3.

MOBILITEIT

Versie voor voltooiing - januari 2025

BUUR
Part of Sweco

Inhoudstafel

1 INLEIDING 3
2 REGELGEVENDE CONTEXT 4
2.1 Algemene context 4
2.2 Voorschrift en aanbevelingen van het BBP 5
3 GEÏNDUCEERDE VRAAG EN IMPACT OP DE WIJK 8
3.1 Raming extra verplaatsingen 8
3.2 Voetgangers 10
3.3 Fietsen en micromobiliteit 14
3.4 Openbaar vervoer 17
3.5 Spreiding van de autostromen 21
3.6 Leveringen 26
3.7 Parkeren 29
4 CONCLUSIES 34
4.1 Belangrijkste functies voor dit thema 34
4.2 Aanbevelingen 36

1 INLEIDING

In dit hoofdstuk worden de mobiliteitsaspecten van de verschillende scenario's onder de loep genomen. Als onderdeel van de analyse van de gevolgen van de opheffing van het BBP volgens de beoogde ontwikkelingsscenario's is het evenwel van belang om vooraf op te merken dat de verwachte verschillen over deze aspecten niet structureel zijn. De bestudeerde programma's blijven relatief vergelijkbaar en het is daarom onwaarschijnlijk dat ze fundamenteel verschillende resultaten opleveren.

In dit hoofdstuk worden de volgende aspecten in aanmerking genomen:

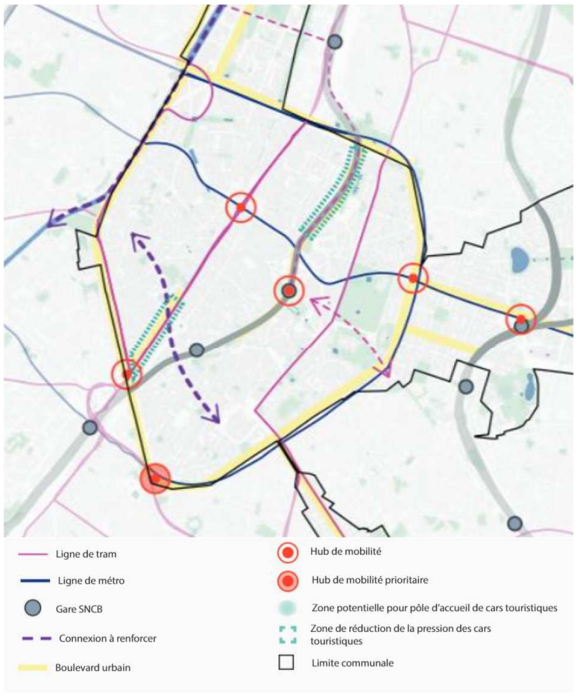
- **Geïnduceerde vraag, afhankelijk van de initiële beperkingen**:
    - de **extra verplaatsingen** die door de verschillende scenario's worden geïnduceerd in termen van bewoners, werknemers en bezoekers die de verschillende vervoerswijzen gebruiken, volgens de verschillende vervoerswijzen en de verschillende tijdstippen van de dag;
    - een algemene beoordeling van de vraag naar **parkeerplaatsen** en de afstemming tussen vraag en aanbod.
- **Invloed op de wijk:**
    - **Voetgangers**: beoordeling van de manier waarop rekening wordt gehouden met het voetgangersverkeer, met inbegrip van de personen met beperkte mobiliteit. Verplaatsingsomstandigheden, verbindingen met de halten van het openbaar vervoer, continuïteit van de routes, snelheid en sluiproutes, overzichtelijkheid, wandelcomfort, kwaliteit van de oppervlakken, beheer van de niveauverschillen;
    - **Fietsen en micromobiliteit**: Analyse van de huidige voorwaarden voor fietsverkeer en fietsstallingen. Continuïteit, overzichtelijkheid, integratie in het verkeer, kwaliteit en positionering van de parkeervoorzieningen, prioritering in termen van gebruik, enz;
    - De organisatie van **het openbaar vervoer** en de spreiding van de aansluitingen;
    - De **spreiding van de voertuigstromen** binnen de perimeter en de organisatie van leveringen;
    - **Parkeren:** Analyse van hoe nieuwe gebruiken en inrichtingen zullen samengaan met de organisatie van het parkeren.

2 REGELGEVENDE CONTEXT

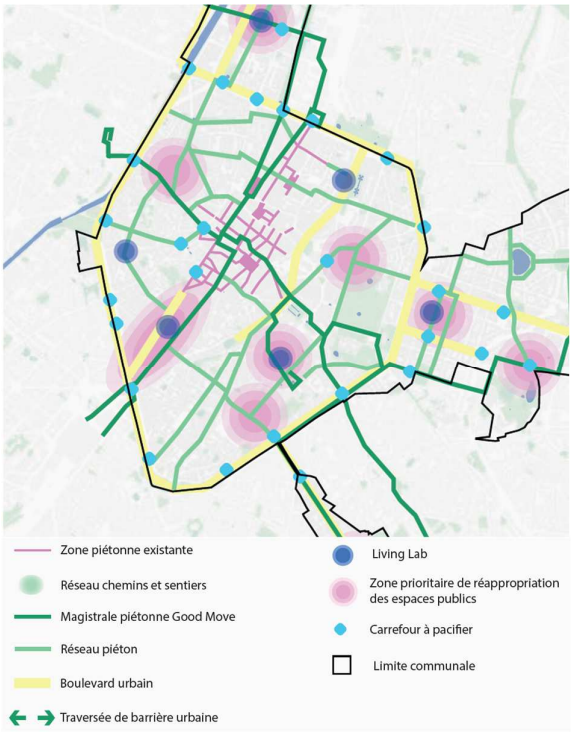
2.1 ALGEMENE CONTEXT

De geldende regelgeving en beleidsdocumenten wijzen op de noodzaak om de verkeersomstandigheden te verbeteren en tegelijkertijd te zorgen voor voldoende ruimte voor voetgangers en actieve vervoerswijzen. Op de site van het BBP Pacheco en in het omliggende gebied zijn het gewestelijke mobiliteitsplan "Good Move" en de implementatie van de maas Vijfhoek bedoeld om de verkeersopstoppingen in het gebied aanzienlijk te verminderen. Wat actieve vervoerswijzen betreft, lopen er verschillende GFR's en delen van het Fiets-GEN door de site of in de onmiddellijke omgeving. Belangrijke punten: het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van de Stad Brussel voorziet in een voetgangersnetwerk dat de perimeter van het BBP doorkruist langs de as van de Congresstraat, en een zone om de druk van het toeristische verkeer te verminderen.

Het GDPO dat de regering op 7 november 2024 heeft goedgekeurd, voorziet ook in de toevoeging van een Living Lab[1] in het station Congres.



Visie 2050 Openbaar vervoer (Stad Brussel, 2024)



Visie 2050 Voetgangersnetwerk (Stad Brussel, 2024)

Het belang van voetgangersverbindingen is cruciaal, vooral gezien de huidige mobiliteitstrends en het intensieve gebruik van het openbaar vervoer. Dit belang benadrukt de noodzaak om de kwalitieve en duidelijke voetgangersvoorzieningen te garanderen. Het verminderen van bestaande discontinuïteiten en onderbrekingen zal een

[1] Living Labs zijn participatieve processen om na te denken over de herinrichting van de openbare ruimten.

belangrijk pijler voor verbetering zijn. Op dit moment vormt de site een aanzienlijke barrière voor het verkeer tussen het hoger en lager gelegen deel van de stad. Hoewel er verschillende toegangspunten zijn om de site te doorkruisen, wijken ze vaak af van de verkeersassen, zijn ze niet direct zichtbaar of hebben ze de vorm van trappen, wat de "doorkruisbaarheid" van de site ernstig beperkt. Het verbeteren van de voetgangerspaden is daarom al geïdentificeerd als uitdaging.

Bovendien wijst de aanwezigheid van overcapaciteit op het gebied van parkeren buiten de weg op een interessant potentieel voor de evolutie van de plaats die de auto inneemt in de openbare ruimte. Dit biedt ook de mogelijkheid om na te denken over een mogelijke transformatie van de parkeerinfrastructuur in andere functies.

2.2 VOORSCHRIFT EN AANBEVELINGEN VAN HET BBP

Het BBP Pacheco voegt de volgende vereisten toe aan deze bepalingen:

- 2.9.2: *"De parkings bevinden zich op de sokkel.* ***Ze mogen niet meer dan 1.750 plaatsen voor gemotoriseerde voertuigen tellen.*** *Voor de woningen is het aantal plaatsen is beperkt tot maximaal 1 per woning.*

  Naast de 1.750 plaatsen die hierboven zijn toegestaan, is een openbare parkeergarage met 250 plaatsen (met een maximum van 20% van de gereserveerde plaatsen via abonnement) toegestaan. Er moet worden nagedacht over de ***mogelijkheid om plaatsen voor deelauto's te reserveren.***

  De parkings moeten ***minstens 500 plaatsen voor fietsen hebben****, naast de plaatsen voor fietsen die aan de woningen zijn gekoppeld. De plaatsen voor fietsen bevinden zich in de directe nabijheid van de toegangen tot de gebouwen, op het niveau dat het dichtst bij het straatniveau ligt waarlangs de toegang voor fietsers wordt voorzien. "*

- 2.9.3: *"De verticale verbindingen hebben tot doel om het bovenste deel van* ***de site,*** *d.w.z. de Esplanade en de tuin van Pechère,* ***beter toegankelijk te*** *maken vanaf de Pachecolaan.*

  Trappen en liften die comfortabel zijn en zichtbaar vanuit de openbare ruimte, moeten worden voorzien op de punten die met pijlen zijn aangeduid op Plan 4b. Minstens een van de twee trappen die naar de Esplanade leiden, moet niet overdekt zijn. ***Verhogingen moeten gemakkelijk toegankelijk zijn voor mensen met beperkte mobiliteit en fietsers****. "*

- 2.9.4.1: *"Algemeen:*
  - *De zones voor openbare doorgang ijn bestemd:*
    - *voor vrijetijdsactiviteiten en zachte vervoerswijzen,*
    - *om toegang te verlenen tot de verschillende gebouwen voor hulpdiensten, aanvullende diensten voor huisvesting, zoals verhuiswagens, of voor de organisatie van evenementen.*
    - ***De continuïteit van de weg tussen de Koningsstraat en de Pachecolaan moet worden verzekerd via de verticale verbindingen****.*
  - *De zones voor openbare doorgang mogen niet worden afgesloten en moeten te allen tijde toegankelijk zijn. De zone tussen de zones A2 en A3 mag worden afgesloten als de bestemming van de zone dat rechtvaardigt. De zone tussen de zones A3 en A4, onder de Esplanade, mag worden afgesloten als de bestemming van de zone dat rechtvaardigt en op voorwaarde dat er voldoende openbare doorgang blijft voor voetgangers, personen met beperkte mobiliteit en fietsers die voet aan grond hebben gezet. [...] "*

- 2.9.4.3: *"Wandelzone:*

  Deze zone is voornamelijk voorbehouden om er rond te wandelen. In de wandelzone ligt de nadruk op de ***continuïteit van het noord-zuidverkeer*** *op de sokkel tussen de Kruidtuin Tuin (Kleine Ring) en de Sint-Michiel- en Sint-Goedelekathedraal voor voetgangers en mensen met een beperkte mobiliteit. Het huidige verkeer kan een beetje worden omgeleid. […]*

  Om het ***comfort voor mensen met beperkte mobiliteit te garanderen en om de toe-eigening van de ruimte door de gebruikers te vergemakkelijken****, worden op regelmatige tussenafstanden openbare banken geïnstalleerd op*

een afstand tussen 50 en 75 m.

*De wandelzone moet de **plaatselijke toegang tot de omliggende gebouwen verzekeren**. ”*

- 3.1 Zone voor binnenplaatsen en tuinen *“Deze zone is in de eerste plaats bestemd voor de aanleg van plantentuinen. Bovengrondse bouw is niet toegestaan. **[...] Ook de doorgang van voertuigen is strikt verboden.** ”*
- 5.1 - Zone voor openbare wegen: *"...] De her)inrichtingen van wegen moeten **zorgen voor een goede doorstroming voor de voetgangers, mensen met beperkte mobiliteit en fietsers**, door **parkeerplaatsen voor tweewielers** te creëren en bijzondere aandacht te besteden aan de landschapsinrichting. [...] "*
- 5.1.1 - Pachecolaan: *"Een bijzondere aandacht moet worden besteed aan de herinrichting van de Pachecolaan tot een **stedelijke laan als structurerende as**, evenals aan zijn functie als gemeenschappelijk groen continuüm dat aansluit op de Berlaimontlaan en de Keizerinlaan.*

  *Bij de herinrichting moet worden rekening gehouden met de richtlijnen voor **de inplanting van nieuwe lijnen voor openbaar vervoer** in overleg met de betrokken autoriteiten. ”*
- 5.1.2 - Oratoriënberg: *"Deze wegen moeten in eerste instantie **gebruiksvriendelijk en veilig** zijn**, vooral voor voetgangers en fietsers**.*

  De inrichting moet voorzieningen omvatten om snelheid, doorgaand verkeer en het parkeren van niet-omwonenden te ontmoedigen, alsook de aanplant van bomen en het gebruik van materialen die in harmonie zijn met de omgeving. ”

Het BBP Pacheco formuleert ook een reeks aanbevelingen:

- 1.3c: *“De vuilnislokalen in de buurt van liftschachten inplanten voor het gemak van de bewoners, maar ook op een goed bereikbare locatie en niveau voor het ophalen van vuilnis. ”*
- 2.2b: *“Tijdens de werken moet worden toegezien op het naleven van de rust van de bewoners die al binnen de perimeter van het BBP en zijn omgeving wonen. Vrachtwagens en werfvoertuigen toegang tot de site verlenen via de Kruidtuinlaan en de Pachecolaan. Strikte naleving van de normale werktijden. ”*
- 2.2c: *“Ervoor zorgen dat het verkeer dat gebruik maakt van de Bankstraat en de Oratoriënberg wordt gematigd om de overlast van het verkeer voor de nieuwe woningen te beperken. ”*
- 3.2a: *“Een nieuwe lijn van het openbaar vervoer creëren langs de Pachecolaan tussen het Centraal station en het Noordstation. Het berijdbare deel van de weg indien mogelijk minder breed maken ten opzichte van de situatie in 2009. Het GEN-aanbod verbeteren in het station Congres. ”*
- 3.2b: *"Ervoor zorgen dat het Congresplein, de de Lignestraat en de Vandermeulenstraat zodanig worden ingericht dat het voetgangers- en fietsverkeer tussen de Esplanade, de Koningsstraat en de Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwwijk in het algemeen vlot kan verlopen. ”*
- 3.2c: *"Zorgen voor veilige en comfortabele verbindingen vanaf de site naar de halten van het openbaar vervoer, met name op de kruispunten tussen gemotoriseerde voertuigstromen (wegen en opritten) en zones voor actieve verplaatsingen (voetgangers en fietsers) zoals voetpaden en fietspaden; ervoor zorgen dat de bovengrondse perrons beschermd zijn tegen regen, comfortabel en visueel vrij zijn, en dat de ondergrondse perrons dicht bij de toegangspunten liggen; ervoor zorgen dat de ondergrondse doorgang tussen het station Congres en het RAC wordt onderhouden en gebruiksvriendelijk wordt gemaakt. ”*
- 3.2d: *“Het opstellen van ambitieuze plannen voor bedrijfsvervoer voor de kantoren die reeds aanwezig zijn op de site; ”*
- 3.2^{e}: *“Het opstellen van schoolvervoerplannen voor de scholen en kinderdagverblijven die op de site worden ingeplant. ”*
- 3.2f: *“Zorgen voor verharde zones die toegankelijk zijn voor de voertuigen van hulpdiensten/onderhoudsfirma’s/verhuisfirma’s vanaf de buitenkant van het RAC en voor de gebouwen. ”*
- 3.2g: *“Langdurig parkeren op de weg voor personenwagens ontmoedigen. Parkeerplaatsen reserveren op de openbare weg voor autodelen, taxi's en fietsen, die van ver zichtbaar zijn en gemakkelijk toegankelijk.*

Fietsparkeerplaatsen inrichten in zones voor openbare doorgang op privéterrein, voornamelijk voor niet-bewoners. ”

- 3.2h: *"Voorzien in voetgangerstoegangen tot de openbare parkeerplaats in de zones A1 en A2 (blokken D&F en C) om ze gemakkelijk toegankelijk te maken voor bewoners en bezoekers van de wijk Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw, met name voor de activiteiten van het Koninklijk Circus. ”*
- 3.2i: *“Gesloten fietsenstallingen voorzien in de kelder bij de ingangen van de verschillende kantoor- en woongebouwen. ”*
- 3.2j: *“Ook plaatsen voorzien voor gemotoriseerde tweewielers, gelet op de huidige toename van het gebruik van deze vervoerswijze. ”*
- 3.2k: *“Een toegang voorzien tot een kiss & ride-zone in de parking voor de school en het kinderdagverblijf, of, indien dit niet mogelijk zou zijn, een kiss & ride-zone voorzien langs de openbare weg, eventueel in combinatie met een leveringszone. ”*
- 3.2l: *"De mogelijkheden voor aanpassing van de parkeerplaats onderzoeken met enkele plaatsen voor touringcars. ”*
- 3,2 m: *“Elektrische laadpalen voorzien in de parkeergarages. “*
- 3.2n: *“Zorgen voor een goed beheer, de parkings op de site duidelijk organiseren en bewegwijzeren om hun plaatsen optimaal te benutten (overdag parkeren voor het kantoorpersoneel, 's avonds parkeren voor de bezoekers van de wijk, voorstellingen, langdurig parkeren voor de buurtbewoners, enz.) en opstoppingen aan de ingang van de parkings vermijden. Aandacht schenken aan de esthetiek om een gevoel van veiligheid te creëren. “*
- 3.2o: *“Dynamische bewegwijzering en weergave van de nabijgelegen openbare parkings en hun bezettingsgraad (Parking 44,...) verbeteren. “*

Met zijn voorschriften legt het BBP Pacheco algemene regels op met betrekking tot parkeren, aansluitingen tussen het hoge en lage gedeelte van de stad, en toegankelijkheid van de site, en de bescherming en opwaardering van de wegen voor actieve vervoerswijzen. Het omvat al deze mobiliteitsaspecten in combinatie met andere thema's met betrekking tot de openbare ruimte, zoals de aanleg van een groen netwerk en respect voor het erfgoed (bescherming van de beelden in de openbare ruimte en de tuin van Pechère). Zonder BBP zullen deze wettelijke beschermingen en de algemene samenhang die dit instrument biedt, verdwijnen, net als de geformuleerde aanbevelingen. Met uitzondering van de fietsparkings, Cambio-stations en de wegenbelasting, kan de bestaande regelgeving andere mobiliteitskwesties aanpakken zonder BBP. Daarnaast kunnen fietsparkings verplicht worden gesteld door stedelijke lasten. De beoordeling van het belang van deze verschillende vereisten en aanbevelingen voor de juiste inrichting van de site wordt thematisch behandeld in de volgende punten. Bovendien blijkt uit *hoofdstuk 1 - Stedenbouw, landschap en erfgoed* - dat een noord-zuidverbinding, vooral door zone A3, niet noodzakelijk wenselijk is.

De conclusies met betrekking tot **de regelgevende context** kunnen als volgt worden samengevat:

3	MOBILITEIT		Wijziging	Ophef.
3.2	Regelgevende context	Het BBP Pachéco legde regels op met betrekking tot parkeren, parkeerplaatsen en verbindingen tussen de boven- en benedenstaden toegankelijkheid van de locatie, bescherming en verbetering van routes voor actieve vervoerswijzen. Zonder BBP verdwijnen deze regels, , net als de aanbevelingen. Bij gebrek aan een BBP blijven de bestaande regels en heffingen van toepassing om de mobiliteitsuitdagingen aan te gaan.	**Meer finesse in het gegeven kader**	**De dialoog tijdens het SV-beoordelingsproces moet ervoor zorgen dat de locatie comfortabel en functioneel is, binnen het kader van strategische stedenbouwkundige documenten, richtlijnen en het GMP.**

3 GEÏNDUCEERDE VRAAG EN IMPACT OP DE WIJK

3.1 RAMING EXTRA VERPLAATSINGEN

Voor de raming van de extra verplaatsingen is uitgegaan van de volgende hypothesen. Die zijn opzettelijk maximalistisch, zodat de reflectie betrekking heeft op de meest restrictieve configuraties.

Hypothesen Bewoners

- De bewoners zorgen voor 2,9 verplaatsingen per dag (alle vervoerswijzen samen, alle redenen)[2];
- De weerhouden modale spreiding is 36% te voet, 9% met de fiets, 24% met het openbaar vervoer en 31% met de auto of moto[3].
- Het weerhouden percentage motorisering is 0,45 auto's per gezin[4];
- De bezettingsgraad van de auto's is vastgesteld op 1,35[5];
- Tijdens de ochtendpiek telewerkt naar schatting 28% van de inwoners[6], met een verzuimpercentage van 6%[7]. Naar schatting is 72% van alle voertuigen gemobiliseerd.

Hypothesen Werknemers

- Aangezien de gebruikers van de Financietoren en de kantoren in de blokken D&F en C1 en de Koningsstraat momenteel al op de site aanwezig zijn, vormen ze geen nieuwe gebruikers voor de wijk. Bovendien wordt in geen van de scenario's de bouw van kantoren voorgesteld;
- Voor de voorzieningen en buurtwinkels is de weerhouden drempel 1 baan per 35m²;
- De weerhouden modale spreiding is 6% te voet, 6% met de fiets, 50% met het openbaar vervoer en 38% met de auto[8];
- De bezettingsgraad van de auto's is vastgesteld op 1,15;
- Raming van het aantal leveringen: enkele tientallen per dag;

Hypothesen Handelszaken

De raming van het aantal verplaatsingen dat wordt gegenereerd door de aanwezigheid van handelszaken, vereist een andere aanpak dan de andere categorieën: afhankelijk van het beoogde type handelszaak zijn de mobiliteitsgewoonten heel verschillend. In ons geval voorzien alle scenario's in een versterking van het aanbod buurtwinkels.

- De weerhouden drempel is 1 bezoeker per 15 m²;
- Weerhouden modale spreiding: 30% actieve vervoerswijzen, 60% openbaar vervoer, 10% auto's.

De stromen die door de school worden gegenereerd, zijn dezelfde voor alle scenario's en zullen de grootste impact

[2] Bron: Brussel Mobiliteit, 2022.
[3] Brussel Mobiliteit, Enquête over het verplaatsingsgedrag, 2022.
[4] Bron: Statbel, 2022.
[5] Bron: FOD Mobiliteit, 2019, voor heel België.
[6] Bron: FOD mobiliteit voor Wallonië, 2022.
[7] Bron: SD Workx, 2022.
[8] Bron: FOD Mobiliteit, 2021-2022.

hebben bij het begin en einde van de schooldag. Uit gesprekken met de directie blijkt echter dat de overgrote meerderheid van de kinderen te voet wordt begeleid, direct vanaf hun huis of vanaf stations en haltes van het openbaar vervoer. Tieners komen alleen, op dezelfde manier of met de fiets. De impact op het autoverkeer is beperkt. Bij de herinrichting van de Oratoriënberg, de de Lignestraat en de Bankstraat moet rekening worden gehouden met de verkeersstromen van de school en moet een grondiger mobiliteitsonderzoek worden uitgevoerd.

De geschatte modale spreiding van de gegenereerde stromen per type gebruiker en per dag wordt hieronder gedetailleerd voor elk van de scenario's. Deze cijfers detailleren de extra verplaatsingen op de site. Ze omvatten dus niet de huidige verplaatsingen. Deze elementen worden vergeleken in de *volgende sectie*, over de ruimtelijke spreiding van de stromen binnen de wijk. De vermindering van het aantal werknemers is te wijten aan de noodzaak om bestaande gebieden om te vormen.

SCENARIO 0

	Extra mensen	Auto's *(per dag)*	Openbaar vervoer *(per dag)*	Fietsen *(per dag)*	Voetgangers *(per dag)*	Totaal suppl. depl. *(per dag)*
Bewoners	1.309	628	656	246	984	2.514
Arbeiders	-25	-12	-18	-2	-2	-35
Bezoekers	319	47	382	38	153	621
TOTAAL	1.603	663	1.020	282	1.135	**3.100**

SCENARIO 1

	Extra mensen	Auto's *(per dag)*	Openbaar vervoer *(per dag)*	Fietsen *(per dag)*	Voetgangers *(per dag)*	Totaal suppl. depl. *(per dag)*
Bewoners	1.309	628	656	246	984	2.514
Arbeiders	89	43	64	8	8	122
Bezoekers	208	31	250	25	100	406
TOTAAL	1.607	701	971	279	1.092	**3.042**

SCENARIO 2

	Extra mensen	Auto's *(per dag)*	Openbaar vervoer *(per dag)*	Fietsen *(per dag)*	Voetgangers *(per dag)*	Totaal suppl. depl. *(per dag)*
Bewoners	1.161	557	582	218	873	2.229
Arbeiders	-247	-117	-178	-21	-21	-337
Bezoekers	171	25	206	21	82	334
TOTAAL	1.086	465	610	217	934	**2.226**

SCENARIO 3

	Extra mensen	Auto's *(per dag)*	Openbaar vervoer *(per dag)*	Fietsen *(per dag)*	Voetgangers *(per dag)*	Totaal suppl. depl. *(per dag)*
Bewoners	1.236	593	619	232	929	2.373
Arbeiders	-53	-25	-38	-5	-5	-73
Bezoekers	436	65	523	52	209	849
TOTAAL	1.618	632	1.104	280	1.134	**3.149**

Raming van de extra verplaatsingen per dag, per scenario (gegevens afgerond op het dichtstbijzijnde hele getal)

Scenario's 1 en 3 zijn in het geheel erg vergelijkbaar met het trendscenario, dus ze hebben er weinig invloed op.

In detail genereert scenario 3 een hoger aantal bezoekers dan de andere scenario's, wat kan worden verklaard door het feit dat dit scenario een belangrijk activiteitencentrum (handelszaak of voorziening) in blok A4 bevat.

Zie de *volgende sectie* voor meer details over de spreiding van de stromen per uur.

Scenario 2 genereert minder extra verplaatsingen dan de andere scenario's. Dit is te wijten aan het lagere bouwpotentieel (ongeveer 10.000 m² minder) **en aan een sterke daling van het aantal vierkante meter kantoorruimte in de perimeter** (door reconversie)**.**

De analyse van de impact van die cijfers per vervoerswijze wordt in de volgende secties gedetailleerd.

3 MOBILITEIT			Wijziging	Ophef.
3.3	Geïnduceerde vraag en impact op de buurt	De vraag naar mobiliteit die door de verschillende geplande ontwikkelingen wordt gegenereerd, is min of meer dezelfde. Er is geen verschil met of zonder BBP.	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
		De verwachte effecten op de buurt in termen van mobiliteit zijn min of meer hetzelfde voor elk scenario. Er is geen verschil met of zonder BBP.	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig

3.2 VOETGANGERS

Extra verplaatsingen

De cijfers voor extra verplaatsingen met de fiets zoals berekend in *sectie 3.1* staan hieronder:

	SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
Extra voetgangers	1135	1092	934	1134

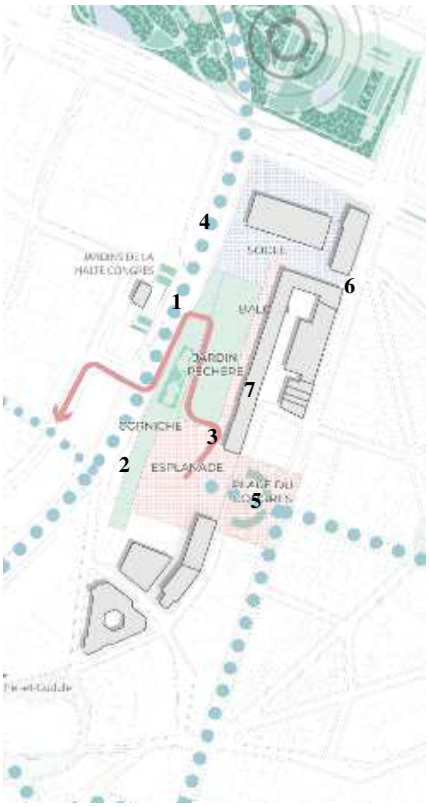
Extra vraag naar actieve vervoerswijzen

Alle scenario's voorzien een aanzienlijke surplus van voetgangers van ongeveer 1.000 mensen. De toegankelijkheid van de site is daarom een grote uitdaging. Op dit moment zijn de voetgangerswegen niet duidelijk, helder of natuurlijk. Zonder de site te kennen, zijn er, eenmaal op de Esplanade, behalve omkeren, weinig alternatieve routes. De Esplanade vormt een doodlopende weg en de doorgang langs gebouw C naar het zuiden is smal en niet erg geruststellend. Aan de noordkant van de site zijn de openbare ruimten zo weinig geactiveerd en complex dat het niet vanzelfsprekend is om ze te betreden. Desondanks zijn er een aantal in- en uitgangen verspreid over de site, maar ze hebben allemaal trappen, liggen ver uit elkaar en worden nooit aangeduid. De toegankelijkheid van de site voor mensen met beperkte mobiliteit is slecht. Alleen de Esplanade is toegankelijk. Er is dus een duidelijke behoefte om de barrière die gevormd wordt door het Rijksadministratief Centrum, te slechten door de voetgangersroutes te versterken, zowel tussen de hoge en lage delen van de stad (west-oost) als tussen het noorden en het zuiden van de site, terwijl de interne verbindingen van de site versterkt worden en al deze gebieden toegankelijk gemaakt worden voor mensen met beperkte mobiliteit. De aantrekkelijkheid en activering van de openbare ruimte komen aan bod in *hoofdstuk 1 en 2*, maar het is belangrijk om het belang van voetgangersroutes te benadrukken om de locatie weer tot leven te brengen. Om te vermijden dat de geplande voorzieningen en buurtwinkels op korte termijn failliet gaan, moeten ze gemakkelijk bereikbaar zijn voor de mensen. De uitdaging is tweeledig: handelszaken creëren om mensen naar de site te lokken en een gemakkelijke toegang voor voetgangers bieden om de handelszaken draaiend te houden, aangezien de levensvatbaarheid van een handelszaak rechtstreeks afhangt van het aantal mensen dat er langskomt.

Voetgangersstromen

De wijk creëert een reeks barrières en onderbrekingen in het netwerk van de openbare ruimten, waardoor de wijk moeilijk toegankelijk is voor verplaatsingen te voet of met de fiets. Hier moet onderscheid worden gemaakt tussen fysieke en mentale barrières:

- de verbinding tussen hoog en laag bij het station Congres (1) is fysiek mogelijk, maar stuit op een mentale barrière gezien de slechte leesbaarheid van de verbinding (in het station);
- de verbinding tussen hoog en laag tussen de Esplanade en de Pachecolaan (2) is fysiek onmogelijk;



- de verbinding tussen hoog en laag tussen de Esplanade en de Tuin van Péchère (3) is fysiek mogelijk, maar er zijn weinig redenen of voorwendselen om de tuin te bezoeken, aangezien de basis van het Rijksadministratief Centrum buiten gebruik is en het conferentiecentrum Pacheco, aan de andere kant, voornamelijk wordt gebruikt door de gebruikers van de Financietoren. Na een bepaald uur is deze verbinding nog minder veilig;
- de verbinding noordoost - zuidwest op de laan (4), tussen de wijk Sint-Goedele en de Kruidtuin is slecht geschikt voor voetgangers, omdat de stadssequentie middelmatig is, de benedenverdieping niet is geactiveerd en de gebouwen weinig verband houden met de menselijke schaal. Het is opnieuw een sterke mentale barrière langs een as die wordt verondersteld wijken onderling te verbinden met elkaar;
- de axiale verbinding tussen de Congresstraat, de Kolomstraat en de Esplanade (5) is fysiek mogelijk en wordt gebruikt door sommige wandelaars die van het panorama willen genieten. Het wordt echter door heel weinig mensen gebruikt, ondanks de monumentale omvang van de Esplanade, die een menigte zou kunnen ontvangen... Het ontbreken van een reden (afgezien van het panorama) om er naartoe te gaan of het gebrek aan geschikte faciliteiten om van de plek te genieten (zitplaatsen, speeltuigen, bezinning...) doen afbreuk aan het gebruik ervan;
- de verbinding tussen de Koningsstraat en de voet van de Financietoren (6) is fysiek mogelijk, maar door het ontbreken van een reden om de openbare ruimte te gebruiken, afgezien van de bezoekers van het conferentiecentrum, is het weinig waarschijnlijk dat mensen er gebruik van maken;
- de verbinding tussen de Koningsstraat en de tuin van Péchère wordt verhinderd door de fysieke barrière die wordt gevormd door de administratieve wijk (7).

Er is dus vastgesteld dat de meeste onderbrekingen in het netwerk van de openbare ruimten eerder een mentale barrière vormen. De uitdaging is dus niet alleen om het bovenste en onderste deel van de stad fysiek met elkaar te verbinden, maar ook om de bestaande verbindingen duidelijker en kwalitatiever te maken. De verwachte herinrichting van het gebied doet dus de vraag rijzen of het mogelijk is om duidelijke doorsteken aan te leggen die de wijk weer verbinden met de omgeving. Deze naad moet daarom niet alleen worden gezien in termen van de hoog-laag kruising tussen de Esplanade en de laan.

Er moet ook rekening worden gehouden met de schaal van de voetgangersafstanden, d.w.z. de afgelegde afstand tussen twee "gebeurtenissen" zou idealiter minder dan 75-100 m moeten zijn. In die zin moet de gecreëerde stadssequentie voldoende gevarieerd blijven om voetgangers te stimuleren zich te verplaatsen en te flaneren.

Geen enkel scenario gaat rechtstreeks in op het verbeteren van de hoog-laagverbinding bij het station Congres (1). Het trendscenario zal de voetganger echter, vanwege de locatie van handelsruimten op de sokkel, eerder naar de stationsingang op de laan "leiden", op voorwaarde dat er een gevarieerde en continue stadssequentie wordt gecreëerd vanaf het kruispunt van de Bankstraat en de Oratoriënberg. Zelfs zonder volume A4 zou scenario 2 deze verbinding ook ambitieus kunnen opwaarderen, als de behandeling van de openbare ruimten zou worden overwogen vanuit de hypothese van een grote stedelijke figuur die het plateau van de tuin van Péchère verbindt met het niveau van de laan.

De trendscenario's 1 en 3 gaan uit van een ambitieuze benadering voor de **herontwikkeling van de hoog-laagverbinding tussen de Esplanade en de Pachecolaan** (2) door de creatie van een monumentale stadstrap van het type "Spaanse Trappen" (trend en 1) of een rechte trap (scenario 3) die leidt naar een openbare ruimte die wordt geactiveerd door de benedenverdieping van de gebouwen A4 en H. Opgemerkt moet worden dat de ambitie voor een monumentale trap niet is vastgelegd in het BBP, maar in het ontwerp dat door de Raad van State is geannuleerd. In scenario 2 is de impact

daarentegen minder gunstig. Zoals beschreven in *hoofdstuk 1 - Stedenbouw, landschap en erfgoed*, hangt de kwaliteit van de verbinding gedeeltelijk af van de vraag of er al dan niet kwalitatieve en actieve gevels worden gecreëerd aan weerszijden van de Esplanade. Dit doet twijfels rijzen over het potentieel van scenario 2, dat niet verder reikt dan blok A3.

De verbinding tussen het Congresplein en de Esplanade komt in geen enkel scenario aan bod. De gebouwen aan de zijkanten van het plein vallen buiten de perimeter van het BBP. Er wordt daarom niets gezegd over de herkwalificatie van de bestaande gebouwen en hun relatie met het plein. De lengte van het plein - 80 m -, het ontbreken van programma's die verbonden zijn met de openbare ruimte en dus van een reden om rond te wandelen op het plein, en de grote hoeveelheid ruimte die is voorbehouden voor de auto (65%) verzwakken de verbinding. In die zin speelt het Congresplein, het voorportaal van de administratieve wijk, geen actieve rol in het verbinden van de wijk met de Koningsstraat en de wijk Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw.

De verbinding tussen de Esplanade en de tuin van Péchère is fysiek wel mogelijk dankzij een openbare trap, maar die wordt zelden gebruikt. Dat is enerzijds te wijten aan het gebrek aan activiteiten van algemeen belang die plaatsvinden rond de Tuinen. De sokkel van de kantoorruimten was niet erg actief en helpt niet om de plaats dynamischer te maken. Bovendien is het moeilijk te lezen door de lange afstand tussen de bovenkant van de trap en de bovenste ingang van het Congresstation (200 m) of de ingang van het conferentiecentrum Pacheco (300 m) aan de andere kant van de tuin. In de scenario's 2 en 3 zou de mogelijkheid van een openbare hoog-laagverbinding met een lift tussen de Esplanade, de tuin en de laan een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de verkeersdoorstroming tussen de verschillende verdiepingen van het RAC en, in het bijzonder, het gemakkelijker maken om de tuin door te steken. In de scenario's 0, 1 en 3 zou de aanleg van actieve oppervlakken op tuinniveau op de A4 duidelijk bijdragen tot de reactivering van de tuin van Péchère en dus een reden vormen om van de Esplanade af te dalen, op voorwaarde dat het voorgestelde programma aantrekkelijk is.

Alle scenario's helpen om de perimeter opnieuw te verbinden met de omgeving door herkenbare stedelijke figuren te creëren, fysieke verbindingen aan te leggen en de perimeter te onderbreken met aantrekkingspunten, zodat er een reden is om door te steken met actieve vervoerswijzen. Het succes van het project, als een structurerende wijk in plaats van een blokkerende wijk, zal echter sterk afhangen van:

- **de kwaliteit en leesbaarheid van de openbare ruimte;**
- **de aantrekkingskracht van de ontwikkelde programma's, een zwak punt van scenario 2 waarin activerende factoren langs de verbindingen ontbreken.**

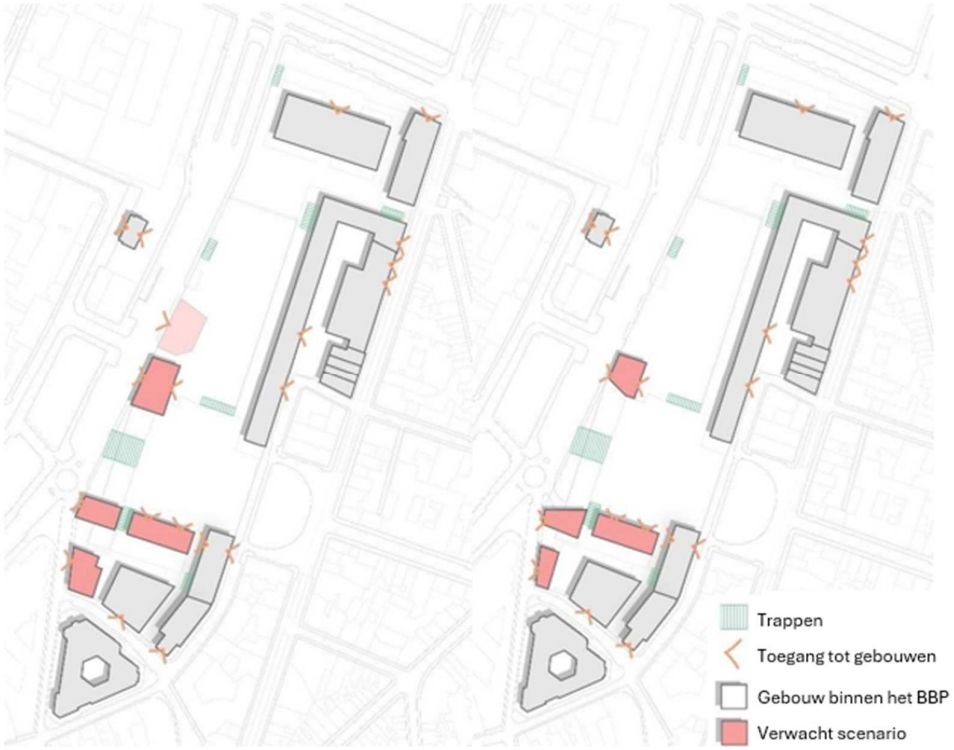
Toegankelijkheid

Wat de toegankelijkheid voor PBM's betreft, bevatten scenario's 2 en 3 een openbare lift in A4, wat de toegankelijkheid van de site fors zou verbeteren. De verbindingen tussen de Esplanade (al toegankelijk voor PBM's) en de tuin van Pechère zouden worden vergemakkelijkt, evenals tussen de Esplanade en de Pachecolaan en tussen de Pachecolaan en de tuin. Vervolgens is het mogelijk om vanuit de tuinen de site te verlaten in noordelijke richting, naar het metrostation Kruidtuin via een route die geschikt is voor PBM's (zij het onvoldoende aangepast[9]).

Het beheer van de lift kan gemakkelijk worden gedelegeerd in scenario 3, dat alleen voorziet in voorzieningen, handelszaken of een horecagelegenheid in A4. In scenario 2 wordt de lift rechtstreeks door de stad beheerd of moet er een exploitant worden gevonden. In de trendscenario's en in scenario 1 wordt de lift geïntegreerd in een woongebouw. Als dit operationeel niet mogelijk zou zijn, zou de extra lift worden losgekoppeld van elke particuliere exploitant.

De kaarten hieronder tonen de toegang tot de gebouwen in de verschillende scenario's en de locatie van de trappen op de site:

[9] De route is onvoldoende aangepast, want de tuin van Pechère kan enkel worden doorgestoken op grindpaden, wat problemen kan opleveren voor rolstoelen.



Voetgangerstoegang tot de site en de gebouwen - Trendscenario en scenario 1



Voetgangerstoegang tot de site en de gebouwen - Scenario's 2 en 3

Scenario's 1 en 3 bieden dezelfde toegangsroutes als het trendscenario, met actieve gevels die uitkijken op de binnenkant van de site of op de Pachecolaan in het geval van de G-volumes. Deze configuratie maakt het mogelijk om de volumes beter te integreren in hun omgeving en om voetgangersroutes te creëren die door de site lopen om hun bestemming te bereiken. Scenario 2 voorziet dezelfde toegangen voor de volumes H en G, maar niet voor volume A4, waardoor de impact van de nieuwe volumes op het gebruik van de verschillende openbare ruimten in het RAC wordt beperkt.

Concluderend lijkt het volume A4, dat een gemakkelijke hoog-laagverbinding biedt die toegankelijk is voor PBM's en het gemakkelijker maakt om het hart van de site en de verschillende openbare ruimtes van het RAC te activeren, daarom bijzonder interessant in termen van toegankelijkheid voor voetgangers (maar ook voor fietsers, aangezien de lift het mogelijk zal maken om de monumentale trap te omzeilen om af te dalen naar de Pachecolaan). Vergeleken met het trendscenario heeft scenario 3 een positief effect, omdat de programmering ervan gunstiger lijkt voor het plaatsen van een openbare lift.

3 MOBILITEIT			Wijziging	Ophef.
	Voetgangers	Aan de verbinding tussen de boven- en benedenstad werken tussen de Esplanade en de boulevard op een manier die begrijpelijk en comfortabel is voor actieve vervoerswijzen. Deze verbinding moet worden geoptimaliseerd, ongeacht het toekomstige ontwikkelingsscenario voor de locatie.	**Het BBP-kader maakt een grotere nauwkeurigheid mogelijk, en daarmee een toegankelijkere hoog-laagverbinding van hoge kwaliteit. Opgemerkt moet worden dat in het trendscenario het project de belangrijkste drijfveer was voor kwaliteit van de verbinding.**	**Zonder wettelijke beperkingen is de kwaliteit van de hoog-laagverbinding niet langer gegarandeerd. Richtlijnen maken echter wel melding van deze verbinding (GewOP, 2005 en GemPDO, 2024).**

3.3 FIETSEN EN MICROMOBILITEIT

Extra verplaatsingen en kwaliteit van de infrastructuur

De cijfers voor extra verplaatsingen met de fiets zoals berekend in *sectie 3.1* staan hieronder:

	SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
Extra fietsers	282	279	217	280

Extra vraag naar actieve vervoerswijzen

De verschillende scenario's leiden allemaal tot 200 à 300 extra fietsers. Dit bevestigt de toename van het aantal fietsers en toont daarom de noodzaak aan om de fietsinfrastructuur te blijven verbeteren en ontwikkelen en de kwaliteit, het comfort en de veiligheid ervan te verhogen. Ter herinnering: in de diagnose van de bestaande situatie werden de fietsvoorzieningen in en rond het gebied al beschreven als van onvoldoende kwaliteit, vaak verouderd en onvoldoende beschermd, en bovendien weinig talrijk (alleen de Pachecolaan en de Kruidtuinlaan hebben voorzieningen rond het gebied). Er zijn regelmatig gebruiksconflicten tussen automobilisten en fietsers en tussen bussen en fietsen. Met de komst van meer fietsers wordt deze situatie steeds problematischer. Bovendien stimuleert het uitrusten van de openbare ruimte met hoogwaardige fietsinfrastructuur een modal shift naar de fiets, wat helpt om het concept van de Stad op 10 minuten te realiseren.

Dit houdt in:

- Het creëren van een echte **continuïteit van de routes** over de site, maar ook als uitbreiding van de bestaande routes;
- Een **fietsenstalling voor de bewoners van de site** , d.w.z. een eigen, beveiligde stalling die geschikt is voor bakfietsen en is uitgerust met oplaadpunten voor de elektrische fietsen. Voor woningen in het centrum van de stad worden deze aspecten essentieel om te voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van vandaag en morgen;
- **Meer fietsenstallingen voor de bezoekers**, met fietsenrekken in de openbare ruimte, in de buurt van vervoersknooppunten. Voor alle scenario's liggen deze centra rond het metrostation Kruidtuin (mobiliteit), de Esplanade (aantrekkingspunten: handelszaken en voorzieningen), maar ook rond de Koningsstraat (handelszaken en voorzieningen), de Pachecolaan (woningen, handelszaken en voorzieningen) en de Oratoriënberg (kleuterschool, lagere school, middelbare school).



Uitdagingen op het gebied van fietsparkings en hoogwaardige fietsinfrastructuur

Zonder BBP voorziet het programma van het GGB nr. 11-in het volgende: “De stedelijke vormgeving van het geheel beoogt de verbetering van de toegankelijkheid van de site voor voetgangers en fietsers en de inrichting van de Pachecolaan waarbij de breedte van de rijbaan wordt beperkt. De toegang via de Sint-Lazaruslaan blijft behouden. “

Fietsenstallingen

Het BBP Pacheco legt in zijn voorschriften de creatie op van "minstens 500 parkeerplaatsen voor fietsen, bovenop de parkeerplaatsen voor fietsen bij de woningen" die al worden opgelegd door de GSV, d.w.z. 2 plaatsen per woning van 100 m².

De fietsparkeervereisten voor elk scenario zijn daarom als volgt:

SCENARIO 0

	sen	Parkeerplaat parkeren vereist
Huizen	49.739	995
Plaatsen van werk	780	16
Winkels/uitrusting.	4.780	96
TOTAAL		1.106
	+500 (PPAS)	1.606

SCENARIO 1

	sen	Parkeerplaat parkeren vereist
Huizen	49.736	995
Plaatsen van werk	3.127	63
Winkels/uitrusting.	3.127	63
TOTAAL		1.120
	+500 (PPAS)	1.620

SCENARIO 2

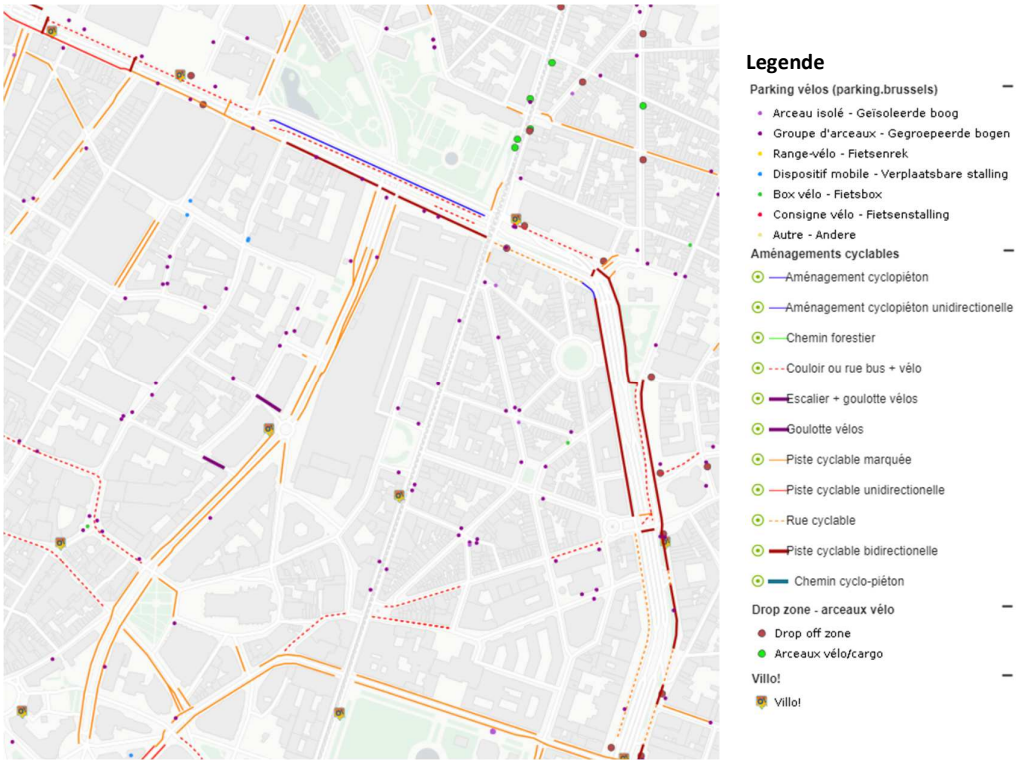
	sen	Parkeerplaat parkeren vereist
Huizen	46.442	929
Plaatsen van werk	-5.430	-109
Winkels/uitrusting.	2.570	51
TOTAAL		872

SCENARIO 3

	sen	Parkeerplaat parkeren vereist
Huizen	49.443	989
Plaatsen van werk	535	11
Winkels/uitrusting.	6.535	131
TOTAAL		1.130

De scenario's met BBP impliceren een behoefte aan ongeveer 1.500 extra fietsparkeerplaatsen (waarvan er 500 worden opgelegd door het BBP). De scenario's zonder BBP impliceren een behoefte aan ongeveer 1.000 extra fietsparkeerplaatsen. Hoewel het verkieslijk is om voor de woningen en de werknemers beschutte stallingen te voorzien, en voor de bezoekers dus fietsruimten of -boxen, is het mogelijk om fietsenrekken te voorzien die elk twee fietsen kunnen stallen. Bijgevolg moeten toekomstige gebouwen fietslokalen voorzien op de benedenverdieping, te verdelen over de gebouwen, rekening houdend met een manoeuvreer- en parkeerruimte van 2 m² per fiets in overeenstemming met de GSV. Wat de openbare ruimte betreft, zijn er ongeveer honderd extra fietsparkeerplaatsen nodig, wat neerkomt op ongeveer vijftig extra fietsenrekken, wat perfect haalbaar is op de Pachecolaan, het Congresplein of rond de Esplanade.

Bovendien varieert volgens de impactstudie van Aries uit 2018 de bezettingsgraad van fietsenrekken overdag tussen 15% en 60%. ‘s Avonds en in het weekend worden er weinig fietsen gestald. De fietsenrekken in de Koningsstraat worden het meest gebruikt. Desondanks zijn op verschillende plaatsen fietsen vastgemaakt aan palen en straatmeubilair. In totaal zijn er meer dan honderd fietsenrekken beschikbaar binnen 300 meter van de Esplanade. Er zijn dus ten minste 40 fietsenrekken aanwezig in het gebied (d.w.z. 80 plaatsen), voldoende om de vraag van werknemers en bezoekers volledig op te vangen. Het is echter belangrijk op te merken dat deze extra vraag alleen voor de werknemers en de bezoekers kan worden opgevangen, niet voor de bewoners. Bovendien dateren de tellingen van de bezettingen van 2018, dus de situatie is sindsdien waarschijnlijk veranderd.



Overzichtskaart van fietsvoorzieningen en fietsparkeermogelijkheden (Brussel Mobiliteit, 2024)

Concluderend kan worden gesteld dat het loslaten van de BBP-eis van minstens 500 fietsparkeerplaatsen niet nadelig is, aangezien de GSV alleen al een hoge minimumdrempel oplegt voor fietsparkeerplaatsen voor de nieuwe gebouwen.

3 MOBILITEIT		Wijziging	Ophef.
Fietsen	Verwachte toename van het fietsen. Het verbeteren en ontwikkelen van fietsinfrastructuur zal deze groei stimuleren (kwaliteit, comfort en veiligheid).	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig

3.4 OPENBAAR VERVOER

De bovenstaande raming van de modale spreiding, gebaseerd op de verschillende programmeringsalternatieven, heeft het mogelijk gemaakt om te anticiperen op de extra vraag naar openbaar vervoer.

	SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
Extra gebruikers openbaar vervoer	1020	971	610	1104

Extra vraag naar openbaar vervoer

Als we uitgaan van de moeilijkste situatie, d.w.z. de ochtendpiek, kan deze extra vraag worden geraamd op ~30 tot ~150 personen, als volgt verdeeld volgens de verschillende scenario's:

SCENARIO 0

Openbaar vervoer	8:00-9:00	9.00-10.00 uur	17.00 - 18.00 uur	18.00-19.00
Bewoners	131	46	79	66
Arbeiders	-4	-1	-2	-2
Bezoekers	/	/	46	38
TOTAAL	**128**	**45**	**122**	**102**

SCENARIO 1

Openbaar vervoer	8:00-9:00	9.00-10.00 uur	17.00 - 18.00 uur	18.00-19.00
Bewoners	131	46	79	66
Arbeiders	13	5	8	6
Bezoekers	/	/	30	25
TOTAAL	**144**	**50**	**116**	**97**

SCENARIO 2

Openbaar vervoer	8:00-9:00	9.00-10.00 uur	17.00 - 18.00 uur	18.00-19.00
Bewoners	116	41	70	58
Arbeiders	-36	-12	-21	-18
Bezoekers	/	/	25	21
TOTAAL	**81**	**28**	**73**	**61**

SCENARIO 3

Openbaar vervoer	8:00-9:00	9.00-10.00 uur	17.00 - 18.00 uur	18.00-19.00
Bewoners	124	43	74	62
Arbeiders	-8	-3	-5	-4
Bezoekers	/	/	63	52
TOTAAL	**116**	**41**	**132**	**110**

Extra vraag naar openbaar vervoer tijdens de ochtendpiek

Deze cijfers, vergeleken met de bestaande capaciteit van de huidige dienst, tonen aan dat de extra vraag relatief verwaarloosbaar is voor alle scenario's, dankzij de omvang en diversiteit van het vervoersaanbod. Ter herinnering: de theoretische capaciteit per voertuig (gebaseerd op de norm van 4 passagiers/m²) is in de huidige situatie als volgt:

Lijn	Type rollend materieel	Theoretische capaciteit per voertuig	Piekuurfrequentie (voertuig/h)	Theoretische lijncapaciteit (p/h*richting)
2	Rijstel Mx / M6	648-728[10]	10	**3440**
6	Rijstel Mx / M6	648-728	10	**3440**
92	T4000	253	10	**1265**

[10] Om de theoretische capaciteit te ramen, werd een gemiddelde van de twee capaciteitscijfers per voertuig gebruikt.

93	T2000	112	10	**560**
29	Gelede bus	104	10	**520**
61	Standaard bus	66	6	**198**
63	Gelede bus	104	8	**416**
66	Gelede bus	104	6	**312**
270	Standaard bus	66	3	**99**
271	Standaard bus	66	2	**66**
272	Standaard bus	66	3	**99**
318	Standaard bus	66	2	**66**
410	Gelede bus	104	2	**104**
TOTAAL			**82**	**10585**

Aanbod van de MIVB en De Lijn in de huidige situatie

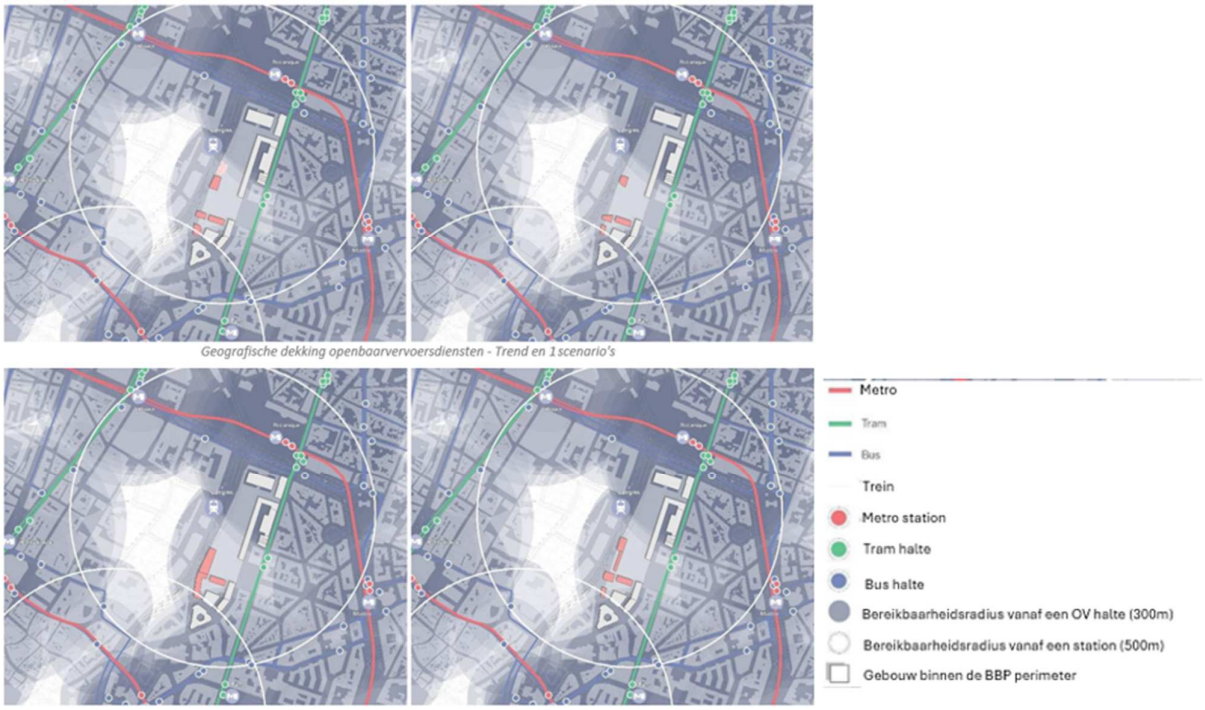
In het geval van het meest restrictieve scenario wat betreft de vraag naar openbaar vervoer, d.w.z. scenario 1, vertegenwoordigt deze vraag 144 gebruikers, die kunnen worden verdeeld over 82 voertuigen. Dit betekent een stijging met 1%.

De overblijvende capaciteit tijdens piekuren is voldoende om die extra vraag naar metro's en trams op te vangen. Ze is in de huidige situatie beperkter op de busroutes. Er moet echter worden opgemerkt dat de komst van tram 15 het aanbod verder zal versterken.

De capaciteit van het vervoersaanbod om het overschot aan passagiers op te vangen en de geografische dekking van de bediening van de site zijn daarom voor alle scenario's toereikend. **Er is geen significant verschil tussen het trendscenario en de 3 scenario's.**

Dekking voor de verschillende scenario's

De kaarten hieronder bevestigen die zeer goede toegankelijkheid van de site voor alle scenario's (hieronder de kaart met de situatie voor de vier scenario's).



Geografische dekking van het aanbod openbaar vervoer - Trendscenario en scenario 2 en 3

Gezien de identieke spreiding van het bouwpotentieel op de site in de verschillende scenario's die zijn onderzocht, kan het aanbod van openbaar vervoer als gelijkwaardig worden beschouwd. Deze spreiding van diensten is erg goed, aangezien in alle scenario's alle nieuwe gebouwen op minder dan 300 meter van een tram-, bus- of treinhalte en op minder dan 500 meter van een metrohalte zullen liggen.

3 MOBILITEIT			Wijziging	Ophef.
	Openbaar vervoer	De huidige kwaliteit van het openbaar vervoer kan de vraag absorberen die door elk scenario wordt gegenereerd, en die zal alleen maar verbeteren (tram 15, meer tramaanbod bij Brussel-Congres).	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig

3.5 SPREIDING VAN DE AUTOSTROMEN

Geïnduceerde behoeften

De extra verplaatsingen met de auto die worden gegenereerd, zijn verspreid over de dag. De tabel hieronder bevat de details van de verplaatsingen tijdens de ochtend- en avondpiek, om de meest restrictieve situatie te illustreren. De verplaatsingen van bezoekers naar handelszaken worden 's ochtends niet meegerekend, omdat die dan nog niet geopend zijn, maar wel 's avonds.

SCENARIO 0

Auto's	8:00-9:00	9.00-10.00 uur	17.00 - 18.00 uur	18.00-19.00
Bewoners	126	44	75	63
Arbeiders	-2	-1	-1	-1
Bezoekers	/	/	6	5
TOTAAL	123	43	80	66

SCENARIO 1

Auto's	8:00-9:00	9.00-10.00 uur	17.00 - 18.00 uur	18.00-19.00
Bewoners	126	44	75	63
Arbeiders	9	3	5	4
Bezoekers	/	/	4	3
TOTAAL	134	47	84	70

SCENARIO 2

Auto's	8:00-9:00	9.00-10.00 uur	17.00 - 18.00 uur	18.00-19.00
Bewoners	111	39	67	56
Arbeiders	-23	-8	-14	-12
Bezoekers	/	/	3	3
TOTAAL	88	31	56	46

SCENARIO 3

Auto's	8:00-9:00	9.00-10.00 uur	17.00 - 18.00 uur	18.00-19.00
Bewoners	119	41	71	59
Arbeiders	-5	-2	-3	-3
Bezoekers	/	/	8	6
TOTAAL	113	40	76	63

Raming van de extra verplaatsingen tijdens de ochtendpiek, per scenario (gegevens afgerond op het dichtstbijzijnde hele getal)

Volgens deze beoordelingen genereert scenario 1 de meeste verplaatsingen tijdens de ochtend- en avondpiek, maar de scenario's blijven allemaal redelijk gelijk in termen van het aantal geïnduceerde verplaatsingen. Alleen scenario 2 springt eruit en genereert minder verplaatsingen door het lagere bouwpotentieel en de ochtend.

Ruimtelijke spreiding van de extra stromen

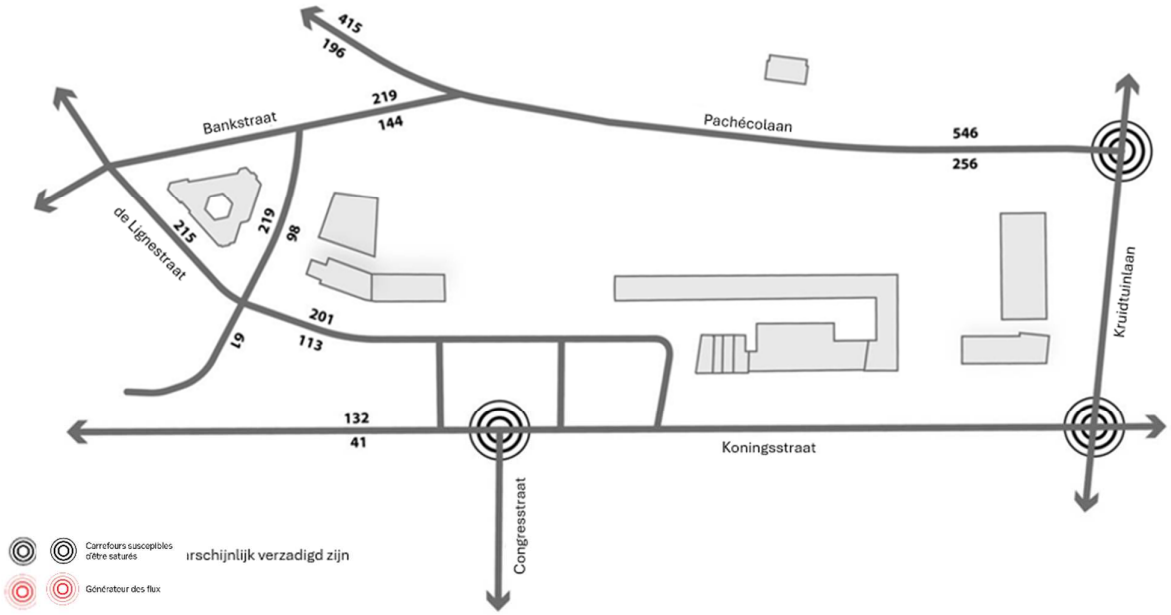
Om de impact van de autoverplaatsingen op de wijk te begrijpen, is het nuttig om het geraamde aantal extra verplaatsingen per dag te herleiden tot een aantal verplaatsingen tijdens de piekuren, gebaseerd op de bestaande stromen in de wijk. In dit geval wordt voor de ochtendpiek geen rekening gehouden met verplaatsingen voor handelszaken.

Ter herinnering: de verkeersintensiteit die in de huidige situatie in de wijk wordt waargenomen tussen 8.00 en 9.00 uur, is als volgt:

- 256 voertuigen in de Pachecolaan richting Kruidtuinlaan en 546 richting Centraal Station;

- 41 voertuigen in de Koningsstraat richting Kruidtuinlaan en 132 richting Koninklijk Park;
- 144 voertuigen in de Bankstraat richting Pachecolaan en 219 richting de Ligne;
- 98 voertuigen in de Oratoriënbergstraat richting Bankstraat en 219 richting de Lignestraat;
- 113 voertuigen in de Lignestraat richting Congresplein en 201 richting de Ligne;

Het schema hieronder toont de spreiding over de wijk.



Spreiding van de bestaande stromen - ochtendpiek

De stroomanalyses die in de *vorige paragraaf* zijn uitgevoerd voor elk van de scenario's, laten zien dat **gemotoriseerde** verplaatsingen variëren in de orde van ~90 tot ~130 extra voertuigen per uur voor de verschillende scenario's tijdens de ochtendpiek (8.00-9.00 uur, het meest verzadigde uur). Deze stromen worden per scenario weergegeven in de onderstaande schema's. De **spreiding van deze stromen** over de verschillende wegen in het geografische gebied wordt georganiseerd volgens de onderstaande hoofdprincipes.

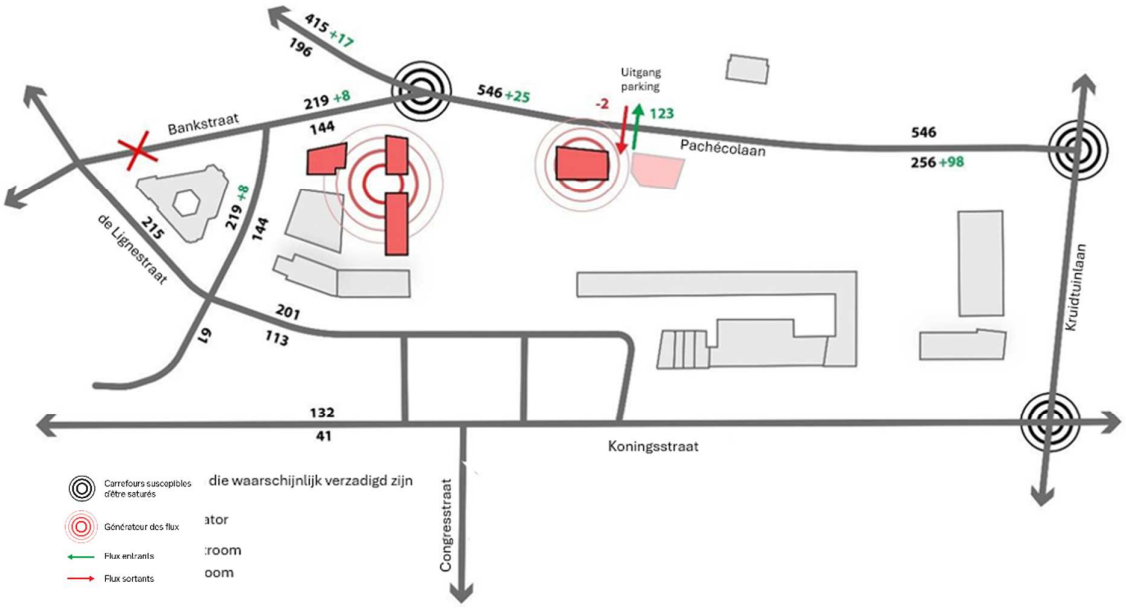
Voor voertuigen **die de site verlaten** tijdens de ochtendpiek:

- Het grootste deel van het woonverkeer (80%) zal de site verlaten via de Pachecolaan richting de Kruidtuinlaan, richting het noorden om daar aan te sluiten op de binnenring.
- Het andere deel van de stroom (20%) gaat via de Pachecolaan in zuidelijke richting langs de Berlaimontlaan (2/3), of in oostelijke richting naar de Koningsstraat via de Oratoriënbergstraat en de de Lignestraat (1/3).

Voor voertuigen **die naar de site rijden**: de meeste zullen proberen parkeerterreinen A en B te bereiken, die toegankelijk zijn via de Pachecolaan. Bijgevolg zal het meeste verkeer van de binnenring komen.

Deze situatie zal omgekeerd zijn tijdens de avondpiek.

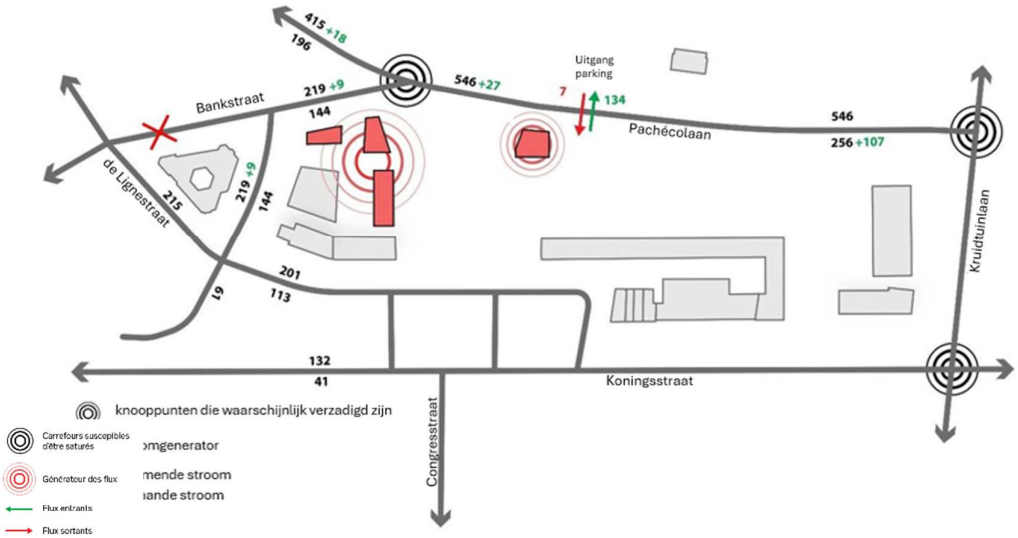
Er moet worden opgemerkt dat het project voor het toekomstige politiecommissariaat in de politiezone Brussel-Elsene een impact zal hebben op het verkeersschema in de Bankstraat, de Lignestraat en de Oratorienbergstraat. Op het moment van schrijven is het zeer waarschijnlijk dat de Bankstraat wordt afgesloten voor verkeer. Het definitieve verkeersschema in de Oratorienbergstraat en de de Lignestraat is nog onbekend. In de Bankstraat is het de bedoeling dat alleen politievoertuigen via deze weg de parkeerplaats van het toekomstige politiecommissariaat kunnen op- en afrijden.



Spreiding van de extra verkeersstromen voor het trendscenario - ochtendpiek (8.00-9.00 uur)

In dit scenario, gebaseerd op de bovenstaande hypothesen, zouden ~100 voertuigen de parkeergarage in de Pachecolaan verlaten, richting Kruidtuinlaan, bovenop de 256 reeds aanwezige voertuigen, en zouden ~25 voertuigen de parkeergarage verlaten, richting het stadscentrum, bovenop de 546 reeds aanwezige voertuigen om vervolgens ofwel hun weg voort te zetten naar het centrum via de Berlaimontlaan, ofwel in oostelijke riching via de Bankstraat en de Oratoriënbergstraat.

In de richting van de Kruidtuinlaan kunnen de bijkomende geïnduceerde stromen niet worden verwaarloosd, aangezien ze een toename van ~50% vertegenwoordigen. In de andere richting, naar het stadscentrum, vertegenwoordigen ze een lichte stijging van 5%. In beide gevallen zal de capaciteit van het wegennet het extra verkeer kunnen opvangen.

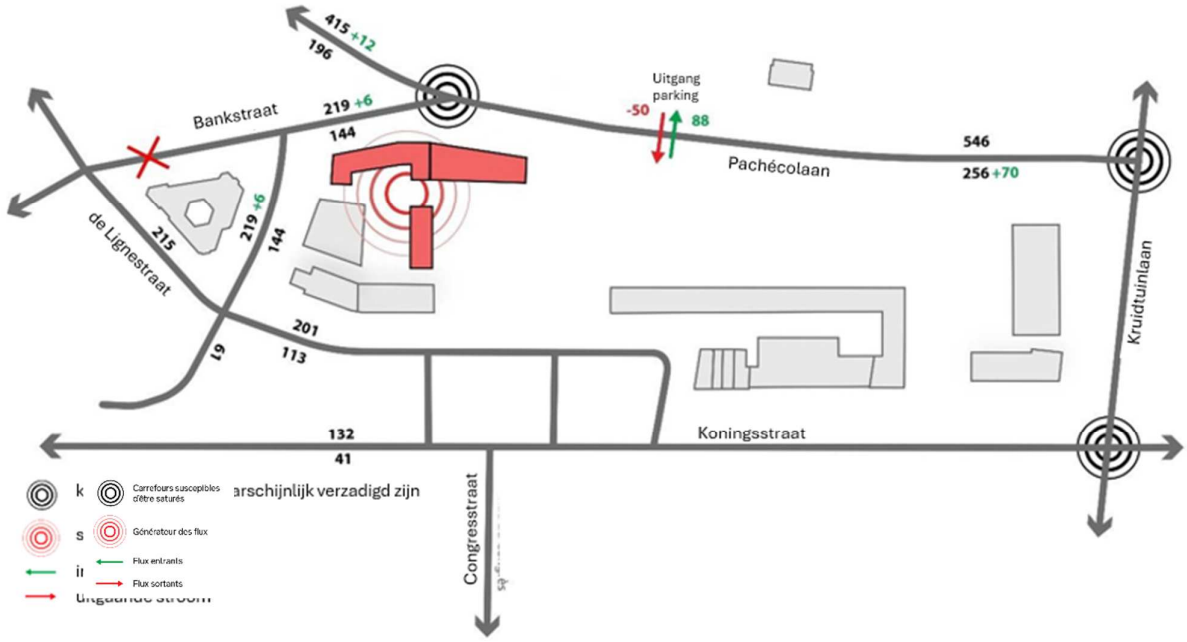


Spreiding van de extra verkeersstromen voor scenario 1 - ochtendpiek (8.00-9.00 uur)

In dit scenario zouden ~110 voertuigen de parkeergarage in de Pachecolaan verlaten, richting Kruidtuinlaan, bovenop

de 256 reeds aanwezige voertuigen, en zouden ~30 voertuigen de parkeergarage verlaten, richting het stadscentrum, bovenop de 546 reeds aanwezige voertuigen om vervolgens ofwel hun weg voort te zetten naar het centrum via de Berlaimontlaan, ofwel in oostelijke riching via de Bankstraat en de Oratoriënbergstraat.

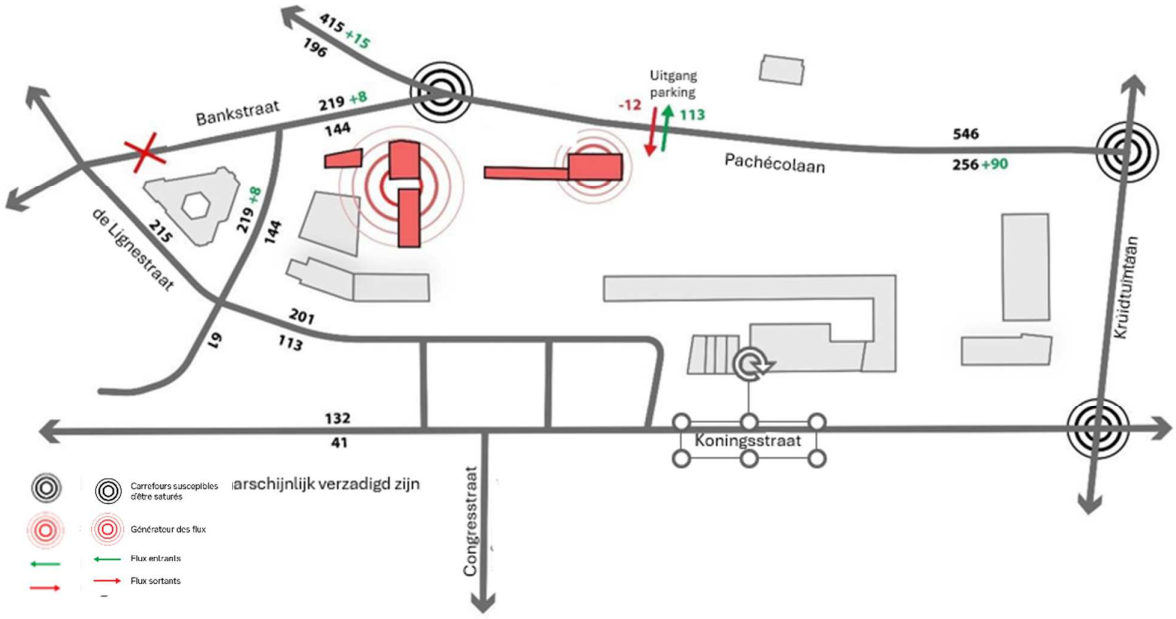
In de richting van de Kruidtuinlaan kunnen de bijkomende geïnduceerde stromen niet worden verwaarloosd, aangezien ze een toename van ~50% vertegenwoordigen, net als in het trendscenario. In de andere richting, naar het stadscentrum, vertegenwoordigen ze een lichte stijging van 5%.



Spreiding van de extra verkeersstromen voor scenario 2 - ochtendpiek (8.00-9.00 uur)

In dit scenario zouden ~70 voertuigen de parkeergarage in de Pachecolaan verlaten, richting Kruidtuinlaan, bovenop de 256 reeds aanwezige voertuigen, en zouden ~20 voertuigen de parkeergarage verlaten, richting het stadscentrum, bovenop de 546 reeds aanwezige voertuigen om vervolgens ofwel hun weg voort te zetten naar het centrum via de Berlaimontlaan, ofwel in oostelijke riching via de Bankstraat en de Oratoriënbergstraat.

In de richting van de Kruidtuinlaan zijn de bijkomende geïnduceerde stromen niet zo significant als voor de twee vorige routes. In feite vertegenwoordigen ze een toename van ~30%, minder dan de toevoeging die wordt veroorzaakt door het trendscenario. In de andere richting, naar het stadscentrum, vertegenwoordigen ze een lichte stijging van ~3%.



Spreiding van de extra verkeersstromen voor scenario 3 - ochtendpiek (8.00-9.00 uur)

In dit scenario zouden ~90 voertuigen de parkeergarage in de Pachecolaan verlaten, richting Kruidtuinlaan, bovenop de 256 reeds aanwezige voertuigen, en zouden ~25 voertuigen de parkeergarage verlaten, richting het stadscentrum, bovenop de 546 reeds aanwezige voertuigen om vervolgens ofwel hun weg voort te zetten naar het centrum via de Berlaimontlaan, ofwel in oostelijke riching via de Bankstraat en de Oratoriënbergstraat.

In de richting van de Kruidtuinlaan zijn de bijkomende geïnduceerde stromen niet te verwaarlozen, aangezien ze een toename van ~35% vertegenwoordigen, en in de andere richting vertegenwoordigen ze een toename van 10%.

Een vergelijking van de 4 scenario's wijst op het volgende, vergeleken met de verwachte verandering volgens het trendscenario:

- **de situatie is gunstiger in het geval van scenario 2;**
- **de situatie is zeer vergelijkbaar voor scenario 1 en 3.**

In alle gevallen zijn de verschillen tussen de 3 scenario's in het licht van het trendscenario niet van die aard dat ze de situatie met betrekking tot automobiliteit in de wijk significant veranderen.

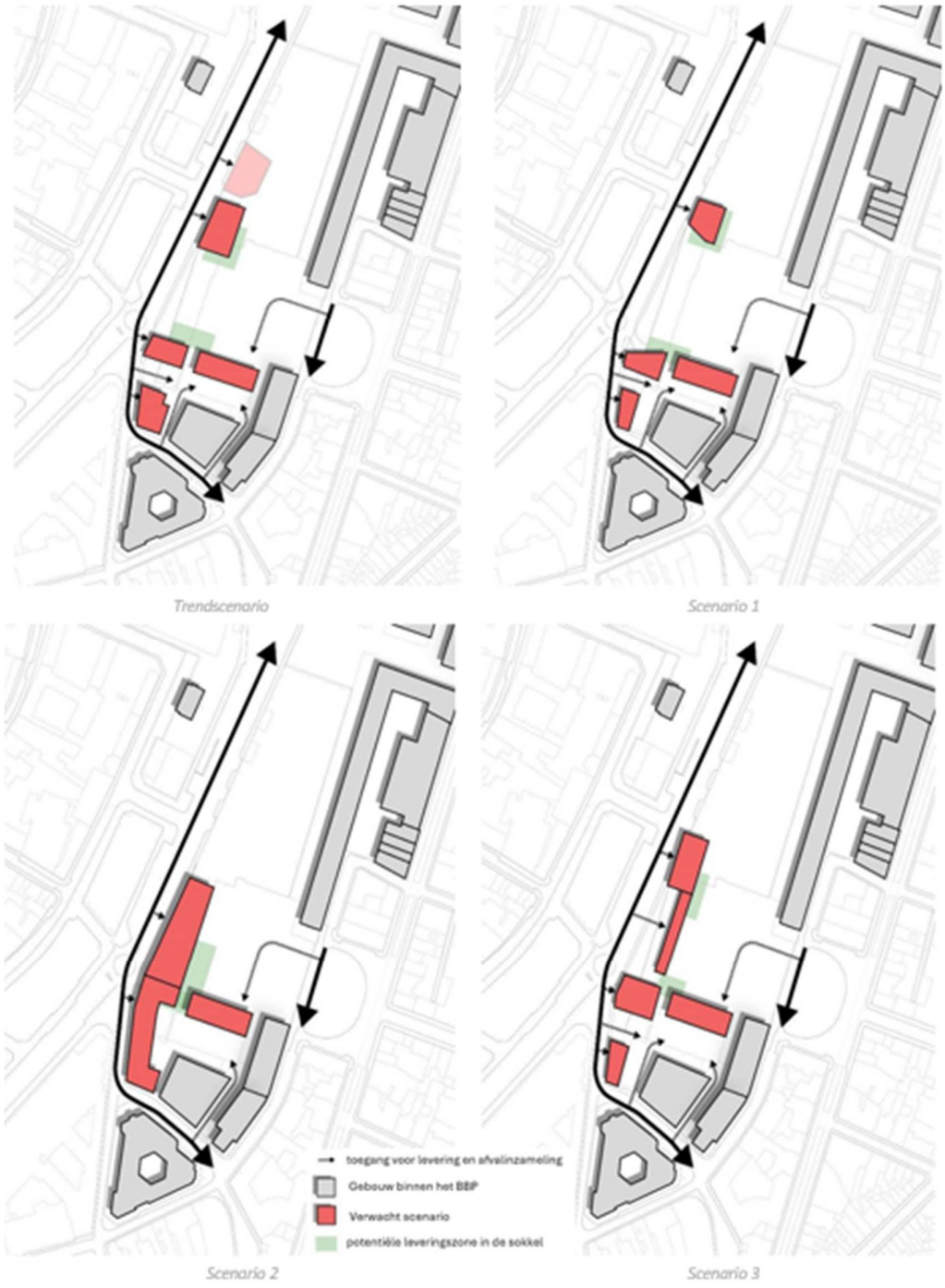
Er moet ook worden opgemerkt dat de scenario's geen invloed hebben op de toegang voor de hulpdiensten via de op- en afrit van de Rivolistraat voor de federale politie en de DBDMH. De scenario's hebben ook geen invloed op het toekomstige politiecommissariaat van Brussel-Elsene.

De nieuwe gebouwen zullen door hulpvoertuigen bereikbaar zijn aan de voet van de gebouwen op de weg, behalve voor gebouw G, dat toegankelijk is via een oprit binnen het blok. Deze situatie geldt ook voor de logistiek. Bovendien is de Esplanade nog steeds toegankelijk voor voertuigen dankzij de bestaande helling.

3 MOBILITEIT		Wijziging	Ophef.
Autoverkeer	De toename van het autoverkeer blijft beperkt ondanks de ontwikkeling van de site.	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig

3.6 LEVERINGEN

De stromen op de site kunnen als volgt worden georganiseerd, volgens de inplantingen van elk scenario:



Voor elk scenario hebben alle gebouwen een **directe toegang tot de weg** , wat leveringen gemakkelijker maakt. Voor gebouw G biedt een toegang via de weg tussen gebouw H en de school toegang tot de voet van de toren, ten zuiden ervan. Deze toegang, die rechtstreeks verbonden is met de liften, zal vooral handig zijn voor leveringen aan de handelszaken/voorzieningen/horeca die gepland zijn in gebouw G op de Esplanade. Hierdoor kunnen leveringen

worden uitgevoerd zonder het verkeer in de Oratoriënbergstraat te hinderen. Dezelfde aanpak kan worden voorgesteld voor gebouw H om de Bankstraat niet te beïnvloeden.

Voor de gebouwen die uitkijken op de Pachecolaan of de Bankstraat, **is het ook mogelijk om leveringszones te voorzien op de sokkel** via parkeergarages A en B, direct op het niveau van het gebouw, om het verkeer in de Pachecolaan niet te hinderen.

Hierdoor is de werking ongeacht het scenario vrijwel identiek, met als enige en beperkte uitzondering het commerciële volume op de sokkel dat is voorzien in het trendscenario, dat een extra toegang toevoegt die waarschijnlijk een grotere impact zal hebben op de Pachecolaan. Die toegang is niet mogelijk vanaf de achterkant, op de sokkel, in parkeergarage A, aangezien de toegangshellingen zich daar bevinden. Voor dit volume - dat gezien de oppervlakte ook een grote supermarkt nodig heeft - is er geen realistisch alternatief voor leveringen via een halte in de Pachecolaan. Deze halte kan echter worden voorzien op de bestaande busparkeerplaatsen, die dan worden verplaatst zonder impact op het verkeer.

De andere drie scenario's, die dit volume niet bieden, hebben een positieve impact in vergelijking met het trendscenario, omdat hun volumes geleverd kunnen worden via de rijweg of via gebieden die ontwikkeld moeten worden op de sokkel, in de parkeergarages A en B.

De analyse van het beheer van de leveringen in de verwachte situatie geeft geen uitsluitsel over de vraag of het BBP Pacheco al dan niet moet worden opgeheven.

Voor afvalophaling, zie *hoofstuk 10 - Materialen en Afval*. **De verschillen tussen de scenario's zijn niet significant en ze maken allemaal een geoptimaliseerde inzameling mogelijk. De opheffing van het BBP heeft geen impact op die kwestie;**

Wat betreft de toegang voor hulpvoertuigen zijn alle gebouwen - behalve gebouw A4 of het gebouw op de sokkel voor de Esplanade en gebouw H in scenario 2 - toegankelijk langs twee kanten: gebouw G via de Esplanade[11] (noord) en de steeg tussen het gebouw en de school (zuid), gebouw H via de Bankstraat (west) en de steeg tussen het gebouw en gebouw G (oost).



Trendscenario *Scenario 1*

Trendscenario *Sce*

[11] Ter herinnering: de Esplanade is toegankelijk voor de hulpdiensten dankzij een 16 m lange helling.



Deze dubbele toegang maakt het gemakkelijker voor de hulpdiensten en verhuiswagens om de site te gebruiken. Grote voertuigen en ladders kunnen worden ingezet dankzij voldoende brede doorgangen (minimaal 12 meter tussen gebouw G en de school en tussen gebouw H en de school).

Ter herinnering: gebouwen met meer dan acht verdiepingen moeten aan elke gevel een interventietoegang hebben. Dat geldt voor alle scenario's behalve 2. Met de intentie om een gesloten eiland te creëren, wordt de toegang tussen gebouw H en de school verwijderd en worden de werkzaamheden aan de oostgevel van laatstgenoemde complexer, hoewel het mogelijk is dankzij de toegang tussen de school en blok C. Dit scenario heeft dus een negatieve impact op gebouw H in vergelijking met de andere gebouwen.

De gebouwen A4 of de gebouwen in de sokkel voor de Esplanade bieden alleen toegang voor voertuigen aan één gevel die uitkijkt op de Pachecolaan, maar ze tellen niet meer dan acht verdiepingen.

Bijvoorbeeld bij noodgevallen en verhuizingen:

- **de scenario's met BBP (trendscenario en scenario 1) hebben een negatieve impact vanwege het volume van A4. Bovendien impliceert scenario 1, waarin een terugsprong van 9 meter wordt voorgesteld voor gebouw G, een doorgang van 12 meter tussen dit gebouw en de school. In de andere scenario's is deze doorgang tussen 15 en 18 meter breed.**
- **De scenario's zonder BBP (scenario's 2 en 3) bieden ofwel geen volume in A4 ofwel een zeer klein volume. Het volume op de sokkel voor de Esplanade heeft echter een vergelijkbare impact als een volume in A4 (een enkele toegankelijke gevel), maar is veel lager, waardoor de impact beperkt is. In scenario 3 is volume G bijzonder hoog, maar de doorgang tussen dit volume en de school is breder (18 meter), waardoor de impact vergelijkbaar of zelfs licht positief is in vergelijking met het trendscenario en scenario 1.**
- **Scenario 2 is een speciaal geval omdat de wens om blok A3 af te sluiten het moeilijker maakt om noodinterventies uit te voeren op gebouw H vanuit het oosten.**

Geen enkel scenario springt eruit. Het opheffen van het BBP zal verschillende soorten gevolgen hebben, maar geen van alle meer of minder significant.

3.7 PARKEREN

Geïnduceerde behoeften

De geïnduceerde behoeften aan parking worden geraamd op basis van de extra oppervlakte die door de ontwikkeling van de site wordt gegenereerd en op basis van de volgende hypothesen[12]:

- Woningen: 1 plaats per 100 m² woning[13];
- Handelszaken/Voorzieningen, voor de werknemers: 1 plaats per 50 m²;
- Handelszaken/Voorzieningen, voor de bezoekers: 1 plaats per 20 m².

Ter herinnering: er zijn twee grote parkeerterreinen op de sokkel onder de Esplanade en de tuin van Pechère. De parkeerplaatsen in deze parkeergarages zijn als volgt verdeeld:

Parking A		Eigenaar	Uitbater	Parking B		Eigenaar	Uitbater
				Verdieping -1	**142**	RAC1	Federale Politie
				Verdieping -2	**223**	RAC1	Federale Politie
				Verdieping -3	**242**	RAC1	Federale Politie
Verdieping -1	**334**	Financietoren	De Regie der Gebouwen	*Verdieping -4*	**213**	RAC4	/
Verdieping -2	**369**	Financietoren	Regie der Gebouwen / RAC4	*Verdieping -5*	**206**	RAC4 (80%) RAC2 (20%)	BePark BPS
Verdieping -3	**354**	RAC4	QPark				
TOTAAL	**1057**			**TOTAAL**	**1026**		

Spreiding van parkeren per eigenaar en uitbater van parkings A en B (ARIES, Stad Brussel, 2018 / QPark, BUUR PoS, 2024).

Deze parkings A en B hebben dus een capaciteit van 1.476 plaatsen (exclusief de plaatsen die gereserveerd zijn voor de federale politie, maar exclusief de plaatsen die gereserveerd zijn voor de Financietoren) met een gemiddelde bezettingsgraad van 75%. Voor deze parkeergarages blijven gemiddeld 369 plaatsen over. Het is mogelijk dat het toekomstige politiecommissariaat in de de Lignestraat een deel van de parkeerplaatsen in parkeergarage B zal gebruiken voor zijn personeel. Gezien het gebrek aan informatie en het feit dat het toekomstige politiecommissariaat over een eigen parkeerplaats zal beschikken, is het echter onmogelijk om het effect kwantitatief in te schatten. Deze plaatsen zouden worden gebruikt door personeel dat vanwege zijn werktijden geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer, ook niet midden in de nacht. Daardoor zullen de parkeerplaatsen zeer weinig gebruikt worden omdat de ruimtes voor kantoren en handelszaken/voorzieningen leeg zullen zijn.

Er zijn twee andere parkeerplaatsen buiten de site, maar wel vlakbij:

[12] Cémathèque de la Wallonie, Stationnement 4 - Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers: quelle stratégie, november 2015.

[13] De Brusselse wetgeving legt twee parkeerplaatsen per 100 m² woning op. Deze wetgeving lijkt momenteel echter verouderd te zijn en is in feite het voorwerp van tal van afwijkingen. De besprekingen met de gewestelijke autoriteiten (Urban en Leefmilieu Brussel in het bijzonder) en de ambities van de lokale en gewestelijke autoriteiten om het autogebruik te verminderen, vooral in het stadscentrum, leidden tot het compromis om de hypothese van één parkeerplaats per woning te gebruiken en dus af te wijken van de geldende wetgeving in dit MER. Ook Good Living, dat de huidige GSV zal vervangen, gaat in deze richting.

- Parking Royal (de Lignestraat) met 159 plaatsen en een gemiddelde bezettingsgraad van 75%, waardoor er nog 40 plaatsen beschikbaar zijn;
- Parking Passage 44 (Ommegangstraat) met 526 plaatsen en een bezettingsgraad van 41%, waardoor er nog 310 plaatsen beschikbaar zijn.

Met deze drie parkings zijn er in de bestaande situatie in totaal nog **719 plaatsen** beschikbaar (en 544 plaatsen zonder de plaatsen in de Financietoren).

De tabellen hieronder geven een gedetailleerd overzicht van de parkeerbehoeften voor elk scenario:

SCENARIO 0

	Gebieden	Plaatsen de parkeren vereist
Huizen	49.739	497
Plaatsen van werk	780	39
Winkels/uitrusting	4.780	96
TOTAAL		632

SCENARIO 1

	Gebieden	Plaatsen de parkeren vereist
Huizen	49.736	497
Plaatsen van werk	3.127	156
Winkels/uitrusting	3.127	63
TOTAAL		716

SCENARIO 2

	Gebieden	Plaatsen de parkeren vereist
Huizen	46.442	464
Plaatsen van werk	-5.430	-272
Winkels/uitrusting	2.570	51
TOTAAL		244

SCENARIO 3

	Gebieden	Plaatsen de parkeren vereist
Huizen	49.443	494
Plaatsen van werk	535	27
Winkels/uitrusting	6.535	131
TOTAAL		652

Raming van de extra parkeerbehoeften gegenereerd door het project volgens de verschillende scenario's

Uit deze schattingen blijkt dat scenario 2 een kleinere impact zal hebben op parkeren, omdat de extra behoefte grotendeels kan worden opgevangen door het huidige restaanbod. Het trendscenario en scenario 3 hebben een grotere impact, hoewel hun extra behoeften ook kunnen worden opgevangen door het huidige resterende parkeeraanbod. Scenario 1 heeft daarentegen een negatief effect, omdat de extra behoefte zal leiden tot volledige verzadiging van het huidige parkeeraanbod buiten de straat, waardoor er geen ruimte meer is voor extra parkeerruimte voor uitzonderlijke evenementen of voor de opvang van de verschuiving door de verminderde parkeerruimte op straat.

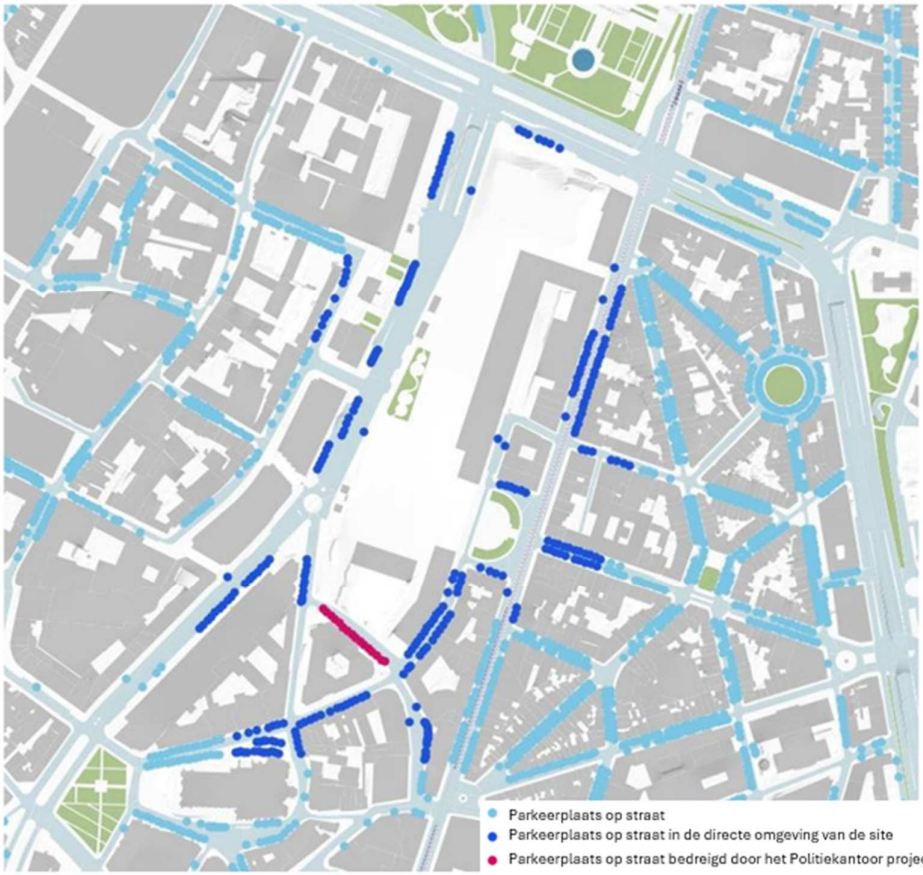
Er moet worden opgemerkt dat parkeerplaatsen (woningen/kantoor) tot op zekere hoogte kunnen roteren tussen de gebruikers.

Voor alle scenario's laten de cijfers zien dat er geen behoefte is aan extra parkeergelegenheid. Aangezien een groter parkeeraanbod de gebruikers aanmoedigt om een auto te bezitten, zou de ontwikkeling van dit aanbod in tegenspraak zijn met de gemeentelijke en gewestelijke ambities op het vlak van mobiliteit, die de rol van de auto in het dagelijkse leven van de Brusselaars willen verkleinen. Het lijkt dan ook strategischer om dat aanbod niet te ontwikkelen, maar eerder om de infrastructuur en faciliteiten op te zetten die nodig zijn om de modal shift te vergemakkelijken.

Bovendien is het belangrijk om rekening te houden met het feit dat de omvorming van kantoorruimte in woningen zeer waarschijnlijk een langetermijnproces is. Dit betekent dat een tijdelijke periode van parkeerverzadiging mogelijk is voor de scenario's met veel herontwikkeling.

Potentieel voor verschuiving van parkeren op de weg naar buiten de weg

In dit hoofdstuk wordt het effect van de scenario's op het parkeren op de weg in de omgeving geëvalueerd. Dit deel is gebaseerd op de volgende parkeerplaatsen in de directe omgeving van de site:



Parkeerplaatsen op de weg (Brussel Mobiliteit en Urbis, 2023)

Er zijn ongeveer 300 parkeerplaatsen op de weg in de directe [illegible] in de Pachecolaan en ongeveer vijftien in de Oratoriënbergstraat, [illegible] in het kader van het project voor het politiecommissariaat van Brus[illegible]

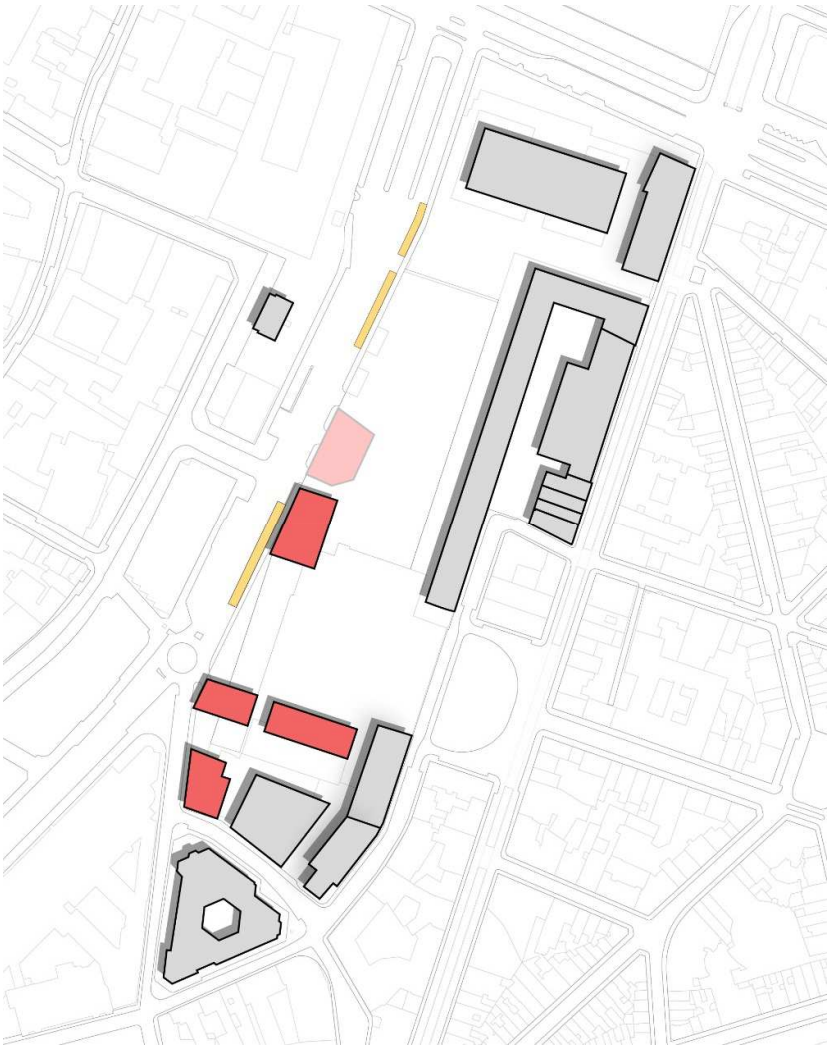
Emplacements en voirie
Emplacements en voirie aux abords directs du site
Emplacements en voirie menacé par le projet de Commissariat

Ter herinnering: in het geval van het trendscenario en scenario 3 blijven er minder dan honderd plaatsen beschikbaar in de nabijgelegen parkeergarages buiten de weg, voor scenario 2 ongeveer 500 en geen enkele voor scenario 1. Het trendscenario en de scenario's 2 en 3 maken het dus mogelijk om de verschuiving in parkeren volledig op te vangen indien plaatsen worden geschrapt in de Pachecolaan en de Oratoriënbergstraat. Dit betekent dat de laan herontwikkeld kan worden zonder deze beperking, waardoor er meer mogelijkheden zijn voor vergroening, meer ruimte voor actieve vervoersmiddelen, enz.

Scenario 1 biedt geen mogelijkheden voor schuiving van parkeergelegenheid buiten de weg, dus het effect is negatief vergeleken met de andere drie scenario's.

Parkeerplaats voor touringcars

De locaties van touringcars in de Pachecolaan worden gedetailleerd op de kaart hieronder:



Parkeerplaatsen voor touringcars in de Pachecolaan

Een harmonieus samengaan van de nieuwe openbare ruimten, de handelszaken/voorzieningen in de Pachecolaan en de touringcars lijkt bespottelijk. Het verdient daarom de voorkeur om ze te schrappen. Dit zou betekenen dat de gevels die uitkijken op de laan, niet langer geblokkeerd zouden zijn, waardoor het mogelijk zou zijn om ze nieuw leven in te blazen, gebruikers aan te moedigen om ze weer in gebruik te nemen en de voetgangerspaden aangenamer te maken. Daarnaast kan het opnemen van parkeerplaatsen voor touringcars in parkeergarages worden overwogen in scenario 2, maar ook in mindere mate in het trendscenario en in scenario 3. Ter herinnering: scenario 1 zou leiden tot een verzadiging van de omliggende parkings.

Een opheffing van het BBP is op dit punt irrelevant.

3 MOBILITEIT			Wijziging	Ophef.
	Parkeren	Het promoten van een proactief parkeerbeleid kan helpen om het aantal parkeerplaatsen op straat tot een minimum te beperken en een modal shift aan te moedigen.	**Gelijkwaardig** Een gewijzigd BBP kan het aantal parkeerplaatsen verder beperken.	**Gelijkwaardig** De GSV en het GMP zijn van toepassing op de site.

De conclusies met betrekking tot **de geïnduceerde vraag en de impact op de wijk** kunnen als volgt worden samengevat:

3	MOBILITEIT	Wijziging	Ophef.
3.2	Regelgevende context	**Meer finesse in het gegeven kader**	**De dialoog tijdens het SV-beoordelingsproces moet ervoor zorgen dat de locatie comfortabel en functioneel is, binnen het kader van strategische stedenbouwkundige documenten, richtlijnen en het GMP.**
3.3	Geïnduceerde vraag en impact op de buurt	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
		Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
	Voetgangers	**Het BBP-kader maakt een grotere nauwkeurigheid mogelijk, en daarmee een toegankelijkere hoog-laagverbinding van hoge kwaliteit. Opgemerkt moet worden dat in het trendscenario het project de belangrijkste drijfveer was voor kwaliteit van de verbinding.**	**Zonder wettelijke beperkingen is de kwaliteit van de hoog-laagverbinding niet langer gegarandeerd. Richtlijnen maken echter wel melding van deze verbinding (GewOP, 2005 en GemPDO, 2024).**
	Fietsen	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
	Openbaar vervoer	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
	Autoverkeer	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
	Parkeren	**Gelijkwaardig** Een gewijzigd BBP kan het aantal parkeerplaatsen verder beperken.	**Gelijkwaardig** De GSV en het GMP zijn van toepassing op de site.

4 CONCLUSIES

4.1 BELANGRIJKSTE FUNCTIES VOOR DIT THEMA

Actieve modi

De herontwikkeling van de site heeft geleid tot een toename van het aantal fietsers. Dit versterkt de behoefte om door te gaan met het ontwikkelen en verbeteren (kwaliteit, comfort en veiligheid) en uitbreiden van de fietsinfrastructuur. Dit impliceert:

- een echte continuïteit van de paden;
- fietsenstallingen voor de bewoners van de site;
- fietsenstallingen voor de bezoekers.

De huidige GSV-regelgeving legt drempels op voor fietsparkeren per woning, dus een opheffing van het BBP zal geen gevolgen hebben.

Wat de voetgangersverbindingen betreft, is een hoog-laagverbinding die gemakkelijk te gebruiken en toegankelijk is voor PBM's een must: zo wordt het gemakkelijker om het hart van de site en de verschillende openbare ruimten van het RAC te activeren. Deze verbinding moet op een duidelijke en effectieve manier tot stand worden gebracht, ongeacht het toekomstige ontwikkelingsscenario. De noord-zuidverbinding tussen de Esplanade en het binnenblok A3, tussen de gebouwen H en G, heeft geen groot nut en is zelfs in tegenspraak met de ambitie om het binnenblok rustig en residentieel te maken in plaats van er een doorgang van te maken.

Openbaar vervoer

Het aanbod openbaar vervoer voor de site is talrijk en dicht, met verschillende bus- en tramhalten in de directe omgeving van de site, een regionaal station en een metrohalte. De site heeft dus voldoende capaciteit om de extra vraag op te vangen. Bovendien zullen de komst van tram 15 en een intensivering van het aanbod in station Congres de dienstverlening verder versterken. Het aanbod zal moeten anticiperen op en voldoen aan de toename van de vraag die wordt gegenereerd door de toekomstige gebruikers van de wijk, de nieuwe voorzieningen en de handelszaken. De inrichtingen zullen moeten worden aangepast om het comfort en de veiligheid van gebruikers van het openbaar vervoer te bevorderen. De opheffing heeft geen impact.

Wegverkeer

Gelet op de verkeerssituatie in de wijk op het vlak van wegverkeer, blijft de toename van de stromen door de ontwikkeling van de site voor alle scenario's relatief beperkt. Met betrekking tot het trendscenario zijn de verschillen minimaal, alleen scenario 2 wijkt een beetje af. Deze cijfers moeten echter nog genuanceerd worden, omdat ze gebaseerd zijn op gegevens van de hele regio. Aangezien BBP Pacheco in het stadscentrum ligt en uitstekende vervoersverbindingen heeft, zullen toekomstige bewoners en gebruikers waarschijnlijk minder gebruik maken van hun auto. Desondanks moeter nog steeds een beleid voor duurzame verplaatsingen worden opgesteld en verder worden gepromoot voor de bestaande bedrijven en de toekomstige woningen en handelszaken op de site. De opheffing heeft geen impact.

Parkeren

De parkeerbehoefte vereist de implementatie van een voluntaristisch beleid dat gedeeltelijk werd ondersteund door het BBP. Het aantal parkeerplaatsen moet tot een minimum worden beperkt in vergelijking met de huidige normen in

het BHG om de vraag naar auto's niet te stimuleren, maar om toekomstige bewoners en gebruikers aan te moedigen om gebruik te maken van actieve vervoersmiddelen en/of vervoerswijzen. Zonder een BBP, met het Regionaal Mobiliteitsplan en de toekomstige GSV die momenteel ontworpen worden, zou de minimale parkeerdrempel per woning lager moeten zijn om beter aan te sluiten bij de huidige praktijken. De opheffing zal daarom een beperkte impact hebben, aangezien de richtlijnen ook bedoeld zijn om het parkeren van auto's te beperken.

Bovendien betekent de huidige overcapaciteit van parkings voor alle scenario's behalve voor scenario 1 dat parkeerplaatsen in de Pachecolaan kunnen worden geschrapt. Dit zou meer manoeuvreerruimte bieden bij het herinrichten van de laan en het integreren van andere gebruikswijzen (actieve vervoerswijzen, ontharding, vergroening, gezellige ruimten, enz.).

Deze conclusies en hun impact in geval van wijziging of opheffing van het BBP kunnen als volgt worden samengevat:

3	MOBILITEIT		Wijziging	Ophef.
3.2	**Regelgevende context**	Het BBP Pachéco legde regels op met betrekking tot parkeren, parkeerplaatsen en verbindingen tussen de boven- en benedenstaden toegankelijkheid van de locatie, bescherming en verbetering van routes voor actieve vervoerswijzen. Zonder BBP verdwijnen deze regels, , net als de aanbevelingen. Bij gebrek aan een BBP blijven de bestaande regels en heffingen van toepassing om de mobiliteitsuitdagingen aan te gaan.	**Meer finesse in het gegeven kader**	**De dialoog tijdens het SV-beoordelingsproces moet ervoor zorgen dat de locatie comfortabel en functioneel is, binnen het kader van strategische stedenbouwkundige documenten, richtlijnen en het GMP.**
3.3	**Geïnduceerde vraag en impact op de buurt**	De vraag naar mobiliteit die door de verschillende geplande ontwikkelingen wordt gegenereerd, is min of meer dezelfde. Er is geen verschil met of zonder BBP.	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
		De verwachte effecten op de buurt in termen van mobiliteit zijn min of meer hetzelfde voor elk scenario. Er is geen verschil met of zonder BBP.	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
	Voetgangers	Aan de verbinding tussen de boven- en benedenstad werken tussen de Esplanade en de boulevard op een manier die begrijpelijk en comfortabel is voor actieve vervoerswijzen. Deze verbinding moet worden geoptimaliseerd, ongeacht het toekomstige ontwikkelingsscenario voor de locatie.	**Het BBP-kader maakt een grotere nauwkeurigheid mogelijk, en daarmee een toegankelijkere hoog-laagverbinding van hoge kwaliteit. Opgemerkt moet worden dat in het trendscenario het project de belangrijkste drijfveer was voor kwaliteit van de verbinding.**	**Zonder wettelijke beperkingen is de kwaliteit van de hoog-laagverbinding niet langer gegarandeerd. Richtlijnen maken echter wel melding van deze verbinding (GewOP, 2005 en GemPDO, 2024).**
	Fietsen	Verwachte toename van het fietsen. Het verbeteren en ontwikkelen van fietsinfrastructuur zal deze groei stimuleren (kwaliteit, comfort en veiligheid).	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
	Openbaar vervoer	De huidige kwaliteit van het openbaar vervoer kan de vraag absorberen die door elk scenario wordt gegenereerd, en die zal alleen maar verbeteren (tram 15, meer tramaanbod bij Brussel-Congres).	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
	Autoverkeer	De toename van het autoverkeer blijft beperkt ondanks de ontwikkeling van de site.	Gelijkwaardig	Gelijkwaardig
	Parkeren	Het promoten van een proactief parkeerbeleid kan helpen om het aantal parkeerplaatsen op straat tot een minimum te beperken en een modal shift aan te moedigen.	**Gelijkwaardig** Een gewijzigd BBP kan het aantal parkeerplaatsen verder beperken.	**Gelijkwaardig** De GSV en het GMP zijn van toepassing op de site.

4.2 AANBEVELINGEN

Uit de mobiliteitsanalyses voor de verschillende alternatieven kunnen de volgende aanbevelingen worden geformuleerd:

Inrichtingen

- Het oversteken van de Pachecolaan veiliger maken, gezien de grote breedte van de weg. Het doel van toekomstige ontwikkelingen is om het berijdbare gedeelte van de weg kleiner te maken;
- De inrichtingen aanpassen aan de voet van de Esplanade, in de Pachecolaan, waar de verkeersstromen samenkomen;
- Zorgen voor veilige en comfortabele verbindingen met de halten van het openbaar vervoer, met speciale aandacht voor de plaatsen waar verkeersstromen elkaar kruisen;
- Het Congresplein, de de Lignestraat en de Vandermeulenstraat zodanig inrichten dat het voetgangers- en fietsverkeer tussen de Esplanade, de Koningsstraat en de Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwwijk in het algemeen vlot kan verlopen.
- De ondergrondse doorgang tussen het Congresstation en het RAC behouden en gezelliger maken. De kans benutten om de hoog-laaverbinding die deels bestaat, te versterken via de halte Brussel-Congres: de verbinding bestaat tijdens de openingsuren van het station, maar niet 24 uur per dag, en deze verbinding is slechts een trap;
- Omwegen en doodlopende wegen op voetgangersroutes vermijden;
- Zorgen voor toegankelijkheid van de hele site, ook voor personen met beperkte mobiliteit.

Evolutie van het modale aandeel

- Mogelijkheden implementeren om het modale aandeel voor een voluntaristisch mobiliteitsbeleid te verbeteren: kwaliteit van alternatieve voorzieningen en inrichtingen, aanbod voor het delen van voertuigen en tweewielers, enz.).
- Het opstellen van ambitieuze bedrijfsvervoerplannen voor de kantoren die reeds aanwezig zijn op de site;
- Gesloten fietsenstallingen voorzien bij de ingangen van de verschillende kantoor- en woongebouwen.
- Parkeerplaatsen voor (gemotoriseerde) tweewielers in de openbare ruimte voorzien;
- Oplaadpunten voor fietsen, tweewielers, auto's en kleine logistieke voertuigen voorzien;

Openbaar vervoer

- Het GEN-aanbod verbeteren aan het station Congres.
- De toekomstige tramlijn in de Pachecolaan invoeren en zorgen voor een gemakkelijke toegang tot de toekomstige halten;
- Erop toezien dat de halten comfortabel zijn: toegankelijkheid, bushokjes, zichtbaarheid, dynamische displays, enz.

Parkeren en parkings

- Langdurig parkeren op de weg ontmoedigen voor privévoertuigen en ernaar streven om dat op de lange termijn gedeeltelijk uit te bannen. Parkeerplaatsen reserveren op de openbare weg voor autodelen, taxi's en fietsen, die van ver zichtbaar zijn en gemakkelijk toegankelijk. Zorgen voor fietsparkeerplekken in openbare doorgangen op privéterrein, voornamelijk voor niet-bewoners;
- Parkings optimaliseer en bewegwijzeren om het dagelijks gebruik ervan te vergemakkelijken (overdag parkeren voor kantoorpersoneel, 's avonds parkeren voor plaatselijke bezoekers, evenementen, langparkeren voor de omwonenden, enz.). Zorg besteden aan het ontwerp en onderhoud om het gevoel van veiligheid te verbeteren;
- Bewegwijzering en dynamische weergave van de andere nabijgelegen openbare parkings en hun bezettingsgraad verbeteren (Parking 44,...). ;

- Voetgangerstoegangen tot de parkings voorzien, die toegankelijk zijn voor het publiek vanaf de Koningsstraat en/of het Congresplein, zodat ze gemakkelijk toegankelijk zijn voor bewoners en bezoekers van de wijk Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw, en in het bijzonder voor de activiteiten van het Koninklijk Circus;
- De mogelijkheden onderzoeken om enkele plaatsen voor touringcars te voorzien in de parking.

Bouwplaats, Noodgevallen, Leveringen

- De organisatie van de toekomstige bouwplaatsen optimaliseren: rekening houden met de aanwezigheid van openbare instellingen voor noodgevallen (brandweer, politie), de school en toekomstige bewoners;
- Zones voorzien die toegankelijk zijn voor de voertuigen van hulpdiensten/onderhoud/verhuizingen van buiten het RAC en voor gebouwen met voldoende vrije ruimte voor het manoeuvreren en inzetten van hulpvoertuigen en apparatuur;
- Leveringszones voorzien in de parkings, bij voorkeur binnen de gebouwen.