderen, een mogelijke fiscale aftrekbaarheid te benutten en minder tijd te verliezen in de files. Wat dit laatste betreft, wordt geschat dat de totale kosten van files in 2024 5,3 miljard euro bedroegen, wat overeenkomt met ongeveer 1 % van het bruto binnenlands product (bbp) van dat jaar (2). Carpoolen heeft ook een positieve invloed op de gezondheid en het welzijn: het bevordert sociale contacten, vermindert de stress die gepaard gaat met individueel autorijden en verlaagt het risico op ongevallen. Ten slotte komen door het carpoolen parkeerplaatsen vrij in de buurt van populaire bestemmingen en zorgt het voor een efficiënter gebruik van de weginfrastructuur. Kortom, het is een oplossing die bijdraagt aan een gezondere leefomgeving, een efficiëntere economie, meer levenscomfort en een beter gebruik van de beschikbare ruimte.

(1) Inrix, *INRIX 2024 Global Traffic Scorecard: Employees & Consumers Returned to Downtowns, Traffic Delays & Costs Grew*, persbericht, 6 januari 2025, <https://inrix.com/press-releases/2024-global-traffic-scorecard-us/>.

(2) Federatie van Belgische Ondernemingen (VBO) en Belgische Federatie van de Automobiel- en Rijwielindustrie (FEBIAC), *Belgian Mobility Dashboard*, geraadpleegd op 3 oktober 2025, <https://www.mobilitydashboard.be/nl/congestion/cost-of-congestion/>.

NOTE EXPLICATIVE

I. INTRODUCTION

D'après l'analyse du trafic mondial de la société Inrix, Bruxelles occupait en 2024 la cinquième place parmi les villes européennes les plus congestionnées, avec près de septante-quatre heures perdues dans les bouchons sur l'année (1). Cette réalité fait écho aux données belges, qui révèlent que près de 80 % des conducteurs voyagent seuls aux heures de pointe, contribuant ainsi fortement à la saturation des axes routiers. Or, une réduction de 15 à 25 % du volume de véhicules – soit l'équivalent de la baisse constatée durant les vacances scolaires, quand les embouteillages disparaissent – suffirait à améliorer considérablement la fluidité du trafic. Convaincre un automobiliste sur quatre de partager son trajet avec un autre navetteur permettrait ainsi d'éliminer les congestions aux entrées principales de la capitale.

Le covoiturage apparaît dès lors comme une solution abordable et à fort impact, à la fois pour la circulation, la qualité de l'air, le confort de vie, la diminution des coûts liés aux embouteillages et l'optimisation de l'espace urbain. Sur le plan environnemental, il contribue à la réduction du nombre de véhicules sur les routes, ce qui entraîne une diminution des émissions de CO₂, de la consommation de ressources et de la pollution sonore. D'un point de vue économique, il permet de réduire les coûts liés aux déplacements grâce au partage des frais de transport, à la réduction du nombre de trajets effectués, à une éventuelle déductibilité fiscale et à une perte de temps moindre dans les embouteillages. Par rapport à ce dernier constat, on estime que le coût total des embouteillages s'élève à 5,3 milliards d'euros en 2024, ce qui correspond à environ 1 % du produit intérieur brut (PIB) du pays pour cette année-là (2). Le covoiturage a également un impact positif sur la santé et le bien-être: il favorise les interactions sociales, réduit le stress lié à la conduite individuelle et diminue le risque d'accidents. Enfin, le covoiturage libère des places de parking à proximité des destinations prisées et permet une utilisation plus efficace des infrastructures routières. En somme, il s'agit d'une solution qui favorise un environnement plus sain, une économie plus efficiente, un meilleur confort de vie et une optimisation de l'espace.

(1) Inrix, *INRIX 2024 Global Traffic Scorecard: Employees & Consumers Returned to Downtowns, Traffic Delays & Costs Grew*, communiqué de presse, 6 janvier 2025, <https://inrix.com/press-releases/2024-global-traffic-scorecard-us/>.

(2) Fédération des entreprises de Belgique (FEB) & Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (FEBIAC), *Belgian Mobility Dashboard*, consulté le 3 octobre 2025, <https://www.mobilitydashboard.be/fr/congestion/cost-of-congestion/>.

II. LOPENDE PROEFPROJECTEN

In 2019 werden in Wallonië twee proefprojecten opgestart – tussen Aarlen en Sterpenich in de richting van Luxemburg en tussen Waver en Rosières in de richting van Brussel – in het kader van het snelle carpoolnetwerk *Réseau express de covoiturage* (RECO). Deze projecten hadden tot doel een innovatieve maatregel te testen: het openstellen van rijstroken die voorbehouden zijn voor carpoolers, voornamelijk door gebruik te maken van de pechstrook bij verkeersopstoppingen. Het doel was duidelijk: carpoolers een tijdsvoordeel bieden om deze nog spontane en weinig verspreide praktijk te structureren en te stimuleren.

In het project was bepaald dat elk voertuig met minstens drie inzittenden bij een verkeersopstopping gebruik mocht maken van de pechstrook. Om de naleving van de regels te garanderen, werden ANPR-camera's (*Automatic Number-Plate Recognition*, automatische nummerplatherkenning) en magnetische sensoren geplaatst, gekoppeld aan een boetesysteem voor overtreders.

Bij de uitvoering van het project kwamen verschillende tekortkomingen aan het licht. Er was in de eerste plaats een gebrek aan continuïteit van de carpoolrijstroken bij het oversteken van een gewest- of landsgrens. De rijstroken eindigen namelijk precies op de plaatsen waar de files het vaakst voorkomen. Enerzijds moet ervoor worden gezorgd dat deze rijstroken niet worden onderbroken aan administratieve grenzen, en anderzijds dat hun ligging en gebruiksvoorwaarden op elkaar worden afgestemd.

Er zijn ook andere belemmeringen, zoals het gebrek aan specifieke carpoolparkings en hun gebrekkige signalisatie, het frequente niet-naleven van de regels rond de carpoolrijstroken en het ontbreken van doeltreffende controles. Op financieel vlak zijn er onvoldoende stimulansen om gebruikers aan te moedigen gebruik te maken van carpooling en is er onvoldoende bekendheid met de bestaande regelingen. Daarbij komt nog dat er onvoldoende overleg plaatsvindt met de openbaarvervoersmaatschappijen. Nochtans zou een betere coördinatie het mogelijk maken een complementariteit te ontwikkelen tussen het openbaar vervoer en het carpoolen, in plaats van een concurrentiële logica. Ten slotte moet worden opgemerkt dat er rond grote steden geen gestructureerde carpoolroutes met bijbehorende apps bestaan, en evenmin een garantie dat men kan terugkeren naar zijn eigen voertuig wanneer er geen carpoolpartner beschikbaar is.

II. LES PROJETS PILOTES EN COURS

En 2019, deux projets pilotes ont été lancés en Wallonie – entre Arlon et Sterpenich en direction de Luxembourg et entre Wavre et Rosière en direction de Bruxelles – dans le cadre du Réseau express de covoiturage (RECO). Ces projets visaient à tester une mesure innovante: l'ouverture de bandes de circulation réservées au covoiturage, principalement via l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence lors de situations de congestion. L'objectif affiché était clair: offrir un avantage en temps aux covoitureurs afin de structurer et stimuler cette pratique, encore largement spontanée et marginale.

Le projet prévoyait que tout véhicule transportant au moins trois personnes puisse emprunter la bande d'arrêt d'urgence en cas d'embouteillage. Pour garantir le respect des règles, des caméras ANPR (*Automatic Number-Plate Recognition*, reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation) et des capteurs magnétiques avaient été installés, accompagnés d'un système d'amendes pour les contrevenants.

Plusieurs lacunes ont pu être relevées lors du déploiement. Parmi celles-ci figure tout d'abord le manque de continuité des bandes de covoiturage lors du passage d'une Région à une autre ou d'un pays à un autre. En effet, les bandes s'arrêtent précisément à l'endroit où les embouteillages sont les plus fréquents. Il conviendrait, d'une part, de veiller à ce que ces bandes ne s'interrompent pas aux frontières administratives, et d'autre part, d'en harmoniser l'emplacement ainsi que les modalités d'utilisation.

D'autres obstacles existent également, tels que le manque de parkings dédiés au covoiturage et leur signalisation insuffisante ou le non-respect fréquent de ces bandes et l'absence de contrôle effectif. Au niveau financier, on constate une insuffisance d'incitants pour encourager les usagers à recourir au covoiturage ainsi que d'une méconnaissance des dispositifs existants. S'ajoute à cela un manque de concertation avec les sociétés de transport public. Une meilleure coordination permettrait pourtant de développer une complémentarité entre les transports en commun et le covoiturage, plutôt qu'une logique de concurrence. Enfin, il convient de noter l'absence de lignes de covoiturage autour de grandes villes, assorties d'une application, ainsi que d'une garantie de retour vers son véhicule en cas d'indisponibilité de covoitureur.

Kortom, de doorslaggevende factor voor het welslagen van dit alles is de oprichting van een echt netwerk. Er moet een coördinatie tot stand komen tussen de verschillende deelstaten en met de Federale Staat, in het bijzonder voor projecten die het grondgebied van meerdere deelstaten bestrijken, zoals in het geval van Brussel.

In de voorbije jaren werden verschillende mogelijkheden onderzocht. In 2023 werd het systeem van de carpoolrijstroken op bepaalde punten aangepast. Het vereiste minimumaantal inzittenden per voertuig om van deze rijstrook gebruik te mogen maken, werd verlaagd van drie naar twee. Helaas bleef het gebruik beperkt en lijken de resultaten weinig overtuigend. Tot op heden zijn er slechts weinig concrete gegevens beschikbaar over de evaluatie van deze proefprojecten.

Een bijkomend element is de ontwikkeling van de carpoolapp *Carpool* door de vereniging zonder winstoogmerk (vzw) *Mpact*, met de steun van het Waalse Gewest. Deze app brengt bestuurders en passagiers met elkaar in contact. Ze wordt al gebruikt door particulieren en ondernemingen in heel België en vormt een relevant voorbeeld van een doeltreffende oplossing. Om carpoolen nog aantrekkelijker te maken, kan worden overwogen een gegarandeerde financiële stimulans in te voeren. Een dergelijk mechanisme houdt in dat passagiers de bestuurder systematisch een bijdrage betalen, in de vorm van een onkostenvergoeding of een forfaitair bedrag per kilometer of per rit. De veiligheid van de transacties zou worden gegarandeerd via de carpoolapp, waar de tarieven eveneens zichtbaar zouden zijn.

Tegelijkertijd zien we dat de strategie van de carpoolparkings, die in de Gewesten werd ingevoerd, beter werkt. Het Waalse netwerk van specifieke parkings, gekoppeld aan digitale hulpmiddelen zoals de *Carpool*-app, biedt een concrete en daadwerkelijk gebruikte oplossing, ook al is de omvang ervan momenteel nog beperkt. Het zou zinvol zijn om over actuele gegevens te beschikken over alle ingevoerde maatregelen om de bijkomende behoeften in kaart te kunnen brengen.

III. NIEUWE PERSPECTIEVEN

Verscheidene recente evoluties op diverse beleidsniveaus in België en in het buitenland, tonen aan dat het zinvol is de ontwikkeling te overwegen van volwaardige gewest- en grensoverschrijdende snelle carpoolnetwerken rond strategische grote steden, zoals Brussel.

Vooreerst pleit de visie «*Fast 2030*», ontwikkeld door het Waalse Gewest, voor een slimmer, vlotter en gedeeld

En résumé, le facteur déterminant pour que cela fonctionne est la mise en place d'un véritable réseau. La coordination doit s'organiser entre les différentes entités fédérées et avec l'État fédéral, particulièrement pour les projets couvrant le territoire de plusieurs entités, comme c'est le cas à Bruxelles.

Au cours des dernières années, diverses pistes ont été envisagées. En 2023, le dispositif des bandes de covoiturage a fait l'objet de certaines adaptations. Le nombre minimum de personnes requises dans un véhicule pour emprunter cette bande a été réduit de trois à deux. Malheureusement, la fréquentation est restée faible et les résultats semblent peu concluants. À ce jour, peu d'informations précises sont disponibles sur l'évaluation de ces projets pilotes.

Un autre élément est le développement de l'application de covoiturage *Carpool* par l'association sans but lucratif (ASBL) *Mpact* avec le soutien de la Région wallonne. Celle-ci permet de mettre en relation les chauffeurs et passagers. Elle est déjà utilisée par des particuliers et des entreprises sur l'ensemble du territoire belge et constitue un exemple pertinent de solution. Pour renforcer davantage l'attractivité du covoiturage, il pourrait être envisagé d'introduire un incitant financier garanti. Ce mécanisme impliquerait que les passagers versent systématiquement au conducteur une compensation, sous la forme d'un dédommagement ou d'un forfait calculé au kilomètre ou au trajet. La sécurité des transactions serait assurée via l'application de covoiturage, où les tarifs seraient également visibles.

En parallèle, on constate que la stratégie des parkings de covoiturage, mise en place dans les Régions, fonctionne mieux. Le réseau wallon des parkings dédiés, associé à des outils numériques comme l'application *Carpool*, offre une solution concrète et utilisée, même si son ampleur actuelle reste modeste. Il serait pertinent d'obtenir des données actualisées sur l'ensemble des dispositifs mis en place afin d'identifier les besoins supplémentaires.

III. NOUVELLES PERSPECTIVES

Plusieurs évolutions récentes, à différents niveaux de pouvoir en Belgique et à l'étranger, démontrent l'intérêt d'envisager le développement de véritables réseaux express de covoiturage transrégionaux et transfrontaliers autour de grandes villes stratégiques, comme par exemple Bruxelles.

Tout d'abord, la vision «*Fast 2030*», portée par la Région wallonne, plaide pour un réseau plus intelligent, fluide

netwerk. Het doel is om tegen 2030 een gemiddelde van 1,8 personen per wagen te bereiken. De beleidsverklaring van het Waalse Gewest voorziet eveneens in de uitrol van carpoolroutes in en rond de grote steden. Daarnaast lopen er verschillende parkeerprojecten, met name in de provincies Waals-Brabant en Luxemburg. Ook andere locaties op het Waalse grondgebied kunnen in aanmerking komen voor de aanleg van nieuwe parkings, terwijl de mogelijkheid van gezamenlijk beheerde parkings, in samenwerking met private actoren in de buurt van de hoofdverkeersassen, ook verder wordt uitgewerkt.

Eind 2024, ondanks de gemengde resultaten van de twee Waalse proefprojecten, kondigde de Waalse minister van Infrastructuur en Mobiliteit aan dat de inspanningen om carpooling verder te ontwikkelen zullen worden voortgezet. Hij beschouwt carpooling als een essentieel onderdeel van de mobiliteitsstrategie van het Waals Gewest. Volgens hem draagt carpooling bij tot een efficiënte, vlotte, toegankelijke, veilige en gedeelde mobiliteit, zoals vastgelegd in de gewestelijke beleidsverklaring. Hij benadrukt ook dat er in tal van landen carpoolstroken worden aangelegd. Wat betreft de RECO-stroken op de autosnelweg E411, die in 2019 in gebruik zijn genomen, herinnert hij eraan dat de toegangsvoorwaarden in 2023 werden versoepeld, waardoor voertuigen met minstens twee inzittenden en motorfietsen toegang kregen. Er zal een volledige evaluatie worden uitgevoerd zodra de lopende wegwerkzaamheden – in Waver, Bierges, Habay en Aarlen – zijn afgerond.

Daarnaast wordt carpoolen ook actief aangemoedigd in Vlaanderen. Het regeerakkoord legt de nadruk op de uitbouw van carpoolparkings en *park-&-ride*-voorzieningen. Het doel is om deze parkings indien nodig uit te breiden en ze zo goed mogelijk te laten aansluiten bij andere vervoersmiddelen. Deze aanpak past in een multimodale logica, die erop gericht is de overgang van het ene naar het andere vervoersmiddel te vergemakkelijken en het combineren ervan te stimuleren. In dit kader worden bepaalde plaatsen erkend als «hoppinpunten», knooppunten tussen verschillende vervoersmiddelen, die volgens een bottom-upbenadering worden opgezet in samenwerking met de vervoersregio's.

Bovendien is het op federaal niveau de bedoeling om de voorwaarden voor de fiscale aftrek van carpooling te herzien, zodat alle werknemers hiervan kunnen profiteren, en niet alleen diegenen van wie de werkgever dit soort verplaatsingen formeel organiseert en financieel ondersteunt.

et partagé. L'objectif est d'atteindre une moyenne de 1,8 personnes par voiture d'ici 2030. La déclaration de politique régionale wallonne prévoit également le déploiement de lignes de covoiturage dans et autour des grandes villes. Plusieurs projets de parkings, notamment en province du Brabant wallon et de Luxembourg, sont également en cours. D'autres localisations pourront être envisagées sur l'ensemble du territoire wallon pour la création de nouveaux parkings, tandis que la piste des parkings mutualisés, en partenariat avec des acteurs privés situés à proximité du réseau routier structurant, reste également poursuivie.

Fin 2024, malgré le bilan mitigé des deux projets pilotes wallons, le ministre wallon des Infrastructures et de la Mobilité a annoncé la poursuite des efforts afin de développer davantage le covoiturage. Il considère que le covoiturage fait partie intégrante de la stratégie de mobilité de la Région wallonne. Selon lui, le covoiturage contribue à une mobilité efficace, fluide, accessible, sécurisée et partagée, comme prévu dans la déclaration de politique régionale. Il souligne également que des bandes réservées au covoiturage sont en train de se développer dans de nombreux pays. Concernant les bandes RECO sur l'autoroute E411, inaugurées en 2019, il rappelle que leurs conditions d'accès ont été assouplies en 2023, en autorisant l'accès aux véhicules occupés par au moins deux personnes, ainsi qu'aux motos. Une évaluation complète sera réalisée une fois les chantiers en cours sur la chaussée – à Wavre, Bierges, Habay et Arlon – achevés.

Ensuite, le covoiturage est également activement encouragé en Flandre. L'accord de gouvernement met l'accent sur le développement de parkings de covoiturage et de *park & ride*. L'objectif est d'étendre ces parkings si besoin et de les intégrer au mieux aux autres modes de transport. Cette approche s'inscrit dans une logique multimodale, visant à faciliter la transition d'un mode de transport à un autre et à encourager leur combinaison. Dans ce cadre, certains espaces sont reconnus comme des «hoppinpunten», des points de connexion entre différents moyens de transport, mis en place selon une approche ascendante (*bottom-up*), en collaboration avec les régions de transport.

De plus, il est prévu au niveau fédéral d'examiner les conditions d'accès à la déduction fiscale du covoiturage de manière à ce que l'ensemble des employés puisse en tirer avantage, et non uniquement ceux dont l'employeur organise formellement ce type de déplacement et y apporte un soutien financier.

Tot slot kreeg de kwestie van gestructureerd carpoolen in 2025 opnieuw aandacht met de lancering van vier expresslijnen voor carpooling door de regio Île-de-France. Dit model is sterk geïnspireerd op de principes uit de Belgische RECO-studie, met nadruk op continuïteit, frequentie, tijdswinst en tariefintegratie met andere vervoersmiddelen. De Franse regio streeft ernaar om binnen acht jaar een totaal van twintig lijnen te realiseren. Bovendien wordt sinds 3 maart 2025 gedurende drie jaar een carpoolstrook getest op de ring rond Parijs, op de rijstrook die was voorbehouden voor de Olympische Spelen. Concreet is deze strook tijdens de spitsuren uitsluitend toegankelijk voor toegelaten voertuigen met minstens twee inzittenden.

IV. WAAROM EEN INFORMATIEVERSLAG IN DE SENAAT?

De Senaat, als reflectiekamer en ontmoetingsplaats tussen de verschillende bestuursniveaus, is de meest geschikte instelling om dit soort transversale kwesties te onderzoeken. Carpooling bevindt zich immers op het kruispunt van federale bevoegdheden – zoals de wegcode, het spoorvervoer en de fiscaliteit – en gewestelijke bevoegdheden, met name op het vlak van infrastructuur, ruimtelijke ordening, verkeersveiligheid en openbaar vervoer.

Bovendien heeft de Senaat vertegenwoordigers binnen de Belgische Groep van de Interparlementaire Unie, met name in de bilaterale secties met de buurlanden van België – het Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Nederland en Duitsland. Deze ontmoetingsplaatsen bieden een uitgelezen kans voor de vertegenwoordigers van de deelstaten om kwesties aan te kaarten die de nationale grenzen overstijgen, zoals carpooling, en zo de ontwikkeling van grensoverschrijdende samenwerkingen te bevorderen.

Het informatieverlag, zoals bedoeld in artikel 56, tweede lid, van de Grondwet, vormt in dit opzicht een relevant instrument, aangezien het de mogelijkheid biedt om kwesties te onderzoeken die gevolgen hebben voor de bevoegdheden van de Gemeenschappen of de Gewesten. Artikel 66 van het Reglement van de Senaat bepaalt dat adviezen van personen met specifieke expertise kunnen worden ingewonnen. Op basis van deze adviezen worden vervolgens conclusies en aanbevelingen geformuleerd. Er kan uiteraard geen echte onderlinge verbinding tussen de carpoolnetwerken van de verschillende Gewesten tot stand komen zonder gecoördineerd beleid.

Enfin, la question du covoiturage structuré a connu un regain d'actualité en 2025 avec le lancement par la Région Île-de-France de quatre lignes express de covoiturage. Ce modèle s'inspire largement des principes portés par l'étude RECO belge, en misant sur la continuité, la fréquence, le gain de temps et l'intégration tarifaire avec d'autres moyens de transport. La région française ambitionne d'atteindre un total de vingt lignes au cours des huit prochaines années. Par ailleurs, depuis le 3 mars 2025, une bande réservée au covoiturage est expérimentée pour une durée de trois ans sur l'ancienne voie olympique du boulevard périphérique parisien. Concrètement, aux heures de pointe, celle-ci est accessible uniquement aux véhicules autorisés transportant au moins deux personnes.

IV. POURQUOI UN RAPPORT D'INFORMATION AU SÉNAT?

Le Sénat, en tant que chambre de réflexion et de rencontre entre les niveaux de pouvoir, est l'institution la plus adéquate pour examiner ce type d'enjeu transversal. En effet, le covoiturage se situe à l'intersection des compétences fédérales – telles que le Code de la route, le transport ferroviaire et la fiscalité – et régionales, notamment en matière d'infrastructures, d'aménagement du territoire, de sécurité routière et de transport public.

Par ailleurs, le Sénat dispose de représentants au sein du Groupe belge de l'Union interparlementaire, notamment dans les sections bilatérales avec les pays limitrophes de la Belgique – le Grand-Duché de Luxembourg, la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. Ces lieux de rencontre constituent une occasion privilégiée pour les représentants des entités fédérées d'aborder des enjeux susceptibles de dépasser les frontières nationales, tels que le covoiturage, et ainsi de favoriser le développement de synergies transfrontalières.

Le rapport d'information, prévu à l'article 56, alinéa 2, de la Constitution, représente à ces égards un instrument pertinent, puisqu'il permet l'examen de questions ayant des répercussions sur les compétences des Communautés ou des Régions. L'article 66 du Règlement du Sénat précise que les avis de personnes disposant d'une expertise particulière peuvent être sollicités. C'est à la lumière de ceux-ci que des conclusions et des recommandations seront formulées. Une véritable interconnexion des réseaux de covoiturage entre Régions ne peut évidemment se faire sans politiques coordonnées.

Het zou bijgevolg de bedoeling zijn om de Senaat de opdracht te geven een informatieverlag op te stellen dat via raadpleging van een groot aantal actoren een stand van zaken en een evaluatie zou opmaken van het beleid dat in de deelstaten wordt gevoerd op het gebied van gestructureerd carpoolen, of het nu gaat om parkings, carpoolstrooks, stimulansen, digitale instrumenten en communicatiecampagnes. Daarnaast zou het verslag de juridische, fiscale en technische instrumenten in kaart kunnen brengen waarover de federale overheid beschikt om carpooling doeltreffend te bevorderen, zoals de aanpassing van de wegcode, de invoering van een groene fiscaliteit of stimulansen voor het delen van vervoer. Het verslag zou ook kunnen onderzoeken of er in het buitenland soortgelijke initiatieven zijn ontwikkeld die als inspiratiebron voor ons beleid kunnen dienen. Verder zou het voorstellen kunnen formuleren voor synergieën tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus met het oog op de uitbouw van een coherent netwerk van expreslijnen voor carpooling, als aanvulling op het bestaande openbaar vervoer. Ten slotte zou het verslag een aantal aanbevelingen bevatten die in de Interministeriële Conferentie Mobiliteit zouden kunnen worden besproken, teneinde carpooling te bevorderen en er een echt doeltreffend en gemakkelijk toegankelijk instrument voor onze burgers van te maken.

Het is belangrijk op te merken dat carpooling deel uitmaakt van een globale strategie voor multimodaliteit in het personenvervoer, een benadering die door de verschillende bestuursniveaus wordt gedeeld. Gedeelde mobiliteit vormt daarbij eveneens een essentiële pijler. Het informatieverlag zal het thema carpooling dan ook behandelen met inbegrip van deze aspecten wanneer dat relevant blijkt.

V. CONCLUSIE

Er wordt dan ook voorgesteld om de Senaat te verzoeken zich over deze thematiek te buigen in een logica van institutionele transversaliteit, door een informatieverlag op te stellen over gestructureerd carpoolen en de mogelijkheid om daarvoor voorbehouden rijstroken aan te leggen, in samenhang met de reeds bestaande instrumenten.

*
* *

Il s'agirait donc de confier au Sénat l'élaboration d'un rapport d'information qui, grâce à la consultation d'une pluralité d'acteurs, dresserait un état des lieux et une évaluation des politiques mises en place dans les entités fédérées en matière de covoiturage structuré, qu'il s'agisse des parkings, de bandes de covoiturage, des incitants, des outils numériques ou des campagnes de communication. Par ailleurs, il permettrait d'identifier les outils juridiques, fiscaux ou techniques à la disposition du niveau fédéral pour promouvoir efficacement le covoiturage, comme l'adaptation du Code de la route, la mise en œuvre d'une fiscalité verte ou des incitants à la mutualisation. Le rapport pourrait également examiner si des initiatives similaires ont été développées à l'étranger et dont nos politiques pourraient s'inspirer. Il veillerait aussi à la proposition de pistes de synergie entre les niveaux de pouvoir afin de soutenir le développement d'un réseau cohérent de covoiturage express, complémentaire aux transports publics en place. Enfin, le rapport permettra d'identifier un certain nombre de recommandations qui pourraient être discutées en Conférence interministérielle de la Mobilité pour favoriser le covoiturage et en faire un réel outil efficace et facilement accessible pour nos citoyens.

Il convient de noter que le covoiturage s'inscrit dans une stratégie globale de multimodalité pour le transport de personnes, une approche partagée par les différents niveaux de pouvoir. La mobilité partagée en constitue également un pilier essentiel. Le rapport d'information traitera donc du covoiturage en intégrant également ces aspects quand cela s'avère pertinent.

V. CONCLUSION

Il est donc proposé de demander au Sénat de se saisir de cette thématique dans une logique de transversalité institutionnelle, en élaborant un rapport d'information sur le covoiturage structuré et l'opportunité de développer des bandes de circulation qui y seraient réservées, en articulation avec les autres outils déjà en place.

*
* *

VERZOEK TOT HET OPSTELLEN VAN EEN INFORMATIEVERSLAG

Overeenkomstig artikel 56, tweede lid, van de Grondwet en artikel 66 van het reglement van de Senaat, verzoeken wij de Senaat een informatieverslag op te stellen over het volgende onderwerp:

«De ontwikkeling van gewest- en grensoverschrijdende snelle carpoolnetwerken.»

Dit informatieverslag zal de Senaat en de verschillende politieke beleidsmakers toelaten om:

- een stand van zaken op te maken en het beleid te evalueren dat door de verschillende bestuursniveaus wordt gevoerd om carpoolen te bevorderen;
- goede praktijken en innovatieve oplossingen op dit gebied in kaart te brengen;
- succesvolle buitenlandse initiatieven te analyseren die als inspiratiebron zouden kunnen dienen voor het Belgische beleid;
- de opportuniteit te beoordelen van het uitbouwen van een carpoolnetwerk in en rond Brussel en desgevallend de voorwaarden vast te stellen die daarvoor vervuld moeten zijn;
- concrete maatregelen voor te stellen die kunnen worden besproken in de Interministeriële Conferentie Mobiliteit, met strikte inachtneming van de autonomie van de deelstaten.

*
* *

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

Conformément à l'article 56, alinéa 2, de la Constitution et à l'article 66 du règlement du Sénat, nous demandons au Sénat de rédiger un rapport d'information sur le sujet suivant:

«Le développement de réseaux express de covoiturage transrégionaux et transfrontaliers.»

L'établissement de ce rapport d'information permettra au Sénat et aux différents décideurs politiques:

- de dresser un état des lieux et d'évaluer les politiques mises en place par les différents niveaux de pouvoir afin d'encourager le covoiturage;
- de recenser les bonnes pratiques et les solutions innovantes dans ce domaine;
- d'analyser les initiatives développées à l'étranger qui rencontrent un succès et dont nos politiques publiques pourraient s'inspirer;
- d'évaluer l'opportunité de développer un réseau de covoiturage dans et autour de Bruxelles et, le cas échéant, d'identifier les conditions qui devraient être réunies pour ce faire;
- de proposer des mesures concrètes à examiner en Conférence interministérielle de la Mobilité, dans le strict respect de l'autonomie des entités fédérées.

*
* *