8-161/2

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2025-2026

6 JULI 2026

Informatieverslag over de ontwikkeling van gewest- en grensoverschrijdende snelle carpoolnetwerken

VERSLAG
namens de commissie voor de
Transversale Aangelegenheden –
Gewestbevoegdheden
uitgebracht door
de heren **Diallo** en **Pieters** en mevrouw **d'Ursel**

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2025-2026

6 JUILLET 2026

Rapport d'information relatif au développement de réseaux express de covoiturage transrégionaux et transfrontaliers

RAPPORT
fait au nom de la commission des
Matières transversales –
Compétences régionales
par
MM. **Diallo** et **Pieters** et Mme **d'Ursel**

Samenstelling van de commissie / Composition de la commission
Voorzitster / Présidente: Véronique Durenne

	Leden / Membres
N-VA:	Manu Diericx, Andries Gryffroy, Andy Pieters, Ine Tombeur
MR:	Philippe Dodrimont, Véronique Durenne, Anne-Charlotte d'Ursel
Vlaams Belang:	Bob De Brabandere, Wim Verheyden, Hans Verreyt
PVDA-PTB:	Antonio Cocciolo, Raf Van Gestel
PS:	Hasan Koyuncu, Thierry Witsel
cd&v:	Benjamin Dalle, Stijn De Roo
Les Engagés:	Elhadj Moussa Diallo
Vooruit:	Katia Segers, Kelly Van Tendeloo
Ecolo-Groen:	Eva Platteau
Anders.:	Jasper Pillen

Zie:
Documenten van de Senaat:
8-161 – 2025/2026:
Nr. 1: Verzoek tot het opstellen van een informatieverslag.

Voir:
Documents du Sénat:
8-161 – 2025/2026:
N° 1: Demande d'établissement d'un rapport d'information.

I. INLEIDING

De toenemende verkeerscongestie in en rond Brussel vormt een belangrijke maatschappelijke en economische uitdaging. Jaarlijks verliezen automobilisten tientallen uren in files, mede doordat een groot deel van de verplaatsingen tijdens de spits individueel gebeurt. In dit kader wordt carpooling naar voren geschoven als een efficiënte en toegankelijke oplossing met aanzienlijke voordelen op het vlak van mobiliteit, milieu, kostenbesparing en levenskwaliteit. Een beperkte vermindering van het aantal voertuigen op de weg kan immers al leiden tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersdoorstroming.

Eerdere proefprojecten, zoals de invoering van carpoolstroken en het gebruik van de pechstrook voor voertuigen met meerdere inzittenden, tonen aan dat er potentieel is, maar ook belangrijke knelpunten blijven bestaan. Zo is er een gebrek aan continuïteit over gewest- en landsgrenzen heen, onvoldoende infrastructuur zoals parkings en een beperkte bekendheid en stimulering van het systeem. Daarnaast blijkt dat een betere afstemming met het openbaar vervoer en een sterkere inzet op digitale tools en financiële incentives noodzakelijk zijn om het gebruik van carpooling structureel te verhogen.

Tegen deze achtergrond groeit het besef dat een geïntegreerde en gecoördineerde aanpak nodig is om te komen tot volwaardige gewest- en grensoverschrijdende snelle carpoolnetwerken, in het bijzonder rond strategische stedelijke knooppunten zoals Brussel. Een dergelijk netwerk vereist samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus en kan profiteren van inspirerende voorbeelden uit binnen- en buitenland. Het informatieverslag beoogt dan ook een grondige analyse van bestaande initiatieven, het identificeren van goede praktijken en het formuleren van beleidsaanbevelingen om carpooling uit te bouwen tot een volwaardig onderdeel van een multimodaal mobiliteitssysteem.

II. PROCEDURE

A. Verzoek tot het opstellen van een informatieverslag

Artikel 56, tweede lid, van de Grondwet bepaalt dat de Senaat, op verzoek van vijftien van zijn leden, op verzoek van de Kamer van volksvertegenwoordigers,

I. INTRODUCTION

L'augmentation de la congestion du trafic à Bruxelles et dans sa périphérie constitue un défi sociétal et économique majeur. Chaque année, les automobilistes perdent des dizaines d'heures dans les embouteillages, notamment parce qu'une part importante des déplacements aux heures de pointe s'effectue de manière individuelle. Dans ce contexte, le covoiturage apparaît comme une solution efficace et accessible, offrant des avantages significatifs en matière de mobilité, d'environnement, de qualité de vie et de réduction des coûts. En effet, une diminution, même limitée, du nombre de véhicules en circulation peut déjà améliorer significativement la fluidité du trafic.

Des projets pilotes menés par le passé, comme l'instauration de voies réservées au covoiturage et l'autorisation d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence pour les véhicules à plusieurs occupants, confirment l'existence d'un réel potentiel, tout en révélant des freins majeurs. On constate en particulier un manque de continuité au-delà des frontières régionales et nationales, des infrastructures insuffisantes (notamment en matière de parkings), ainsi qu'un déficit de visibilité et de promotion du dispositif. Par ailleurs, une meilleure articulation avec les transports en commun, de même qu'un recours accru aux outils numériques et aux incitants financiers, apparaissent indispensables pour ancrer structurellement la pratique du covoiturage.

Dans ce contexte, il y a une prise de conscience croissante de la nécessité d'une approche intégrée et coordonnée en vue de développer des réseaux express de covoiturage transrégionaux et transfrontaliers pleinement opérationnels, en particulier autour de points de connexion urbains stratégiques tels que Bruxelles. Un tel réseau requiert une coopération entre les différents niveaux de pouvoir et peut s'inspirer d'exemples belges et étrangers. Le rapport d'information vise dès lors à effectuer une analyse approfondie des initiatives existantes, à identifier les bonnes pratiques et à formuler des recommandations politiques afin de faire du covoiturage une composante à part entière d'un système de mobilité multimodal.

II. PROCÉDURE

A. Demande d'établissement d'un rapport d'information

L'article 56, alinéa 2, de la Constitution dispose que le Sénat peut, à la demande de quinze de ses membres, de la Chambre des représentants, d'un Parlement de

van een Gemeenschaps- of Gewestparlement of van de Koning, bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen, met ten minste een derde van de uitgebrachte stemmen in elke taalgroep, kan beslissen dat een vraagstuk dat eveneens gevolgen heeft voor de bevoegdheden van de Gemeenschappen of de Gewesten, het voorwerp zal uitmaken van een informatieverslag.

Het informatieverslag wordt goedgekeurd bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen, met ten minste een derde van de uitgebrachte stemmen in elke taalgroep.

Artikel 66 van het Reglement van de Senaat bevat de procedurele uitwerking van dit grondwetsartikel. Zo dient het verzoek tot het opstellen van een informatieverslag, samen met een toelichtende nota, aan de voorzitter van de Senaat te worden gericht. Is de voorzitter van oordeel dat het verzoek ontvankelijk is, dan laat hij het verzoek en de toelichtende nota vertalen, drukken en ronddelen. Op de eerstvolgende vergadering van het Bureau van de Senaat kan dan worden beslist om het verzoek op de volgende plenaire vergadering ter stemming voor te leggen. Wanneer de plenaire vergadering bij volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen, en met minstens één derde van de uitgebrachte stemmen in elke taalgroep, besluit dat een informatieverslag zal worden opgesteld, wijst het Bureau de opdracht toe aan een of meer commissies.

Met het oog op de toepassing van het voormelde artikel 56, tweede lid, van de Grondwet werd conform artikel 66 van het Reglement van de Senaat op 12 november 2025 een verzoek ingediend tot het opstellen van een informatieverslag over de ontwikkeling van gewest- en grensoverschrijdende snelle carpoolnetwerken (doc. Senaat, nr. 8-161/1).

B. Bureau en plenaire vergadering van de Senaat

Op de vergadering van het Bureau van de Senaat van 17 november 2025 werd besloten het verzoek op de volgende plenaire vergadering ter stemming voor te leggen. Er werd ook beslist dat het voorstel in de tweede fase van de procedure zou toegewezen worden aan de commissie voor de Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden.

Op 21 november 2025 heeft de plenaire vergadering het verzoek tot het opstellen van een informatieverslag aangenomen met 40 tegen 6 stemmen bij 4 onthoudingen, meer bepaald met 21 tegen 6 stemmen bij 1 onthouding van de 28 aanwezige leden van de Nederlandse taalgroep en met 18 stemmen voor en 3 onthoudingen van de

Communauté ou de Région ou du Roi, décider à la majorité absolue des suffrages exprimés, avec au moins un tiers des suffrages exprimés dans chaque groupe linguistique, qu'une question, ayant également des conséquences pour les compétences des Communautés ou des Régions, fasse l'objet d'un rapport d'information.

Le rapport d'information est approuvé à la majorité absolue des suffrages exprimés, avec au moins un tiers des suffrages exprimés dans chaque groupe linguistique.

L'article 66 du Règlement du Sénat précise les modalités procédurales de cet article de la Constitution. Ainsi, la demande d'établissement d'un rapport d'information, accompagnée d'une note explicative, doit être adressée au président du Sénat. Si le président estime que la demande est recevable, il fait traduire, imprimer et distribuer la demande et la note explicative. Lors de sa réunion suivante, le Bureau du Sénat peut alors décider d'inscrire la demande à l'ordre du jour de la séance plénière suivante en vue de sa mise aux voix. Si l'assemblée plénière décide, à la majorité absolue des suffrages exprimés, avec au moins un tiers des suffrages exprimés au sein de chaque groupe linguistique, de l'établissement d'un rapport d'information, le Bureau confie cette mission à une ou plusieurs commissions.

En vue de l'application de l'article 56, alinéa 2, précité, de la Constitution, une demande d'établissement d'un rapport d'information relatif au développement de réseaux express de covoiturage transrégionaux et transfrontaliers (doc. Sénat, nº 8-161/1) a été déposée le 12 novembre 2025, comme le prescrit l'article 66 du Règlement du Sénat.

B. Bureau et séance plénière du Sénat

Lors de sa réunion du 17 novembre 2025, le Bureau du Sénat a décidé que la demande serait mise aux voix lors de la séance plénière suivante. Il a également prévu que lors de la deuxième phase de la procédure, la proposition serait confiée à la commission Matières transversales – Compétences régionales.

Le 21 novembre 2025, l'assemblée plénière a adopté la demande d'établissement d'un rapport d'information par 40 voix contre 6, et 4 abstentions, plus précisément par 21 voix contre 6, et 1 abstention parmi les 28 membres présents du groupe linguistique néerlandais, et par 18 voix et 3 abstentions parmi les 21 membres

21 aanwezige leden van de Franse taalgroep. De door het Parlement van de Duitstalige Gemeenschap aangewezen senator heeft eveneens een «ja»-stem uitgebracht.

C. Commissie voor de Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden

1) Rapporteurs

Op 1 december 2025 heeft de commissie voor de Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel aangewezen als rapporteur. Op 15 december 2025 werden de heren Andy Pieters en Elhadj Moussa Diallo als rapporteurs aangeduid.

2) Werkmethode

Tijdens de inleidende uiteenzetting over het voorstel, stelde de heer Diallo een werkschema voor dat ook gebruikt werd als leidraad voor de organisatie van de werkzaamheden.

Het schema zag er als volgt uit:

1. Definitie van de verschillende vormen van carpoolen:
   - georganiseerd carpoolen, via platforms of routes;
   - spontaan carpoolen;
   - professioneel carpoolen of carpoolen tussen woonplaats en werk;
   - carpoolen zonder winstoogmerk of informeel carpoolen.
2. Analyse van mobiliteitspraktijken: vervoermiddelen; in landelijke, voorstedelijke en stedelijke zones; redenen voor verplaatsingen.
3. Identificatie van de belemmeringen, behoeften en van de factoren die essentieel zijn om carpoolen te kunnen ontwikkelen.
4. Stand van zaken en evaluatie van de huidige regelingen inzake carpoolen, ten opzichte van de verplaatsingsstromen.
5. Overzicht van de goede praktijken en innovatieve oplossingen inzake carpoolen, in België en in het buitenland.

présents du groupe linguistique français. Le sénateur désigné par le Parlement de la Communauté germanophone a également émis un vote positif.

C. Commission des Matières transversales – Compétences régionales

1) Rapporteurs

Le 1er décembre 2025, la commission Matières transversales – Compétences régionales a désigné Mme Anne-Charlotte d'Ursel comme rapporteuse. Le 15 décembre 2025, MM. Andy Pieters et Elhadj Moussa Diallo ont été désignés comme rapporteurs.

2) Méthode de travail

Lors de l'exposé introductif de la proposition, M. Diallo a proposé un schéma de travail qui a également servi de fil conducteur à l'organisation des travaux.

Ce schéma de travail s'est articulé comme suit:

1. Définition des différentes formes de covoiturage:
   - covoiturage organisé, par le biais de plateformes ou de lignes de covoiturage;
   - covoiturage spontané;
   - covoiturage professionnel ou covoiturage domicile-travail;
   - covoiturage sans but lucratif ou covoiturage informel.
2. Analyse des pratiques de mobilité: modes de transport; en zones rurale, périurbaine et urbaine; motifs de déplacement.
3. Identification des freins, des besoins et des facteurs essentiels au développement du covoiturage.
4. État des lieux et évaluation des dispositifs qui existent en Belgique en matière de covoiturage, au regard des flux de déplacements.
5. Recensement des bonnes pratiques et des approches innovantes en matière de covoiturage, en Belgique et à l'international.

6. Analyse van het potentieel voor het uitbouwen van een snel carpoolnetwerk rond Brussel alsook van de maatregelen die nodig zijn voor de implementatie ervan.

Om de reflectie te voeden, beslisten de leden voorts om hoorzittingen te organiseren met mobiliteitsdeskundigen, gewestelijke en federale besturen bevoegd voor mobiliteit, infrastructuur en verkeersveiligheid, verantwoordelijken van bestaande projecten (apps, carpoolroutes, enz.) evenals met buitenlandse actoren die rechtstreeks betrokken zijn bij carpooling.

Vanaf 12 januari 2026 werden er zeven hoorzittingen georganiseerd die gegroepeerd werden rond de zes hoofdstukken van het werkschema. De hoorzittingen werden afgerond op 27 april 2026. Er werden ook schriftelijke adviezen opgevraagd.

3) Hoorzittingen en schriftelijk adviezen

Voor de hoorzittingen wordt verwezen naar doc. Senaat, nr. 8-161/4. De volgende personen en instanties werden door de commissie gehoord:

a) op 12 januari 2026:

– de heer Mario Cools, professor Transport en mobiliteit, *Université de Liège*;

– de heer Tjalle Groen, projectdirecteur en mevrouw Lévy Ducé, projectdirecteur, Mpact;

– de heer Julien Baudru, PhD-kandidaat, *Université libre de Bruxelles* (ULB).

b) op 26 januari 2026:

– de heer Kris Peeters, mobiliteitsexpert en lector verkeerskunde, Hogeschool PXL;

– de heer Christophe Heyndrickx, onderzoeker, *Transport & Mobility Leuven*.

c) op 9 februari 2026:

– de heer Kristof De Mesmaeker, directeur-hoofd van dienst Planning, Brussel Mobiliteit;

– de heer Didier Dumont, *Business Advisor Customer*, Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Brussel (MIVB).

6. Analyse du potentiel de déploiement d'un réseau express de covoiturage autour de Bruxelles et des mesures nécessaires à sa mise en œuvre.

Afin d'alimenter la réflexion, les membres ont en outre décidé d'organiser des auditions avec des experts en mobilité, des administrations régionales et fédérales compétentes en matière de mobilité, infrastructures et sécurité routière, des responsables de projets en place (applications, lignes de covoiturage, etc.), ainsi que des acteurs étrangers directement impliqués dans le covoiturage.

À partir du 12 janvier 2026, sept auditions ont été organisées, regroupées autour des six chapitres du schéma de travail. Les auditions se sont clôturées le 27 avril 2026. Des avis écrits ont également été sollicités.

3) Auditions et avis écrits

Pour les auditions, il est renvoyé au doc. Sénat nº 8-161/4. La commission a entendu les personnes et instances suivantes:

a) le 12 janvier 2026:

– M. Mario Cools, professeur Transports et mobilité, Université de Liège;

– M. Tjalle Groen, directeur de projet et Mme Lévy Ducé, directrice de projet, Mpact;

– M. Julien Baudru, doctorant, Université libre de Bruxelles (ULB).

b) le 26 janvier 2026:

– M. Kris Peeters, expert en mobilité et maître de conférences, *Hogeschool PXL*;

– M. Christophe Heyndrickx, chercheur, *Transport & Mobility Leuven*.

c) le 9 février 2026:

– M. Kristof De Mesmaeker, directeur-chef de service Planification, Bruxelles Mobilité;

– M. Didier Dumont, *Business Advisor Customer*, Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB).

d) op 2 maart 2026:

– mevrouw Emmanuelle Vandamme, voorzitster van het directiecomité, de heer David Schoenmaekers, hoofd van de dienst Strategie en transversaal beleid van de directie Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid en de heer Maarten Geldolf, hoofd van de Juridische en Tactische Dienst, federale overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer;

– de heer Dirk Lauwers, gastprofessor aan de UAntwerpen en de UGent;

– de heer Martin Duflou, directeur, *Autorité organisatrice régionale des transports collectifs et partagés* (*Service public de Wallonie Mobilité Infrastructures* – SPW MI);

– de heer Roger Pereira, directeur van de cel *Opérations réseau structurant*, *Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures* (SOFICO).

e) op 16 maart 2026:

– mevrouw Colette Pierard, verantwoordelijke van de cel Mobiliteit, *AKT for Wallonia*.

f) op 13 april 2026:

– de heer Xavier Tackoen, bestuurder, *Espaces-Mobilités*;

– de heer Christian Gioria, *chef de département Intermodalités et Nouvelles mobilités*, mevrouw Anne-Laure Ramey, *chargée de projets covoiturage et intermodalités,* en de heer Baptiste Le Paulouë, *chargé de projets covoiturage et autopartage*, *département Intermodalité et Nouvelles Mobilités*, *Île-de-France Mobilités*;

– de heer Thomas Matagne Le Provost, voorzitter-oprichter, en mevrouw Délia Copel, *responsable du Développement régional*, Ecov.

g) op 27 april 2026:

– Mevrouw Claudine Bril, coördinatrice, *Cross4Mobility.*

Een geschreven advies werd aangeleverd door:

– het Federaal Planbureau;

– de FOD Financiën;

d) le 2 mars 2026:

– Mme Emmanuelle Vandamme, présidente du comité de direction, M. David Schoenmaekers, chef du service Stratégie et politique transversale de la direction Politique de mobilité durable et ferroviaire, et M. Maarten Geldolf, chef du service juridique et tactique, service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports;

– M. Dirk Lauwers, professeur invité à l'Université d'Anvers (*UAntwerpen*) et à l'Université de Gand (*UGent*);

– M. Martin Duflou, directeur de l'Autorité organisatrice régionale des transports collectifs et partagés (Service public de Wallonie Mobilité Infrastructures – SPW MI);

– M. Roger Pereira, directeur de la cellule Opérations réseau structurant, Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO).

e) le 16 mars 2026:

– Mme Colette Pierard, responsable de la cellule Mobilité, *AKT for Wallonia*.

f) le 13 avril 2026:

– M. Xavier Tackoen, administrateur, Espaces-Mobilités;

– M. Christian Gioria, chef de département Intermodalités et Nouvelles mobilités, Mme Anne-Laure Ramey, chargée de projets covoiturage et intermodalités, et M. Baptiste Le Paulouë, chargé de projets covoiturage et autopartage, département Intermodalité et Nouvelles mobilités, Île-de-France Mobilités;

– M. Thomas Matagne Le Provost, président fondateur, et Mme Délia Copel, responsable du Développement régional, Ecov.

g) le 27 avril 2026:

– Mme Claudine Bril, coordinatrice, *Cross4Mobility.*

Un avis écrit a été transmis par:

– le Bureau fédéral du Plan;

– le SPF Finances;

– het *Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique* (IWEPS);

– het Brussels Instituut voor statistiek en analyse (BISA);

– het departement Mobiliteit & Openbare Werken van de Vlaamse Overheid;

– de *province du Brabant Wallon*;

– de vereniging zonder winstoogmerk (vzw) *Autostop Solidaire en Sud-Luxembourg*;

– de *Métropole Grand Lyon*.

4) Werkvergadering van de rapporteurs

Er werd per e-mail overeengekomen om, op basis van de verslagen van de hoorzittingen en de schriftelijke adviezen, ontwerpvaststellingen en -aanbevelingen op te stellen volgens het werkschema dat tevens als uitgangspunt diende voor de hoorzittingen. De verschillende onderdelen van dit werkschema werden onder de rapporteurs verdeeld.

De rapporteurs kwamen op 8 juni 2026 bijeen om hun ontwerpvaststellingen en ontwerpaanbevelingen te bespreken.

Tijdens deze vergadering werden de ontwerpvaststellingen door de respectieve rapporteurs voorgesteld, besproken en in onderling overleg aangepast.

Eveneens werden de ontwerpaanbevelingen voorgesteld, besproken en in onderling overleg aangepast.

Het geconsolideerde geheel van vaststellingen en aanbevelingen werd, na volledige vertaling, door de rapporteurs goedgekeurd op 17 juni 2026.

5) Commissie voor de Transversale Aangelegenheden – Gewestbevoegdheden

Voorafgaand aan de commissievergadering van 26 juni 2026, werden de tweetalige ontwerpteksten meegedeeld aan de leden van de commissie.

Tijdens de vergadering van 26 juni werden de ontwerpvaststellingen en -aanbevelingen voorgesteld.

Tijdens de vergadering van 26 juni 2026 werden de ingediende amendementen op de ontwerpvaststellingen en -aanbevelingen voorgesteld en besproken.

– l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS);

– l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA);

– le département Mobilité & Travaux publics de l'autorité flamande;

– la province du Brabant wallon;

– l'association sans but lucratif (ASBL) Autostop Solidaire en Sud-Luxembourg;

– la Métropole Grand Lyon.

4) Réunion de travail des rapporteurs

Il a été convenu par courriel, sur la base des rapports d'auditions et des avis écrits, de rédiger des projets de constatations et de recommandations suivant le schéma de travail qui a servi aussi de point de départ pour les auditions. Les différents volets de ce schéma de travail ont été répartis entre les rapporteurs.

Ceux-ci se sont réunis le 8 juin 2026 afin de discuter de leurs projets de constatations et de recommandations.

Lors de cette réunion, les rapporteurs respectifs ont présenté des projets de constatations qui ont ensuite été discutés et adaptés d'un commun accord.

Les projets de recommandations aussi ont été présentés, discutés et adaptés d'un commun accord.

L'ensemble consolidé des constatations et des recommandations a été approuvé par les rapporteurs, après traduction intégrale, le 17 juin 2026.

5) Commission des Matières transversales – Compétences régionales

Préalablement à la réunion de commission du 26 juin 2026, les projets de textes bilingues ont été communiqués aux membres de la commission.

Les projets de constatations et de recommandations ont été présentés lors de la réunion du 26 juin.

Les amendements déposés aux projets de constatations et de recommandations ont été présentés et examinés lors de la réunion du 26 juin 2026.

Tijdens de vergadering van 6 juli 2026 werden de ontwerpvaststellingen en -aanbevelingen, zoals geamendeerd, ter stemming voorgelegd en aangenomen.

III. BESPREKING

A. Bespreking van de ontwerpvaststellingen

1) Amendement nr. 1

De heren Hendrickx en Pieters dienen een amendement nr. 1 in, dat ertoe strekt om de voorgestelde vaststellingen van de rapporteurs door hoofdstuk A te laten voorafgaan door een nieuw hoofdstuk dat bestaat uit één enkele paragraaf, luidende:

«*Inleiding*

Dit informatieverslag bundelt de diverse visies die leven doorheen de verschillende politieke fracties in België, maar doet geen afbreuk aan de bevoegdheden zoals die in het land werden vastgelegd. Het is aan elke bevoegde entiteit om binnen haar bevoegdheden acties te ondernemen conform de democratische besluitvorming in de bevoegde parlementen en/of regeringen. Dit informatieverslag treedt geenszins in de plaats, noch kan het gelezen worden als een bijsturing van respectievelijke regeerakkoorden.»

Volgens de heer Hendrickx beoogt dit amendement te verduidelijken dat het informatieverslag een informatief en niet-bindend karakter heeft. Het verslag brengt de uiteenlopende standpunten en inzichten samen die tijdens de werkzaamheden naar voren zijn gekomen, maar creëert geen nieuwe bevoegdheden en wijzigt evenmin de bestaande bevoegdheidsverdeling binnen de Belgische federale staatsstructuur.

De voorgestelde toevoeging bevestigt dat het aan de bevoegde overheden blijft om, binnen hun respectieve bevoegdheden en met respect voor de democratische besluitvormingsprocessen, beleidskeuzes te maken en eventuele maatregelen te nemen. Daarnaast wordt expliciet verduidelijkt dat het informatieverslag niet kan worden geïnterpreteerd als een vervanging van, noch als een aanpassing aan, de geldende regeerakkoorden van de verschillende bestuursniveaus.

Het amendement versterkt aldus de rechtszekerheid en voorkomt mogelijke misverstanden over de draagwijdte en het statuut van het informatieverslag.

Les projets de constatations et de recommandations, tels qu'amendés, ont été mis aux voix et adoptés lors de la réunion du 6 juillet 2026.

III. DISCUSSION

A. Discussion des projets de constatations

1) Amendement n^o^ 1

MM. Hendrickx et Pieters déposent l'amendement n^o^ 1 qui vise à faire précéder, dans les constatations, le chapitre A par un nouveau chapitre composé d'un unique paragraphe, rédigé comme suit:

«*Introduction*

Le présent rapport d'information rassemble les diverses visions portées par les différents groupes politiques en Belgique, sans toutefois porter atteinte aux compétences telles qu'elles ont été fixées dans le pays. Il appartient à chaque entité compétente d'entreprendre des actions, dans le cadre de ses attributions, conformément au processus décisionnel démocratique au sein des parlements et/ou gouvernements compétents. Le présent rapport d'information n'a nullement pour vocation de se substituer aux accords de gouvernement respectifs ni de les adapter.»

Selon M. Hendrickx, cet amendement vise à préciser que le rapport d'information a un caractère informatif et non contraignant. Le rapport rassemble les différents points de vue et analyses exprimés au cours des travaux, sans créer de nouvelles compétences ni modifier la répartition actuelle des compétences au sein de la structure de l'État fédéral belge.

L'ajout proposé confirme qu'il appartient aux autorités compétentes, dans le cadre de leurs compétences respectives et dans le respect des processus décisionnels démocratiques, de faire des choix politiques et de prendre des mesures éventuelles. En outre, il est explicitement précisé que le rapport d'information ne saurait être interprété comme se substituant aux accords de gouvernement en vigueur des différents niveaux de pouvoir, ni comme les modifiant.

L'amendement renforce ainsi la sécurité juridique et évite tout risque de malentendu quant à la portée et au statut du rapport d'information.

De heer Diallo geeft aan het amendement te steunen, aangezien het gaat om een verduidelijking van het kader waarbinnen het informatieverslag past.

Mevrouw d'Ursel wijst erop dat er in dat verband al een paragraaf aan het begin van de aanbevelingen was toegevoegd: «Zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden zoals die in het land werden vastgelegd, en zonder afbreuk te doen aan de respectievelijke regeerakkoorden, is het aan elke bevoegde entiteit om binnen haar bevoegdheden acties te ondernemen.» Niettemin zal haar fractie dit amendement steunen.

De heer Verreyt merkt op dat zijn fractie geen voorstander is van verdere federalisering en pleit in het algemeen voor homogenisering van alle bevoegdheden op Vlaams gewestelijk niveau. Derhalve zal hij dit amendement steunen. Daarentegen zal de spreker zich onthouden bij de stemming over alle andere amendementen.

Het amendement nr. 1 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 1 stem bij 2 onthoudingen.

2) Amendement nr. 2

Mevrouw Van Tendeloo dient een amendement nr. 2 in, dat ertoe strekt om in de vaststellingen, in hoofdstuk D (nu E), titel 1), het einde van alinea 9 aan te vullen met de volgende zin: «*Dit voordeel is gerechtvaardigd, zolang kleine zelfrijdende voertuigen geen substituut vormen voor het openbaar vervoer in situaties waarin dit maatschappelijk relevant blijft*.»

Ze legt uit dat het grootschalige gebruik van kleine autonome vervoermiddelen niet in alle situaties even wenselijk is, vooral niet als dit tot meer verkeer leidt.

Het amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

3) Amendement nr. 3

Mevrouw Van Tendeloo dient een amendement nr. 3 in, dat ertoe strekt om in de vaststellingen, in hoofdstuk D (nu E), titel 3, in de tweede zin van alinea 23 de woorden «en uit te breiden» weg te laten.

Volgens mevrouw Van Tendeloo bestaan er verschillende manieren waarmee het fiscaal voordeel herzien zou kunnen worden (niet enkel een uitbreiding op zich).

M. Diallo indique soutenir l'amendement étant donné qu'il s'agit d'une clarification du cadre dans lequel s'inscrit le rapport d'information.

Mme d'Ursel rappelle qu'un paragraphe avait déjà été ajouté au début des recommandations à cet effet: «Sans préjudice des compétences définies au niveau national, et sans préjudice des accords de gouvernement respectifs, il appartient à chaque entité compétente de prendre des mesures dans le cadre des compétences qui sont les siennes.» Néanmoins, son groupe soutiendra cet amendement.

M. Verreyt fait remarquer que son groupe n'est pas favorable à une fédéralisation plus poussée et plaide, de manière générale, en faveur d'une homogénéisation de l'ensemble des compétences au niveau régional flamand. Il indique qu'il soutiendra donc cet amendement, mais qu'il s'abstiendra, en revanche, lors du vote sur tous les autres amendements.

L'amendement n° 1 est adopté par 8 voix, contre 1 et 2 abstentions.

2) Amendement n° 2

Mme Van Tendeloo dépose l'amendement n° 2 qui vise à compléter, dans les constatations, au titre D (désormais E), point 1, la fin de l'alinéa 9 par la phrase suivante: «*Cet avantage se justifie tant que les petits véhicules autonomes ne se substituent pas aux transports en commun dans les situations où ceux-ci conservent une pertinence sociale*.»

Elle explique que le recours à grande échelle à de petits moyens de transport autonomes n'est pas souhaitable dans toutes les situations, surtout s'il entraîne une augmentation du trafic.

L'amendement n° 2 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

3) Amendement n° 3

Mme Van Tendeloo dépose l'amendement n° 3, qui vise à supprimer les mots «et d'élargir» dans les constatations, au chapitre D (désormais E), titre 3, à la deuxième phrase de l'alinéa 23.

Selon Mme Van Tendeloo, il existe différentes manières de revoir l'avantage fiscal (pas seulement par un simple élargissement en soi).

Het amendement nr. 3 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 3 onthoudingen.

4) Amendement nr. 22

Mevrouw d'Ursel dient een amendement nr. 22 in, dat ertoe strekt om in de vaststellingen**,** in hoofdstuk E (nu F), titel 1, ondertitel a), een nieuw punt 4 in te voegen, luidende:

«*4. BlaBlaCar Daily*

Er bestaat ook een app voor carpoolen gewijd aan dagelijkse trajecten (namelijk het woon-werktraject), BlaBlaCar Daily. Via die app kunnen chauffeurs en passagiers die regelmatig hetzelfde traject afleggen, met elkaar in contact worden gebracht.

De dienst past in een meer duurzame en kostenbesparende benadering van mobiliteit, met een ondersteuning van publieke en privépartners (ondernemingen en lokale besturen) om het dagelijkse carpoolen aan te moedigen over het hele Franse grondgebied.»

Met de vermelding van die nationale app voor carpoolen voor dagelijkse trajecten wordt volgens mevrouw d'Ursel concreet geïllustreerd welke systemen er in Frankrijk werden ingevoerd om ritten te organiseren, in het bijzonder de woon-werkritten, als aanvulling op het wettelijke kader (LOM-wet) en op carpoollijnen. Zo wordt een nuttig voorbeeld gegeven om na te denken over de ontwikkeling van gelijkaardige oplossingen in België.

Het amendement nr. 22 wordt aangenomen met 8 stemmen bij 3 onthoudingen.

5) Amendement nr. 4

Mevrouw Van Tendeloo dient een amendement nr. 4 in, dat ertoe strekt om in de vaststellingen, in hoofdstuk F (nu G), in de laatste zin van alinea 8, de woorden «en de evolutie van de reistijden» te vervangen door de woorden, «, *de evolutie van de reistijden en de verkeersveiligheid*».

Zo wordt volgens haar de verkeersveiligheid gegarandeerd.

Het amendement nr. 4 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

L'amendement n° 3 est adopté par 8 voix et 3 abstentions.

4) Amendement n° 22

Mme d'Ursel dépose l'amendement n° 22, qui vise à insérer dans les constatations, au chapitre E (désormais F), titre 1, sous-titre a), un point 4 (nouveau) rédigé comme suit:

«*4. BlaBlaCar Daily*

Il existe également une application de covoiturage dédiée aux trajets du quotidien (notamment domicile-travail), BlaBlaCar Daily. Elle permet de mettre en relation des conducteurs et des passagers qui effectuent des trajets similaires et réguliers.

Le service s'inscrit dans une logique de mobilité plus durable et plus économique, avec un soutien de partenaires publics et privés (entreprises et collectivités) pour encourager le covoiturage quotidien sur tout le territoire français.»

Mme d'Ursel indique que la mention de cette application nationale de covoiturage du quotidien permet d'illustrer concrètement les dispositifs mis en place en France pour organiser les trajets, notamment les trajets domicile-travail, en complément du cadre légal (loi LOM) et des lignes de covoiturage, et offre ainsi un exemple utile pour réfléchir au développement de solutions similaires en Belgique.

L'amendement n° 22 est adopté par 8 voix et 3 abstentions.

5) Amendement n° 4

Mme Van Tendeloo dépose l'amendement n° 4, qui vise à remplacer, dans les constatations, au chapitre F (désormais G), à la dernière phrase de l'alinéa 8, les mots «et l'évolution des temps de parcours» par les mots «*, l'évolution des temps de parcours et la sécurité routière*».

Selon Mme Van Tendeloo, cet amendement vise à garantir la sécurité routière.

L'amendement n° 4 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

6) Amendement nr. 5

Mevrouw Van Tendeloo dient een amendement nr. 5 in dat ertoe strekt om in de vaststellingen, in hoofdstuk F (nu G), tussen de tweede en derde zin van alinea 14, een zin in te voegen, luidende: «*In dit kader zou er moeten worden nagedacht over de locatie van de gereserveerde rijstrook, waarbij het gebruik van de vluchtstrook moet worden geëvalueerd in het licht van andere inrichtingsmogelijkheden.*»

Ze licht toe dat het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook die uitsluitend bestemd is voor carpoolen nader onderzoek verdient, gezien de verkeersstromen, de veiligheid, de tijdwinst en de mogelijkheid om deze rijstrook ook open te stellen voor andere vormen van vervoer, zoals bussen en taxi's.

Het amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

B. Bespreking van de ontwerpaanbevelingen

1) Aanbeveling nr. 1

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 1 als volgt:

«*1. een echte interregionale en interfederale coördinatie inzake carpooling tot stand te brengen om een samenhangend carpoolnetwerk over de institutionele grenzen heen te waarborgen, met name binnen de Interministeriële Conferentie Mobiliteit, door een vergadering hieromtrent te organiseren vóór juni 2027 en eventueel een nationale conferentie over dit onderwerp te organiseren;*».

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 7 in dat ertoe strekt om de woorden «*waarbij de bevoegde overheden, de mobiliteitsoperatoren, de sociale partners en de actoren uit de sector worden betrokken*» in te voegen tussen de woorden «tot stand te brengen» en de woorden «om een samenhangend carpoolnetwerk».

De heer Koyuncu legt uit dat voor het welslagen van het beleid inzake gedeelde mobiliteit de betrokkenheid van de sociale partners, de werkgevers en de betrokken operatoren noodzakelijk is.

De heer Diallo kan dit amendement niet steunen. Hij legt uit dat er in aanbeveling nr. 1 sprake is van overleg tussen de verschillende regeringen van het land. Het

6) Amendement nº 5

Mme Van Tendeloo dépose l'amendement nº 5, qui vise à insérer, dans les constatations, au chapitre F (désormais G), entre les deuxième et troisième phrases de l'alinéa 14, une phrase rédigée comme suit: «*Dans ce cadre, il conviendrait de réfléchir à l'emplacement de la voie réservée, tout en évaluant l'usage de la bande d'arrêt d'urgence au regard d'autres possibilités d'aménagement.*»

Elle précise que l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme voie réservée exclusivement au covoiturage mérite un examen plus approfondi, au regard des flux de circulation, de la sécurité, du gain de temps et de la possibilité d'ouvrir également cette voie à d'autres modes de transport, tels que les bus et les taxis.

L'amendement nº 5 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

B. Discussion des projets de recommandations

1) Recommandation nº 1

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation nº 1 s'énonce comme suit:

«*1. mettre en place une véritable coordination interrégionale et interfédérale en matière de covoiturage afin d'assurer la cohérence d'un réseau de covoiturage au-delà des frontières institutionnelles, notamment au sein de la Conférence interministérielle de la Mobilité, à travers l'organisation d'une réunion sur le sujet d'ici juin 2027 et, le cas échéant, d'une conférence nationale dédiée à cette thématique;*».

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement nº 7, qui vise à insérer les mots «*associant les autorités publiques compétentes, les opérateurs de mobilité, les partenaires sociaux et les acteurs du secteur*» entre les mots «en matière de covoiturage» et les mots «afin d'assurer la cohérence».

M. Koyuncu justifie l'amendement en soulignant que la réussite des politiques de mobilité partagée nécessite l'implication des partenaires sociaux, des employeurs et des opérateurs concernés.

M. Diallo ne peut soutenir cet amendement. Il explique que, dans la recommandation nº 1, il est question de concertation entre les différents gouvernements du pays.

ruimere overleg waarin dit amendement voorziet, behoort tot de bevoegdheden en de autonomie van elke deelstaat.

Het amendement nr. 7 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

2) Aanbeveling nr. 2

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 2 als volgt:

«*2. de mogelijkheid te onderzoeken om een bewijsregister voor carpoolritten in te voeren, naar het voorbeeld van het systeem dat in Frankrijk bestaat, waarmee carpoolritten kunnen worden gecentraliseerd en gecertificeerd. Een dergelijk register zou een betrouwbare basis bieden voor de toekenning van financiële en fiscale stimulansen, het risico op fraude beperken, de integratie in digitale systemen (apps, MaaS) vergemakkelijken, de samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus en de carpoolaanbieders versterken en een betere follow-up van de praktijken mogelijk maken;*».

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 8 in dat ertoe strekt om de woorden «*dat door de overheid wordt beheerd*» in te voegen tussen de woorden «in te voeren» en de woorden «, naar het voorbeeld van het systeem dat in Frankrijk bestaat».

De heer Koyuncu stelt dat dit systeem het algemeen belang moet dienen.

De heer Diallo zegt dat hij de meerwaarde van dit amendement niet inziet. Volgens hem is dit aspect al verwerkt in het concept van nationaal register.

Het amendement nr. 8 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

3) Aanbeveling nr. 2/1 (nieuw)

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 9 in dat ertoe strekt om een aanbeveling nr. 2/1 in te voegen, luidende als volgt:

«*2/1. in overleg met de Gewesten, de mobiliteitsoperatoren en de carpoolplatforms een geharmoniseerd kader uit te werken voor de verzameling, het delen en de analyse van gegevens over carpooling, dat met name de follow-up van de praktijken, de ontwikkeling van gemeenschappelijke indicatoren en de evaluatie van het overheidsbeleid mogelijk maakt, waarbij het beheer*

Cette concertation plus large prévue dans l'amendement relève des compétences et de l'autonomie de chaque entité fédérée.

L'amendement n° 7 est rejeté par 8 voix contre 3.

2) Recommandation n° 2

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation n° 2 s'énonce comme suit:

«*2. examiner la possibilité de créer un registre national de preuve de covoiturage, en s'inspirant du dispositif existant en France, permettant la centralisation et la certification des trajets de covoiturage. Un tel registre offrirait une base fiable pour octroyer des incitants financiers et fiscaux, limiter le risque de fraude, faciliter l'intégration dans les systèmes électroniques (applications, MaaS), renforcer la collaboration entre les différents niveaux de pouvoir et les opérateurs de covoiturage et réaliser un meilleur suivi des pratiques;*».

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 8, qui vise à insérer les mots «*à gouvernance publique*» entre les mots «examiner la possibilité de créer un registre national de preuve de covoiturage» et les mots «, en s'inspirant du dispositif existant en France».

M. Koyuncu indique que ce dispositif doit relever de l'intérêt général.

M. Diallo déclare ne pas voir la plus-value de cet amendement. Selon lui, l'idée de registre national intègre déjà cette idée.

L'amendement n° 8 est rejeté par 8 voix contre 3.

3) Recommandation n° 2/1 (nouvelle)

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 9, qui vise à insérer une recommandation n° 2/1 rédigée comme suit:

«*2/1. mettre en place, en concertation avec les Régions, les opérateurs de mobilité et les plateformes de covoiturage, un cadre harmonisé de collecte, de partage et d'analyse des données relatives au covoiturage, permettant notamment le suivi des pratiques, le développement d'indicateurs communs et l'évaluation des politiques publiques, garantissant une gouvernance publique des*

van de gegevens door de overheid wordt gewaarborgd en wordt voorkomen dat private operatoren zich deze gegevens exclusief toe-eigenen;».

De heer Koyuncu licht toe dat uit de hoorzittingen is gebleken dat er in België geen homogene gegevens over carpooling beschikbaar zijn.

De heer Diallo is het eens met de vaststelling dat er een gebrek aan gegevens bestaat. Hij is echter van mening dat de invoering van een carpoolregister (zie aanbeveling nr. 2) het mogelijk zou maken om over meer gegevens te beschikken. Dit aspect komt overigens ook aan bod in de vaststellingen, waarin wordt benadrukt dat er onderzoek en studies over dit onderwerp moeten worden uitgevoerd.

Om die redenen kan hij het ingediende amendement niet steunen.

Het amendement nr. 9 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

4) Aanbeveling nr. 2/2 (nieuw)

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 10 in dat ertoe strekt om de aanbevelingen aan te vullen met een nieuwe aanbeveling, luidende als volgt:

«*2/2. carpooling systematisch op te nemen in de federale en gewestelijke mobiliteitsenquêtes, waarbij met name een onderscheid wordt gemaakt tussen formele en informele carpoolpraktijken;*».

De heer Koyuncu licht toe dat de deskundigen hebben benadrukt dat carpooling nog steeds onvoldoende wordt gemeten.

De heer Diallo is van mening dat het inderdaad interessant zou zijn om carpooling systematisch op te nemen in de federale enquêtes. Hij zal het amendement dan ook steunen.

Het amendement nr. 10 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

5) Aanbeveling nr. 3

a) Amendement nr. 6

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 3 als volgt:

données et empêchant toute appropriation exclusive par des opérateurs privés;».

M. Koyuncu explique que les auditions ont montré l'absence de données homogènes sur le covoiturage en Belgique.

M. Diallo exprime son accord sur le constat d'un manque de données. Cependant, il considère que la mise en place d'un registre de covoiturage (voir recommandation nº 2) permettrait de disposer de davantage de données. Ensuite, cet aspect est également repris dans les constatations, où est soulignée la nécessité de mener des recherches et des études sur le sujet.

Pour ces différentes raisons, il déclare ne pas soutenir l'amendement déposé.

L'amendement nº 9 est rejeté par 8 voix contre 3.

4) Recommandation nº 2/2 (nouvelle)

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement nº 10 visant à ajouter aux recommandations une nouvelle recommandation rédigée comme suit:

«*2/2. intégrer systématiquement le covoiturage dans les enquêtes fédérales et régionales de mobilité, en distinguant notamment les pratiques formelles et informelles de covoiturage;*».

M. Koyuncu explique que les experts ont souligné que le covoiturage demeure insuffisamment mesuré.

M. Diallo considère qu'il serait en effet intéressant d'intégrer systématiquement le covoiturage dans les enquêtes fédérales. Il soutiendra donc l'amendement.

L'amendement nº 10 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

5) Recommandation nº 3

a) Amendement nº 6

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation nº 3 est formulée comme suit:

«*3. het systeem van belastingvoordelen in verband met carpooling te hervormen, teneinde het duidelijker en toegankelijker te maken en het toepassingsgebied ervan uit te breiden, zoals bepaald in het federale regeerakkoord;*».

Mevrouw Van Tendeloo dient een amendement nr. 6 in, dat ertoe strekt om in aanbeveling nr. 3 de woorden «en het toepassingsgebied ervan uit te breiden» vervangen door de woorden «*en onderzoeken of het toepassingsgebied ervan zou uitgebreid kunnen worden*».

Mevrouw Van Tendeloo legt uit dat het zo beter is afgestemd op het federaal regeerakkoord.

Het amendement nr. 6 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

b) Amendement nr. 11

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 3 als volgt:

«*3. het systeem van belastingvoordelen in verband met carpooling te hervormen, teneinde het duidelijker en toegankelijker te maken en het toepassingsgebied ervan uit te breiden, zoals bepaald in het federale regeerakkoord;*».

De heren Koyuncu en Witsel dienen amendement nr. 11 in, dat ertoe strekt in aanbeveling nr. 3 de woorden «duidelijker en toegankelijker» te vervangen door de woorden «*duidelijker, toegankelijker, sociaal rechtvaardiger en coherenter*».

De heer Koyuncu legt uit dat de stimulansen ten goede moeten komen aan alle werknemers.

De heer Diallo beschouwt dit amendement als overbodig en verwijst in dat verband naar het federale regeerakkoord, waarin is bepaald: «*We zullen de toegangsvoorwaarden tot de fiscale aftrekbaarheid van carpooling onderzoeken, zodat alle werknemers ervan kunnen profiteren en niet enkel de werknemers van bedrijven die dit soort verplaatsingen formeel organiseren en financieel ondersteunen.*»

Het amendement nr. 11 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

«*3. réformer le régime des avantages fiscaux liés au covoiturage afin de le rendre plus lisible, plus accessible et d'en élargir le champ d'application, comme prévu par l'accord de gouvernement fédéral;*».

Mme Van Tendeloo dépose l'amendement nº 6 visant à remplacer, dans la recommandation nº 3, les mots «et d'en élargir le champ d'application» par les mots «*, et examiner si son champ d'application pourrait être élargi*».

Mme Van Tendeloo explique que cette formulation permet d'harmoniser le texte avec l'accord de gouvernement fédéral.

L'amendement nº 6 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

b) Amendement nº 11

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation nº 3 est formulée comme suit:

«*3. réformer le régime des avantages fiscaux liés au covoiturage afin de le rendre plus lisible, plus accessible et d'en élargir le champ d'application, comme prévu par l'accord de gouvernement fédéral;*».

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement nº 11 visant à insérer, dans la recommandation nº 3, les mots «, *socialement équitable et cohérent,*» entre les mots «plus accessible», et les mots «et d'en élargir le champ d'application».

M. Koyuncu explique que les incitants doivent bénéficier à l'ensemble des travailleurs.

M. Diallo considère cet amendement comme superflu et renvoie à ce propos à l'accord de gouvernement fédéral qui prévoit: «*Nous examinerons les conditions d'accès à la déduction fiscale du covoiturage, afin que tous les employés puissent en bénéficier et pas uniquement ceux d'entreprises qui organisent de manière formelle et interviennent financièrement dans ce type de déplacement.*»

L'amendement nº 11 est rejeté par 8 voix contre 3.

6) Aanbeveling nr. 3/1 (nieuw)

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 12 in dat ertoe strekt om de aanbevelingen aan te vullen met een nieuwe aanbeveling, luidende als volgt:

«*3/1. de invoering te onderzoeken van rechtstreekse financiële stimulansen of mechanismen voor verlaagde tarieven die specifiek bestemd zijn voor studenten, personen die een alternerende opleiding volgen en werkzoekenden, teneinde hun verplaatsingen naar onderwijsinstellingen en opleidingscentra te vergemakkelijken en gedeelde mobiliteit financieel toegankelijker te maken;*».

De heer Koyuncu licht toe dat het huidige systeem ter ondersteuning van carpooling hoofdzakelijk berust op fiscale stimulansen die gekoppeld zijn aan beroepsinkomsten of aan het bezit van een salariswagen.

Dit model sluit *de facto* kwetsbare doelgroepen of personen zonder beroepsinkomsten uit, in de eerste plaats studenten en werkzoekenden.

De toegang tot universiteitscampussen, hogescholen en opleidingscentra (met name in voorstedelijke gebieden) brengt voor deze doelgroepen aanzienlijke kosten met zich mee. Het is dan ook wenselijk om de fiscale maatregelen aan te vullen met rechtstreekse steunmaatregelen (bijvoorbeeld via carpoolcheques of partnerschappen met onderwijs- en opleidingsinstellingen), zodat gedeelde mobiliteit een hefboom wordt voor maatschappelijke integratie en sociale rechtvaardigheid.

De heer Diallo voert aan dat, indien een ruimer carpoolingsysteem door de overheid wordt ondersteund, de vaststelling van tarieven of financiële stimulansen uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gewesten valt. In dat geval kan met dit aspect rekening worden gehouden.

Daarnaast zou de coördinatie en het overleg verlopen via de integratie van carpooldiensten in multimodale platforms, een aspect dat reeds vervat is in aanbeveling nr. 6.

Hij zal dit amendement dan ook niet steunen.

Het amendement nr. 12 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

7) Aanbeveling nr. 4

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 4 als volgt:

6) Recommandation nº 3/1 (nouvelle)

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement nº 12 visant à ajouter aux recommandations une nouvelle recommandation rédigée comme suit:

«*3/1. étudier la mise en œuvre d'incitants financiers directs ou de mécanismes de tarification réduite spécifiquement destinés aux étudiants, aux apprenants en formation alternée ainsi qu'aux demandeurs d'emploi, afin de faciliter leurs déplacements vers les pôles d'enseignement et les centres de formation, et de garantir une accessibilité financière accrue à la mobilité partagée;*».

M. Koyuncu explique que le système actuel de soutien au covoiturage repose essentiellement sur des incitants fiscaux liés aux revenus professionnels ou à la détention d'un véhicule de société.

Ce modèle exclut de fait les publics précarisés ou sans revenus professionnels, à commencer par les étudiants et les personnes en recherche d'emploi.

L'accès aux campus universitaires, aux hautes écoles et aux centres de formation (notamment en zones périurbaines) représente un coût important pour ces publics. Il convient dès lors de compléter le volet fiscal par des dispositifs d'aide directe (par exemple via des chèques-covoiturage ou des partenariats avec les structures d'enseignement et de formation) pour faire de la mobilité partagée un levier d'insertion et d'équité sociale.

M. Diallo avance que si un système plus large de covoiturage est soutenu par les pouvoirs publics, la définition d'une tarification ou d'incitants financiers relèvera de la compétence stricte des Régions, auquel cas, cet aspect pourra être pris en compte.

En outre, l'aspect de coordination et de concertation résiderait donc dans l'intégration des services de covoiturage dans les plateformes multimodales, ce qui est déjà repris dans la recommandation nº 6.

Il ne soutiendra donc pas cet amendement.

L'amendement nº 12 est rejeté par 8 voix contre 3.

7) Recommandation nº 4

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation nº 4 est formulée comme suit:

«*4. een verband tot stand te brengen tussen de regelgeving inzake salariswagens en carpooling voor woon-werkverkeer, teneinde het delen van ritten tussen collega's aan te moedigen;*».

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 13 in dat ertoe strekt om aanbeveling nr. 4 aan te vullen met: «*, en dit in overleg met de sociale partners, de werkgevers en de vertegenwoordigers van de werknemers;*».

De heer Koyuncu stelt dat het woon-werkverkeer het grootste potentieel voor de verdere ontwikkeling van carpooling biedt.

De heer Diallo kondigt aan dat hij dit amendement zal steunen.

Het amendement nr. 13 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

8) Aanbeveling nr. 5/1 (nieuw)

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 14 in dat ertoe strekt om de aanbevelingen aan te vullen met een nieuwe aanbeveling, luidende als volgt:

«*5/1. de ontwikkeling te ondersteunen van proefprojecten voor gestructureerde carpoollijnen op de voornaamste pendel- en interregionale assen, aansluitend op het openbaar vervoer en de overstapinfrastructuur;*».

De heer Koyuncu legt uit dat infrastructuur en gedeelde mobiliteit complementair dienen te zijn.

De heer Diallo geeft aan dat de uitrol van carpoollijnen onder de bevoegdheid van de Gewesten valt. Als één van de Gewesten besluit om dergelijke lijnen op te zetten, zal daarvoor overleg en coördinatie tussen de gewestelijke overheden nodig zijn. Dit punt zou overigens kunnen worden toegevoegd aan aanbeveling nr. 5.

Hij zal dit amendement dan ook niet steunen.

Het amendement nr. 14 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

9) Aanbeveling nr. 6

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 6 als volgt:

«*4. établir un lien entre la réglementation relative aux voitures de société et le covoiturage dans le cadre des trajets domicile-travail, afin d'encourager le partage de trajets entre collègues;*».

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 13 visant à compléter la recommandation n° 4 par ce qui suit: «*, et ce, en concertation avec les partenaires sociaux, les employeurs et les représentants des travailleurs;*».

M. Koyuncu affirme que les déplacements domicile-travail constituent le principal potentiel de développement du covoiturage.

M. Diallo annonce soutenir cet amendement.

L'amendement n° 13 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

8) Recommandation n° 5/1 (nouvelle)

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 14 visant à ajouter aux recommandations une nouvelle recommandation rédigée comme suit:

«*5/1. soutenir le développement de projets pilotes de lignes de covoiturage structurées sur les principaux axes pendulaires et interrégionaux, en articulation avec les transports publics et les infrastructures de rabattement;*».

M. Koyuncu explique qu'il faut une complémentarité entre les infrastructures et la mobilité partagée.

M. Diallo indique que le déploiement de lignes de covoiturage relève des compétences des Régions. Si l'une d'elles décide d'en créer, ce projet de ligne devrait alors faire l'objet d'une coordination entre les entités régionales. Cet élément pourrait d'ailleurs être ajouté à la recommandation n° 5.

Il ne soutiendra donc pas cet amendement.

L'amendement n° 14 est rejeté par 8 voix contre 3.

9) Recommandation n° 6

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation n° 6 est formulée comme suit:

«6. *carpoolen in België als een volwaardig vervoermiddel te beschouwen en het volledig te integreren in de bestaande mobiliteitssystemen, door het te koppelen aan de huidige infrastructuur en diensten (treinstations, P+R-parkeerplaatsen, openbaar vervoer). Deze integratie moet concreet vorm krijgen in apps voor het openbaar vervoer en Mobility as a Service (MaaS)-oplossingen, waarmee gebruikers al hun multimodale ritten via één interface kunnen plannen en combineren;*».

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 15 in dat ertoe strekt om de woorden «*, als aanvulling op het openbaar vervoer, zonder dat dit het aanbod van het openbaar vervoer – dat de centrale pijler van de mobiliteit moet blijven – vervangt,*» in te voegen tussen de woorden «te beschouwen» en de woorden «en het volledig te integreren».

De kracht van amendement nr. 15 is volgens de heer Koyuncu dat carpoolen het openbaar vervoer moet aanvullen.

De heer Diallo stelt dat het inderdaad van essentieel belang is dat carpooling niet in de plaats mag komen van het openbaar vervoer. Hij merkt evenwel op dat dit uitgangspunt reeds is opgenomen in de vaststellingen en in aanbeveling nr. 6, met name in de volgende formulering: «het volledig te integreren in de bestaande mobiliteitssystemen, door het te koppelen aan de huidige infrastructuur en diensten (treinstations, P+R-parkeerplaatsen, openbaar vervoer)».

Om herhaling te voorkomen, zal hij het amendement niet steunen.

Het amendement nr. 15 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

10) Aanbeveling nr. 7

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 7 als volgt:

«*7. de praktijk van carpooling binnen economische activiteitenzones te bevorderen en aan te moedigen via coördinatie op het niveau van de bedrijventerreinen;*».

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 16 in dat ertoe strekt de aanbeveling aan te vullen als volgt: «, *en door er de werkgevers en vertegenwoordigers van de werknemers actief bij te betrekken;*».

«*6. considérer le covoiturage en Belgique comme un véritable mode de transport et l'intégrer pleinement aux dispositifs de mobilité existants, en l'articulant avec les infrastructures et services actuels (gares, parkings P+R, transports publics). Cette intégration doit se concrétiser dans les applications de transports en commun et les solutions de mobilité servicielle (MaaS), permettant aux usagers de planifier et combiner en une seule interface l'ensemble de leurs trajets multimodaux;*».

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 15 visant à insérer les mots «*complémentaire au transport public, sans substitution à l'offre de transport public, qui doit rester le pilier central de la mobilité*» entre les mots «considérer le covoiturage en Belgique comme un véritable mode de transport» et les mots «et l'intégrer pleinement aux dispositifs de mobilité existants».

Selon M. Koyuncu, la force de l'amendement n° 15 réside dans le fait que le covoiturage doit compléter les transports publics.

M. Diallo affirme que l'idée selon laquelle le covoiturage ne peut pas se substituer aux transports publics est en effet essentielle. Toutefois, elle se retrouve déjà dans les constatations ainsi que dans la recommandation n° 6, notamment à travers la formulation suivante: «l'intégrer pleinement aux dispositifs de mobilité existants, en l'articulant avec les infrastructures et services actuels (gares, parkings P+R, transports publics)».

Afin d'éviter toute répétition, il ne soutiendra pas l'amendement.

L'amendement n° 15 est rejeté par 8 voix contre 3.

10) Recommandation n° 7

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation n° 7 est rédigée comme suit:

«*7. favoriser et encourager la pratique du covoiturage au sein des zones d'activités économiques via une coordination organisée à l'échelle des parcs d'activités économiques;*».

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 16 qui vise à compléter la recommandation par ce qui suit: «*, en y associant activement les employeurs et les représentants des travailleurs;*».

De heer Koyuncu stelt dat om carpoolregelingen op bedrijventerreinen echt te laten slagen, ze moeten aansluiten bij de praktijk, en rekening houden met bijvoorbeeld onregelmatige werktijden of het einde van de werkdag.

Door werkgevers hierbij te betrekken, kunnen concrete oplossingen worden gevonden (bijvoorbeeld door de beste parkeerplaatsen te reserveren voor carpoolers). Het is eveneens essentieel om vakbondsafgevaardigden en vertegenwoordigers van de werknemers erbij te betrekken: dit is de beste manier om de werkelijke behoeften van het personeel door te geven, een draagvlak te creëren en toe te zien op de naleving van de arbeids- en veiligheidsvoorwaarden tijdens het woon-werkverkeer.

De heer Diallo steunt deze toevoeging.

Het amendement nr. 16 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

11) Aanbeveling nr. 8

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 8 als volgt:

«*8. de samenwerking en communicatie tussen de Gewesten en de federale overheid te versterken in het kader van bewustmakingscampagnes rond carpooling, met name wat de verspreiding van informatie over de bestaande fiscale stimulansen betreft;*».

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 17 in dat ertoe strekt in aanbeveling nr. 8 de woorden «over de bestaande fiscale stimulansen betreft» vervangen door de woorden «*betreffende de bestaande fiscale stimulansen, alsook de voordelen van carpoolen voor het milieu en op sociaal-economisch vlak, en de beschikbare oplossingen in het gebied;*».

Volgens de heer Koyuncu moet carpoolen zichtbaarder worden gemaakt.

De heer Diallo sluit zich aan bij deze verduidelijking.

Het amendement nr. 17 wordt eenparig aangenomen door de 11 aanwezige leden.

12) Aanbeveling nr. 9

In het ontwerp van aanbevelingen van de rapporteurs luidt aanbeveling nr. 9 als volgt:

«*9. de mogelijkheid te onderzoeken om een degelijk, duidelijk en structureel juridisch kader te creëren. Een*

M. Koyuncu indique que pour que les plans de covoiturage fonctionnent réellement dans les parcs d'activités, ils doivent répondre aux réalités du terrain, comme la gestion des horaires décalés ou des fins de journée.

Le fait d'associer les employeurs permet de débloquer des solutions concrètes (par exemple, réserver les meilleures places de parking pour les covoitureurs). Impliquer les délégués syndicaux et les représentants des travailleurs est tout aussi indispensable: c'est le meilleur moyen de faire remonter les besoins réels du personnel, de s'assurer de leur adhésion et de veiller au respect des conditions de travail et de sécurité sur le trajet du bureau.

M. Diallo soutient cet ajout.

L'amendement n° 16 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

11) Recommandation n° 8

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation n° 8 est rédigée comme suit:

«*8. renforcer la coopération et la communication entre les Régions et l'autorité fédérale dans le cadre des campagnes de sensibilisation au covoiturage, notamment en ce qui concerne la diffusion d'informations relatives aux incitants fiscaux existants;*».

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 17 qui vise à compléter la recommandation n° 8 par ce qui suit: «*ainsi qu'aux bénéfices environnementaux, économiques et sociaux du covoiturage et aux solutions disponibles sur le territoire;*».

Selon M. Koyuncu, il faut améliorer la visibilité du covoiturage.

M. Diallo se rallie à cette précision.

L'amendement n° 17 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

12) Recommandation n° 9

Dans le projet de recommandations des rapporteurs, la recommandation n° 9 est rédigée comme suit:

«*9. examiner la possibilité de créer un socle juridique solide, clair et structurel. Un tel cadre permettrait*

dergelijk kader zou een samenhangende en duurzame ontwikkeling van carpoolen mogelijk maken en meer rechtszekerheid bieden aan burgers, werkgevers en platforms.»

De heren Koyuncu en Witsel dienen een amendement nr. 18 in dat ertoe strekt in aanbeveling nr. 9 de woorden «degelijk, duidelijk en structureel juridisch kader te creëren» aan te vullen met de woorden «*dat afgestemd is tussen de verschillende bestuursniveaus*».

De heer Koyuncu wijst erop dat institutionele samenhang essentieel is.

De heer Diallo is van mening dat dit aspect al naar voren komt in de woorden «een degelijk, duidelijk en structureel juridisch kader». Het komt erop aan het meest geschikte kader te bepalen, met inachtneming van ieders bevoegdheden.

Hij zal dit amendement dan ook niet steunen.

Het amendement nr. 18 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

13) Aanbeveling nr. 10 (nieuw)

De heren Koyuncu en Witsel dienen amendement nr. 19 in, dat ertoe strekt een aanbeveling nr. 10 (nieuw) in te voegen, luidende:

«*10. ervoor te zorgen dat het beleid ter bevordering van carpoolen bijdraagt aan het verminderen van regionale ongelijkheden op het gebied van toegang tot mobiliteit, de toegang tot werk verbetert en past in een alomvattende strategie voor duurzame mobiliteit en het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen.*»

De heer Koyuncu legt uit dat carpoolen een hefboom moet zijn op sociaal vlak en voor het klimaat.

De heer Diallo is het eens met het principe, maar merkt op dat dit aspect veeleer tot de bevoegdheden van de Gewesten behoort.

Het amendement nr. 19 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

14) Aanbeveling nr. 11 (nieuw)

De heren Koyuncu en Witsel dienen amendement nr. 20 in, dat ertoe strekt een aanbeveling nr. 11 (nieuw) in te voegen, luidende:

d'assurer un développement cohérent et durable du covoiturage, en offrant davantage de sécurité juridique aux citoyens, aux employeurs et aux plateformes.»

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 18 qui vise à insérer, dans la recommandation n° 9, les mots «*et harmonisé entre les différents niveaux de pouvoir*» entre les mots «socle juridique solide» et les mots «, clair et structurel».

M. Koyuncu indique que la cohérence institutionnelle est essentielle.

M. Diallo estime que, derrière les mots «socle juridique solide, clair et structurel», cet aspect transparaît déjà. Il s'agit de définir le meilleur cadre, dans le respect des compétences de chacun.

Il ne soutiendra dès lors pas cet amendement.

L'amendement n° 18 est rejeté par 8 voix contre 3.

13) Recommandation n° 10 (nouvelle)

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 19 qui vise à compléter les recommandations par une recommandation n° 10 (nouvelle) rédigée comme suit:

«*10. veiller à ce que les politiques de promotion du covoiturage contribuent à réduire les inégalités territoriales d'accès à la mobilité, à renforcer l'accès à l'emploi et à s'inscrire dans une stratégie globale de mobilité durable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.*»

M. Koyuncu indique que le covoiturage doit être un levier social et climatique.

M. Diallo indique être d'accord sur le principe, mais que cet aspect relève plutôt des compétences des Régions.

L'amendement n° 19 est rejeté par 8 voix contre 3.

14) Recommandation n° 11 (nouvelle)

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 20 qui vise à compléter les recommandations par une recommandation n° 11 (nouvelle) rédigée comme suit:

«*11. stimuleringsmaatregelen voor carpoolen te integreren in de algemene visie op de elektrificatie van het wagenpark en de mobiliteitsplannen van bedrijven, waarbij carpoolen wordt gepromoot als een middel om files te verminderen en de energievraag in verband met het opladen van elektrische voertuigen te optimaliseren.*»

De heer Koyuncu legt uit dat ook een elektrische auto files veroorzaakt en de openbare ruimte belast wanneer er slechts één persoon in zit. Carpoolen moet een prioriteit blijven, ongeacht de aandrijving van het voertuig.

De heer Diallo wijst erop dat dit aspect reeds aan bod komt in punt F. 1) van de vaststellingen. Carpooling biedt onmiskenbare voordelen, ongeacht of de verplaatsing met een elektrisch voertuig gebeurt of niet.

De heer Diallo is dan ook tegen dit amendement gekant, aangezien dit element al in de tekst is opgenomen.

Het amendement nr. 20 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

15) Aanbeveling nr. 12 (nieuw)

De heren Koyuncu en Witsel dienen amendement nr. 21 in, dat ertoe strekt een aanbeveling nr. 12 (nieuw) in te voegen, luidende:

«*12. ervoor te zorgen dat het regelgevingskader een duidelijk onderscheid handhaaft tussen carpoolen door particulieren (beperkt tot het delen van de reiskosten) en vervoersactiviteiten tegen betaling. Dit onderscheid moet in overeenstemming zijn met de Europese regelgeving inzake platformwerkers, om oneerlijke concurrentie met de taxisector en de sector van de voertuigen met chauffeur te voorkomen.*»

De heer Koyuncu legt uit dat carpoolen een instrument voor gedeelde mobiliteit moet blijven, gebaseerd op wederzijdse hulp en zonder winstoogmerk.

Als de regels niet streng zijn, bestaat het risico dat bepaalde platforms het gebruiken als een juridische achterpoort om de verplichtingen met betrekking tot het tegen betaling vervoeren van personen te omzeilen.

Dit amendement heeft tot doel het sociale model van professionele chauffeurs (taxi's of wagens met chauffeur) te beschermen en te voorkomen dat er onder het mom van gedeelde mobiliteit minderwaardige banen of schijnzelfstandigen ontstaan.

«*11. intégrer les incitants au covoiturage dans la réflexion globale sur l'électrification de la flotte automobile et les plans de mobilité d'entreprise, en valorisant le covoiturage comme un outil de réduction de la congestion routière et d'optimisation de la demande énergétique liée à la recharge des véhicules électriques.*»

M. Koyuncu indique que, même électrique, une voiture seule dans les bouchons crée de la congestion et sature l'espace public. Le covoiturage doit rester une priorité, peu importe la motorisation du véhicule.

M. Diallo avance que cet aspect est déjà évoqué au point F. 1) des constatations. Le covoiturage présente des avantages indéniables, que le déplacement s'effectue en véhicule électrique ou non.

M. Diallo est donc opposé à cet amendement, ceci étant déjà intégré dans le texte.

L'amendement n° 20 est rejeté par 8 voix contre 3.

15) Recommandation n° 12 (nouvelle)

MM. Koyuncu et Witsel déposent l'amendement n° 21 qui vise à compléter les recommandations par une recommandation n° 12 (nouvelle) rédigée comme suit:

«*12. garantir que le cadre réglementaire maintienne une distinction claire entre le covoiturage de particuliers (limité au partage des frais de route) et les activités de transport rémunérées. Cette distinction doit s'aligner sur la réglementation européenne relative aux travailleurs des plateformes, afin d'éviter toute concurrence déloyale avec les secteurs des taxis et des voitures de transport avec chauffeur (VTC).*»

M. Koyuncu indique que le covoiturage doit rester un outil de mobilité partagée, basé sur l'entraide et le non-profit.

Si les règles ne sont pas strictes, il y a un risque que certaines plateformes l'utilisent comme une faille juridique pour contourner les obligations liées au transport rémunéré de personnes.

Cet amendement vise à protéger le modèle social des chauffeurs professionnels (taxis ou VTC) et à empêcher le développement d'emplois précaires ou de faux indépendants sous couvert de mobilité partagée.

De heer Diallo is van mening dat dit idee al terug te vinden is in aanbeveling nr. 9, waarin sprake is van het creëren van «een degelijk, duidelijk en structureel juridisch kader» dat «een samenhangende en duurzame ontwikkeling van carpoolen [zou] mogelijk maken».

Om die reden zal hij het amendement niet steunen.

Het amendement nr. 21 wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

IV. STEMMING

De vaststellingen in hun geheel worden aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

De aanbevelingen in hun geheel worden aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Het geheel van het informatieverslag is aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteurs,	*De voorzitster,*
Anne-Charlotte d'URSEL. Elhadj Moussa DIALLO. Andy PIETERS.	Véronique DURENNE.

M. Diallo estime que cette idée se retrouve déjà dans la recommandation n° 9, où il est question de créer un «socle juridique solide, clair et structurel» qui «permettrait d'assurer un développement cohérent et durable du covoiturage».

Pour cette raison, il ne soutiendra pas l'amendement.

L'amendement n° 21 est rejeté par 8 voix contre 3.

IV. VOTE

L'ensemble des constatations est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

L'ensemble des recommandations est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

L'ensemble du rapport d'information est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Confiance a été faite aux rapporteurs pour la rédaction du présent rapport.

Les rapporteurs,	*La présidente,*
Anne-Charlotte d'URSEL. Elhadj Moussa DIALLO. Andy PIETERS.	Véronique DURENNE.

Centrale drukkerij - Imprimerie centrale