3.

MOBILITEIT

Versie voor afronding - november 2024

BU UR
Part of Sweco

Inhoudstafel

1 INLEIDING 3

1.1 Geraadpleegde bronnen 3

1.2 Evaluatiemethode 4

1.3 Ondervonden moeilijkheden/niet verkregen informatie 7

2 ANALYSE VAN DE BESTAANDE JURIDISCHE SITUATIE 8

2.1 Regelgevende context 8

2.2 Beleidsdocumenten 12

2.3 Conclusie van de wettelijke bestaande situatie 26

3 ANALYSE VAN DE BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND 27

3.1 Voertuigen 27

3.2 Openbaar vervoer 32

3.3 Parkeren 41

3.4 Fietsen en micromobiliteit 47

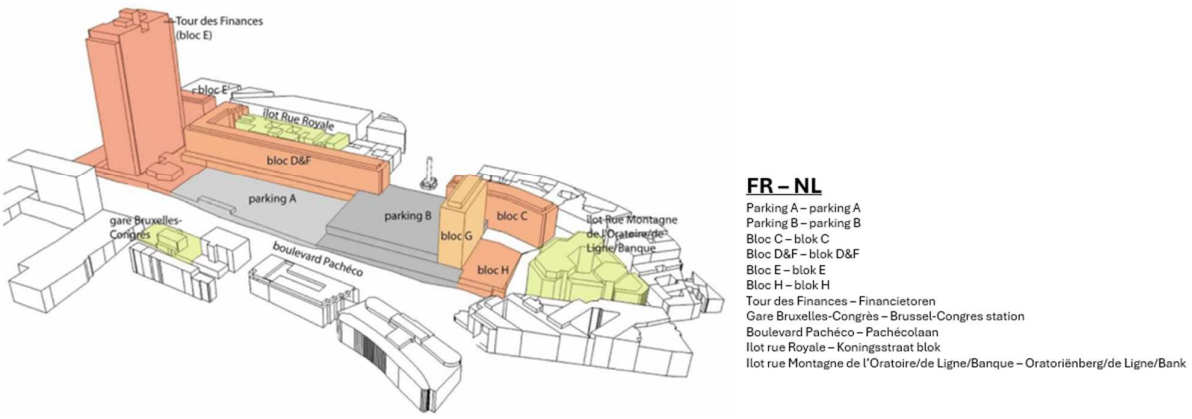
3.5 Voetgangers 52

3.6 Lopende projecten 55

3.7 Conclusie van de huidige situatie 55

1 INLEIDING

Ter herinnering, hieronder een overzicht van de site vóór het BBP, met de namen van de ruimten en gebouwen:



RAC voor het BBP Pacheco

1.1 GERAADPLEEGDE BRONNEN

1.1.1 Bibliografie

AMENAGEMENT sc (2005), *Etude d'incidences du PPAS Gaucheret*

AGORA (ed.) (2007), Rapport du *Plan directeur couvrant la mise en oeuvre des zones 30 dans le quartier Royal-Centre-Martyrs*

ARIES Consultants - SSA/XX (2008), *Effectenstudie*: *Renovatie en uitbreiding gebouwen D & F - site voormalig Rijksadministratief Centrum*

ATELIERS LION + MSA (uitg.) (2006), 'Nota Mobiliteit' in *Ontwerp van Richtschema van het Hefboomgebied nr. 6* "Kruidtuin"

ATELIERS LION + MSA (uitg.) (2008), 'Nota Mobiliteit' in het Voorlopig verslag van het *Richtschema van het Hefboomgebied nr. 6 "Kruidtuin"*

Leefmilieu Brussel (BIM) (2008), 'Stand van zaken van de mobiliteit in de grote bedrijven in het Brussels Gewest - Analyse van de bedrijfsvervoerplannen', [online] geraadpleegd op 27/02/2009, beschikbaar op: https://document.environnement.brussels/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=6680&seule=1

Leefmilieu Brussel (BIM) (2008), 'Plan de déplacements d'entreprises - Transmission du rapport de la Phase 1- DEXIA

BANQUE, boulevard Pachéco 44, 1000 Bruxelles, 30/07/2008

DEMANET, M. & MAJOT, J. P. (1995), *Région de Bruxelles-Capitale - Manuel des Espaces publics Bruxellois*,

Editions Iris, Brussel

OMGEVING/ARCADIS/IDEA consult/Tritel/o2 consult (tijdelijke vereniging) (2008), Het ruime Zaventemse - Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, wo afdeling ruimtelijke planning, vierde tussentijdse nota (versie mei 2008)

Thomas Ermans, Céline Brandeleer, Michel Hubert, Kevin Lebrun en Florentine Sieux, "Woon-werkverkeer: stand van zaken en actiemogelijkheden voor bedrijven", Brussels Studies [On line], Syntheseverslagen, nr. 125, online 02 juli 2018, geraadpleegd op 22 april 2024. URL : http://journals.openedition.org/brussels/1680 ; DOI : https://doi.org/10.4000/brussels.1680

http://www.cambio.be/c

De Lijn, http://www.delijn.be

STIB-MIVB, stib-mivb.be

Milieueffectrapport voor het BBP Pacheco, Aries, Stad Brussel, 2010-2012.

Milieueffectrapport voor stedenbouwkundige vergunning P396/2017, Aries, Stad Brussel, 2017.

Masterplan "De la ville haute à la ville basse" (Van de bovenstad naar de benedenstad), Bureau Bas Smets - Grau - Prof. Dr. Göbel Dr. Eric Corijn - Espaces Mobilités - Atelier Ruimtelijk Advies - Util - Plant En Houtgoed - Rotor - Up&Cie, 2021.

Aantal reizigers per station in 2023, NMBS.

1.2 EVALUATIEMETHODE

1.2.1 In aanmerking genomen geografisch gebied

Het geografische gebied bestaat uit de perimeter van het BBP en de zone die wordt begrensd door de Treurenbergstraat, de Wildewoudstraat, de Collegialestraat, de Komediantenstraat, de Sint-Laurensstraat, de Meiboomstraat, de Ommegangstraat, de Broekstraat, de Kruidtuinlaan, de Sint-Lazarusstraat, het Victoria Reginaplantsoen, de Kruidtuinstraat en de Koningsstraat.

1.2.2 Grote lijnen van de gebruikte redenering

De beschrijving van de bestaande situatie is gebaseerd op het Good Move plan, het Mobiliteitsplan van de Vijfhoek en op het GMP van de gemeente Sint-Joost-ten-Noode alsook het GewOP (voltooid op 02/12/2004), en het plan van de comfortzone van de Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuwwijk.

Beschrijving van vraag en aanbod van openbaar vervoer

Het huidige en verwachte aanbod van openbaar vervoer in 2020 wordt beschreven met vermelding van het type vervoer, de locatie van de haltes, de bestemming en de frequentie ervan. Een cartografisch document bevat de locatie van de haltes, de route van de lijnen en een indicatie van de totale transportcapaciteit tijdens de piekuren.

Op basis van de beschikbare informatie van de MIVB, de NMBS en Brussel Mobiliteit schat de auteur van het project de huidige en toekomstige restcapaciteit in, rekening houdend met de ontwikkeling van de infrastructuur en de toename van de vraag zonder uitvoering van het GGB.

Beschrijving van het verkeersaanbod en het gebruik ervan

Het rapport baseert zijn analyse op de vraag naar parkeerplaatsen, de vraag naar vervoer, de motoriseringsgraad en de modale verdeling.

Het verslag vermeldt dan ook:

- De capaciteit van de wegen in het geografische gebied en de specialisatie van de door het GewOP en het GMP gedefinieerde wegen;
- De rijrichtingen, het aantal rijstroken en de specialisatie worden op een cartografisch document weergegeven;
- Het geschatte volume en type voertuigen van en naar de in- en uitgangen van de site (met een duidelijke vermelding van de veronderstellingen die voor deze schattingen zijn gemaakt);
- Beschrijving van de verkeersstromen (geobserveerd of geschat door middel van modellen) en de verdeling van deze stromen over de verschillende verkeersassen aan de grenzen van het geografische gebied op basis van de oorsprong en de bestemmingen van de gebruikers die in het gebied circuleren en de routes die het vaakst door deze gebruikers worden genomen;
- Analyse van potentiële conflictsituaties: omvang van de files in het geografische gebied (een duidelijke definitie van dit begrip file wordt in de studie gegeven), potentieel gevaarlijke situaties, frequentie en ernst van verkeersongevallen;
- De toegankelijkheid van de site voor prioritaire voertuigen (in samenwerking met de betrokken politiediensten en de DBDMH) en in het algemeen het beheer van de voertuigen van de hulpdiensten in het geografische gebied (routes, toegang). Bijzondere aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van de kazerne DBDMH, gelet op het te bedienen gebied;
- De mechanismen die ervoor zorgen dat de verschillende operaties op het vlak van leveringen en vuilnisophaling zonder problemen voor de vlotte doorstroming van het verkeer kunnen worden uitgevoerd;

De kenmerken van het huidige wegverkeer worden ook beschreven en weergegeven op een cartografisch document met als doel de capaciteitsreserve te bepalen van de aangrenzende wegen en de hoofdassen die toegang geven tot de site.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan het verkeer en het parkeren van bussen.

Bovendien bevat het MER de gegevens die door Brussel Mobiliteit ter beschikking werden gesteld met betrekking tot de mogelijkheid om het kruispunt Sint-Lazarus/Victoria Regina op te waarderen.

Beschrijving van parkeervraag en -aanbod voor voertuigen

De kenmerken van het parkeeraanbod in het geografische gebied, op en buiten de weg (aard, volume en functie van de verschillende parkings, afstemming van het aantal plaatsen in elk van de op site voorziene parkings op de voorschriften van de GSV) en de bezettingsgraad op de juiste tijdstippen (ochtend- en avondspits) worden beschreven op basis van de gegevens die beschikbaar zijn in de verschillende mobiliteitsstudies, zo nodig aangevuld met een onderzoek op het terrein.

Ook de kenmerken van de parkeerbehoefte in het geografische gebied (op basis van de geschatte motoriseringsgraad van bewoners en gebruikers) worden besproken.

Beschrijving van het aanbod voor het fietsverkeer

De ruimte voor tweewielers (parkeren en verkeer) wordt beschreven aan de hand van een telling van de bestaande

infrastructuren en ontwikkelingsprojecten, met name door het lokaliseren van de gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes die zich in en nabij de perimeter van het BBP bevinden.

Beschrijving van het aanbod voor voetgangersverkeer

Het aanbod aan voetgangersverkeer wordt geanalyseerd om de snelheid, de veiligheid en het comfort van de routes tussen de verschillende huidige aantrekkingspolen (scholen, parken, haltes van het openbaar vervoer, handelszaken, enz.) te belichten.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de kwaliteit van de verkeersroutes van personen met beperkte mobiliteit.

Evaluatie van de effecten

- Vraag: de totale vervoersvraag in het geografische gebied zonder uitvoering van het BBP (=referentiesituatie); De totale vraag naar specifiek vervoer door toekomstige gebruikers en bewoners van de site tegen 2030;
- Modale verdeling: de geschatte verdeling over de verschillende vervoersmodi voor de nieuwe populatie van de site, volgens het type populatie dat waarschijnlijk zal reageren op het aanbod van woningen, kantoren en/of voorzieningen en de motoriseringsgraad met betrekking tot deze populatiecategorieën. Afgeleid uit de vraag., de specifieke bijdrage van toekomstige gebruikers en bewoners van de site aan de verkeersstromen, in het bijzonder:
    - een ruwe schatting van de verdeling van de voertuigstromen die op de verschillende wegen in het geografische gebied ontstaan, de opsporing van mogelijke conflictzones en een eerste analyse van potentieel gevaarlijke situaties;
    - een schatting van het aantal extra gebruikers van het openbaar vervoer (met een indicatie van de voor deze schattingen gemaakte veronderstellingen).
    - identificatie van de resulterende verzadigingspercentages van de wegen tijdens de spitsuren;
    - toereikendheid van het aanbod van het openbaar vervoer ten opzichte van de geschatte behoeften voor de nieuwe site (verzadigingsgraad);
    - Een algemene evaluatie van de parkeerbehoefte;
- Organisatie van de verkeersstromen: in antwoord op de verwachte modale verdeling, bepaling van de manier waarop hieraan moet worden voldaan (op en buiten de openbare weg), verplaatsingen binnen het BBP, verbindingen tussen het BBP en naburige blokken;
- Organisatie van de openbare ruimte: verdeling van de openbare ruimte voor het verkeer, het gebruik van de openbare ruimte door verkeerswegen, de inrichting, de aansluiting van bestaande en geplande wegen op elkaar. De ruimte voor tweewielers (parkeren en verkeer);
- De toegankelijkheid van de site: voor auto's, voetgangers, personen met beperkte mobiliteit, hulpdiensten en verhuisdiensten, fietsers; Optimale inplanting van de toegang tot de parking;
- Parkeren: het geplande parkeeraanbod binnen de perimeter van het BBP (op en buiten de openbare weg) volgens de voorschriften van de GSV; De afstemming van vraag en aanbod op het gebied van parkeren. De grondinname van autoparkeerplaatsen in de openlucht, de toegang(en) tot de ondergrondse parking(s) voorzien binnen de perimeter voor de toegang tot de gebouwen;
- Voetgangers: beoordeling van de manier waarop rekening wordt gehouden met voetgangersverkeer, met inbegrip van personen met beperkte mobiliteit. Vervoersomstandigheden, verbindingen met haltes van het openbaar vervoer, continuïteit van routes, snelheid en sluiproutes, leesbaarheid, wandelcomfort, kwaliteit van

de wegdekken, beheer van hoogteverschillen;

- Fietsers en tweewielers: Analyse van de huidige voorzieningen voor fietsverkeer en parkeren. Continuïteit, leesbaarheid, integratie in het verkeer, kwaliteit en positionering van parkeervoorzieningen, prioritering in termen van gebruik,… ;
- Leveringen: Analyse van de maatregelen die zijn genomen om leveringen (met name voor commerciële locaties), opslag, afvalverwijdering, hulpdiensten en verhuizingen, enz. te optimaliseren.

1.3 ONDERVONDEN MOEILIJKHEDEN/NIET VERKREGEN INFORMATIE

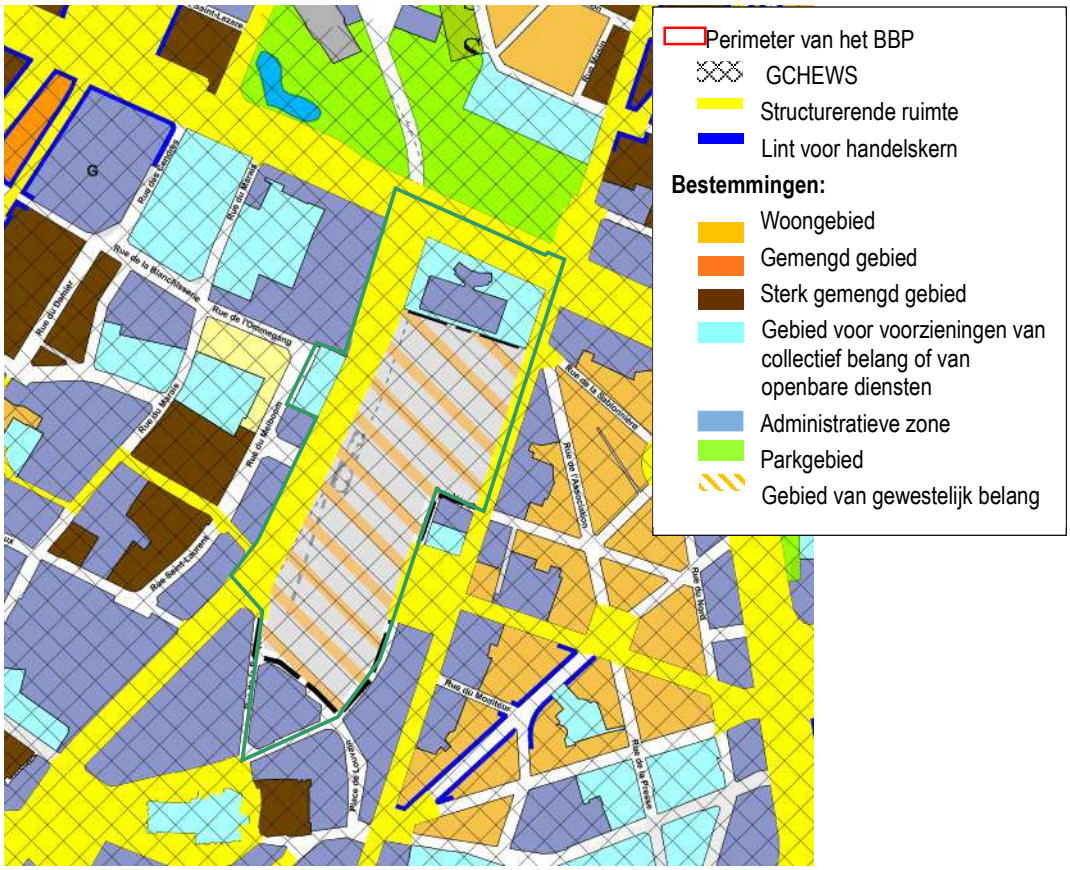
De gegevens over het aantal passagiers op de lijnen en haltes van het MIVB-netwerk zijn niet beschikbaar.

2 ANALYSE VAN DE BESTAANDE JURIDISCHE SITUATIE

2.1 REGELGEVENDE CONTEXT

2.1.1 Gewestelijke bestemmingsplan - BR 05.03.01

De Pachecolaan, de Kruidtuinlaan, de Koningsstraat, de Congresstraat en het Congresplaats worden beschouwd als structurerende ruimten.

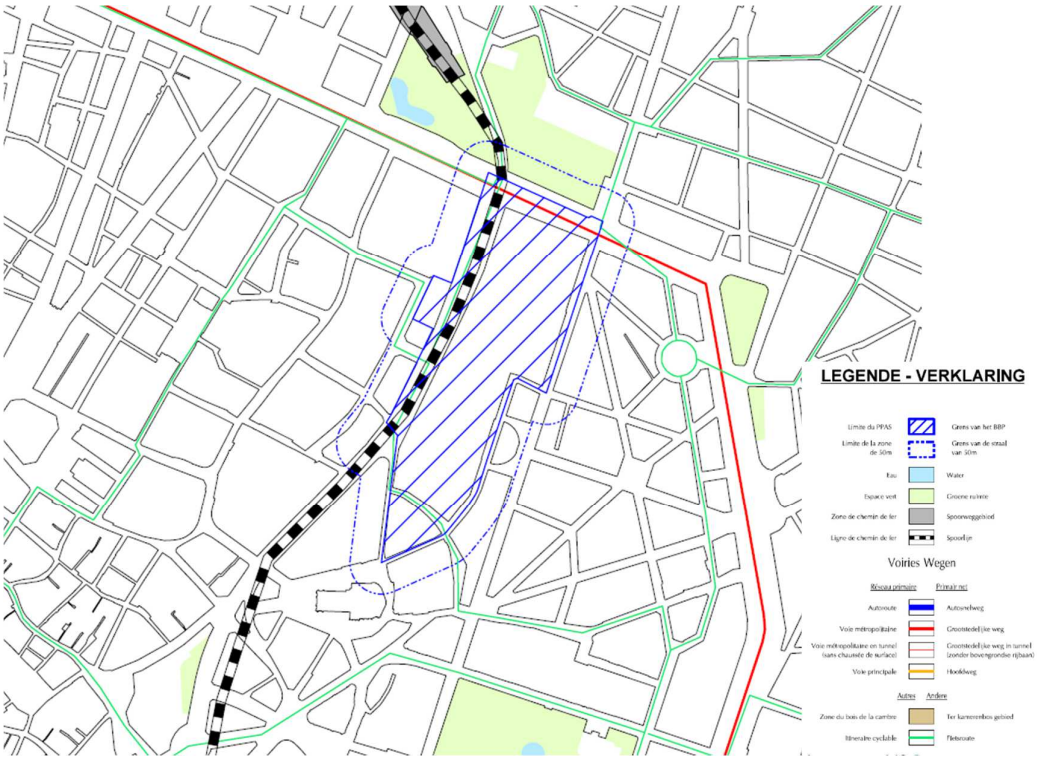


Fragment van de Bodembestemmingskaart van het GBP (BruGIS, 2024)

De wegenhiërarchie verdeelt het wegennet in een primair, interwijken- en wijknet (het GBP omvat alleen het primaire net):

Primair net	*Snelwegen* (verbindingen tussen steden of ringwegen van het Gewest)	Geen
	Grootstedelijke wegen (toegang tot belangrijke grootstedelijke voorzieningen)	Kruidtuinlaan Bischoffsheimlaan
	Hoofdwegen	Geen
Interwijkennet (stadsverkeer op korte en middellange afstand)	Interwijkweg	Vgl. GDPO
Wijknet (alle andere wegen)	*Wijkwegen die het binnenkomend verkeer in een wijk opvangen* (en geleiden naar een weg van een interwijkennet of het gewestnet)	Vgl. GDPO
	Plaatselijke straten (ten behoeve van de buurtbewoners)	Vgl. GDPO

Hiërarchie van het wegennet (BBP)



Uittreksel uit de GBP-kaart "Wegen" (BruGIS, 2024)

In het voorschrift met betrekking tot GGB nr. 11 Administratief Centrum, noteren we wat betreft de wegen: *"De*

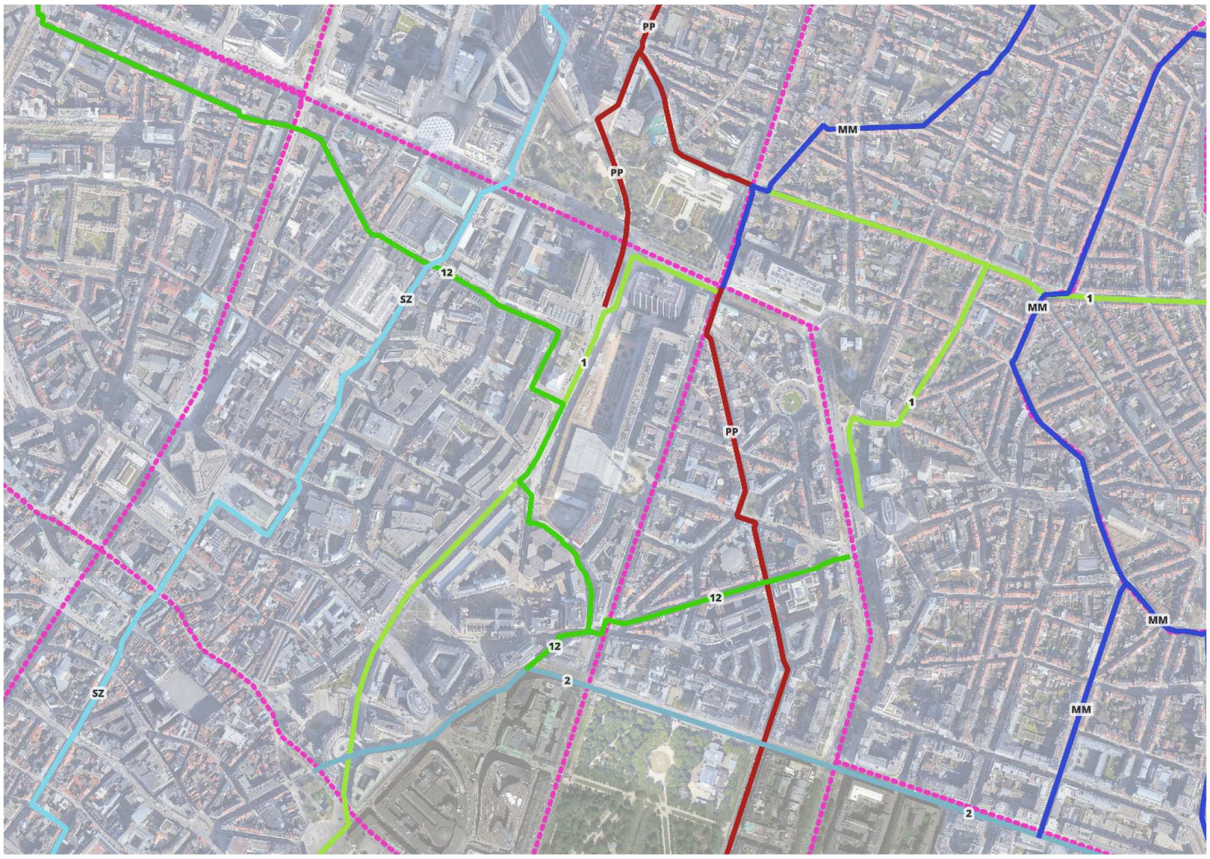
stedelijke vormgeving van het geheel beoogt de verbetering van de toegankelijkheid van de site voor voetgangers en fietsers en de inrichting van de Pachecolaan waarbij de breedte van de rijbaan wordt beperkt. De toegang via de Sint-Lazaruslaan blijft behouden."

Het gewestelijke mobiliteitsplan heeft het GFR-netwerk geïntegreerd in het Good Move COMFORT-netwerk. Als 50% van het GFR-netwerk tegen 2020 klaar is, zal het worden bijgewerkt en uitgebreid om rekening te houden met de afname van het autoverkeer op bepaalde wegen.

De perimeter van de studie wordt gedekt door 3 GFR's:

- Route 1 naar Evere en Haren: Deze route neemt de Pachecolaan. Hij gaat door de Vijfhoek tot aan de Hallepoort. Naar de rand toe is de route in twee takken verdeeld door de aanwezigheid van het station Josaphat en de Leopold III-laan, die een barrière vormen voor fietsers.
- Route 12 naar Jette: Passage via de Brouchoven de Bergeyckstraat. Deze route verbindt het centrum van de Stad met het dichtbevolkte Jette terwijl ze door de dichtbevolkte zones in het noorden van Molenbeek loopt.
- Paleisroute (PP): Deze route verbindt het Justitiepaleis met het Brussels Expo op het Heizelplateau en doorkruist de Vijfhoek in het oosten, Schaarbeek en Bockstael.

Het netwerk FietsGEN loopt ook vlakbij op de binnenring (roze stippeltjes op de kaart hieronder).



Gewestelijke fietsroutes en FietsGEN (BruGIS, 2024)

Er zijn geen gemeentelijke fietsroutes in het studiegebied.

Eenrichtingsverkeer is omgezet in beperkt éénrichtingsverkeer.

2.1.2 Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening - BR 21.11.06

Titel VII heeft met name betrekking op de wegen en hun naaste omgeving en titel VIII op de parkeernormen buiten de openbare weg. Ze worden strikt wettelijk toegepast in het Gewest. Het is alleen mogelijk om hiervan af te wijken door een gemotiveerde aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in te dienen.

De op 25.09.08 bijgewerkte indicatieve toegankelijkheidskaart plaatst de volledige perimeter van het BBP in zone A, net als het grootste deel van de Vijfhoek. De zonering van het gewestelijke grondgebied is gebaseerd op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het Gewest is verdeeld in drie zones:

- zone A: met een zeer goede bediening door het openbaar vervoer;
- zone B: met een goede bediening door het openbaar vervoer;
- zone C: met een matige bediening door het openbaar vervoer.

Vermits de toegankelijkheid met het openbaar vervoer afhankelijk is van de evolutie van het aanbod, is de definitie van de zones A, B en C in artikel 10 van Titel VIII ook evolutief. Deze zonering is bepaald op basis van de objectieve criteria die in dit artikel worden toegelicht, afgaande op de wandelafstand naar het aanbod van het openbaar vervoer (stations, metrostations, premetrostations en tramhaltes). Dit criterium beantwoordt het best aan de concrete kenmerken van een locatie op het gewestelijk grondgebied. Deze oplossing staat eveneens borg voor een permanente bijwerking van de toegankelijkheidszones op grond van de evolutie van het openbaar vervoersnet en de uitbating ervan.

Het structurele aanbod van het openbaar vervoer van de treinverbindingen, metro- en tramlijnen met een sterke exploitatie vormt de basis voor de zones A en B, zijnde de zones met een zeer goede tot goede bediening door het openbaar vervoer.

De vermelde frequenties zijn: minstens 10 treinen/uur, 35 metrostellen/uur of 35 tramstellen/ uur tussen het premetrostation van het Noordstation en dat van het Zuidstation in de zone A,

Indicatieve kaart van de toegankelijkheidszones, die mee evolueert met de ontwikkeling van het openbaar vervoersnet en minstens 6 treinen/uur of 15 tramstellen/uur in de zone B, en dit tijdens minstens een volledig uur, 2 keer per dag, beide richtingen samengeteld. Deze frequenties geven bovendien een indicatie van de goede bediening tijdens de hele dag. De tekst houdt rekening met het verkeer in beide richtingen, en dus niet enkel met de verplaatsingen in de richting van de Stad ‘s ochtends en in omgekeerde richting ‘s avonds.

2.1.3 Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening

Ter herinnering:

- Bouwreglement van de Stad Brussel - 03.02.36;
- Reglement op de trottoirs - 25.05.64

2.1.4 Publieke erfdienstbaarheid van doorgang op privédomein

De site van het RAC is onderworpen aan publiekrechtelijke erfdienstbaarheden van doorgang op privédomein, die het karakter van openbare ruimte geven aan de Rivolistraat, de Esplanade en de Tuin van Pechère.

De tuin rond het station Brussel-Congres is ook vergelijkbaar met een publiekrechtelijke erfdienstbaarheid van doorgang, omdat er een rooilijn rond de tuin is bepaald, maar dit gebied is niet gekadastreerd en kan dus niet als privéterrein worden beschouwd.

Het gebied rond het driehoekige bouwblok Oratoriënberg/Bank/De Ligne en de inspringstrook van het Dexia-gebouw langs de Pachecolaan zijn ook onderworpen aan een publieke erfdienstbaarheid van doorgang op privédomein.

2.1.5 Wegenstatuut

De Kruidtuinlaanlaan is een gewestweg; het is gebruikelijk dat het Gewest de bevoegdheid heeft om over een afstand van 30 meter delen van de gemeentelijke wegen te beheren die de gewestwegen kruisen. In ons geval is dat de Koningsstraat en de Pachecolaan.

2.1.6 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de toepassing van een vervoerplan op privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen - RB 5.02.04

Als gevolg van dit uitvoeringsbesluit (van het Besluit betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit (BR 25.03.99)) zijn alle privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen sinds 01.07.04 verplicht om een bedrijfsvervoerplan op te stellen. De evaluatie van de BVP's wordt gezamenlijk uitgevoerd door Leefmilieu Brussel/ULB/IGEAT en geeft nieuwe informatie over mobiliteit in het Brussels Gewest ***(*zie punt 2.2.1.2: *Stand van zaken van de mobiliteit in de grote bedrijven in het Brussels Gewest***).

2.1.7 Andere regelgevende documenten

Besluit houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap - BR 22.01.09.

Besluit inzake het gebruik van gedeelde, gratis vervoersmiddelen als alternatief voor de auto - 04.12.18

2.2 BELEIDSDOCUMENTEN

2.2.1 Gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling en gewestelijk mobiliteitsplan Good Move

De volgende afbeeldingen illustreren de elementen uit het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move (GMP) en het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GDPO) die in de omgeving van de site liggen.

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, goedgekeurd in 2018, is een update van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (2002) en beschrijft de territoriale visie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor 2040.

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move werd op 25 maart 2021 in derde lezing goedgekeurd door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het GMP Good Move is opgebouwd rond zes grote ambities:

- Invloed uitoefenen op de totale vervoersvraag;
- Streven naar een vermindering van het gebruik van de personenauto;
- Zorgen voor de ontwikkeling van geïntegreerde diensten voor de gebruiker;
- Zorgen voor goed gestructureerde en efficiënte vervoersnetwerken;
- Stedelijke logistiek optimaliseren.
- Een proactief parkeerbeleid voeren.

Met dit plan wil de Brusselse regering het algemene gebruik van de personenauto tegen 2030 met 24 % verminderen,

het doorgaand verkeer met 34 % terugdringen, het gebruik van de fiets verviervoudigen, 130.000 m² openbare ruimte teruggeven aan de Brusselaars en een vijftigtal rustige wijken inrichten.

De door het GMP Good Move gedefinieerde netwerken zijn gebaseerd op een specialisatie in drie categorieën voor voetgangers, fietsen, openbaar vervoer (OV) en auto's, waarbij elk niveau een specifieke functie vervult:

- **Plus** : belangrijke routes op grootstedelijke schaal, die de toegankelijkheid van Brussel en zijn belangrijkste bestaande en toekomstige centra garanderen.
- **Comfort**: de verbindingsassen die het netwerk van de verschillende netwerken vervolledigen**;**
- **Wijken** : verkeersluw "netwerk" waar woonfuncties voorrang hebben op vervoersfuncties, die beperkt moeten blijven tot lokale toegangspunten.

De onderstaande afbeelding vat de specialisatie van de wegen binnen de BBP-perimeter voor de verschillende vervoerswijzen samen:

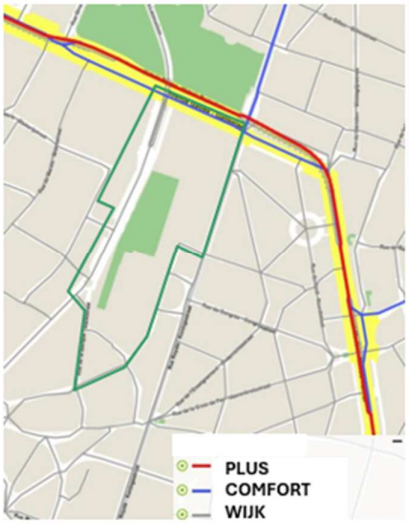
	Voetgangersnetwerk	Fietsnetwerk	Openbaarvervoersnetwerk	Autonetwerk	Vrachtwagennetwerk
Kruidtuinlaan	COMFORT	PLUS	COMFORT	COMFORT	COMFORT
Pachecolaan	COMFORT	COMFORT	COMFORT	WIJK	WIJK
Bankstraat	WIJK	COMFORT/WIJK	-	WIJK	WIJK
Oratoriënberg	WIJK	COMFORT	-	WIJK	WIJK
de Lignestraat	WIJK	WIJK	-	WIJK	WIJK
Vandermeulenstraat	COMFORT	WIJK	-	WIJK	WIJK
Vesaliusstraat	COMFORT	WIJK	-	WIJK	WIJK
Koningsstraat	COMFORT	PLUS	COMFORT	WIJK	WIJK

Specialisatie van wegen binnen de perimeter van Pacheco BBP in overeenstemming met het gewestelijke mobiliteitsplan (Mobigis, 2024)

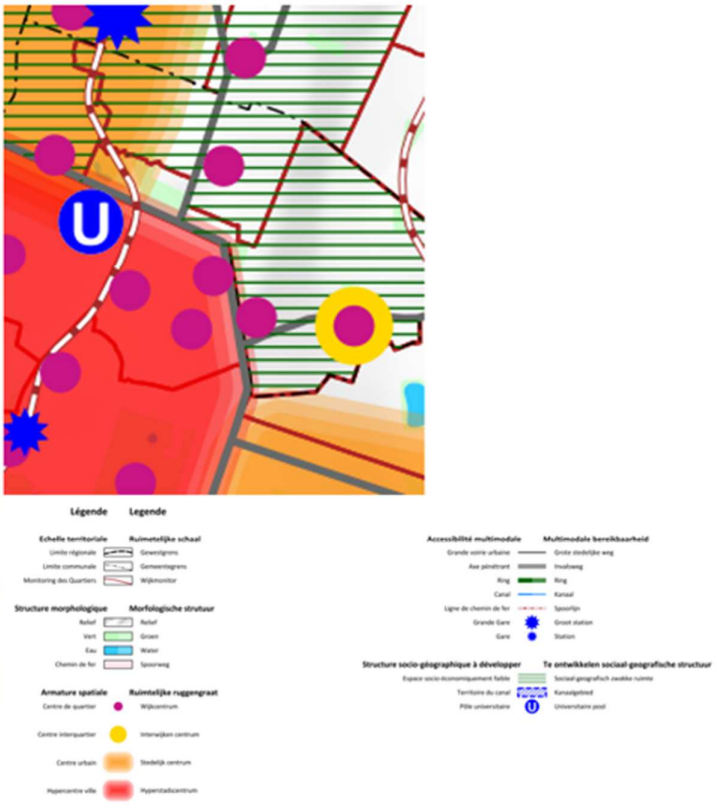
Voertuigen

Wat het autoverkeer betreft (hiërarchie van de wegen), is in de verschillende plannen het volgende bepaald:

- In het Gewestelijk Mobiliteitsplan: De Kleine Ring (Victoria Reginaplantsoen) is aangeduid als een “PLUS”-weg. Binnen de omtrek van het BBP is de Kruidtuinlaan opgenomen als Comfort-as. Alle andere wegen binnen de BBP-perimeter worden geclassificeerd als “buurtwegen”.
- In het GDPO: De Kleine Ring wordt opgenomen als een grootstedelijke weg; De site wordt nieuw leven ingeblazen als buurtcentrum in het hypercentrum.



GMP - Wegmodale specialisatiekaart - wegverkeer (Mobigis, 2024)



In het GDPO - Kaart 1 “Ruimtelijk kader en visie voor Brussel” (GDPO, 2018)

Openbaar vervoer

Wat het openbaar vervoer betreft, worden in de verschillende plannen de volgende elementen gespecificeerd:

- De Kruidtuinlaan, de Pachecolaan en de Koningsstraat zijn opgenomen als Comfort-routes in het openbaarvervoernetwerk. De Pachecolaan is ook opgenomen als PLUS-as in het spoorwegnetwerk.
- In het GDPO: Binnen het BBP-perimeter zijn de Koningsstraat en de Noord-Zuid verbinding opgenomen als bestaande OV-lijnen met hoge capaciteit. De GDPO vermeldt ook de aanwezigheid van een bestaand station binnen de perimeter (station Brussel-Congres). Buiten de BBP-perimeter neemt de GDPO het project op om een aanvullende hoogfrequente transportlijn te creëren die Tour & Taxis verbindt met het Centraal Station. Dit zal worden gerealiseerd met het project Tram 15, dat langs de Pachecolaan zal rijden. De Kleine Ring als mobiliteitscorridor.



GMP - Modale wegspecialisatiekaart - openbaar vervoer (Mobigis, 2024)



In het GDPO - Kaart van het openbaar vervoer (GDPO, 2018)

Actieve modi

Wat de actieve modi betreft, is in de verschillende plannen het volgende bepaald:

- Voor de voetgangers: De Kruidtuinlaan, de Koningsstraat, de Pachecolaan en de Congresplaats zijn opgenomen als Comfort-as. Een doorgang door het administratieve centrum is ook opgenomen als Comfort-as. Alle andere wegen binnen de BBP-perimeter worden aangeduid als “buurtwegen”.
- Voor fietsers: De Kruidtuinlaan en de Koningsstraat zijn opgenomen als “PLUS”-routes in het GMP, terwijl de Pachecolaan en de Oratoriënberg zijn opgenomen als “Comfort”-routes. Alle andere wegen binnen de BBP-perimeter worden aangeduid als “buurtwegen”. Het GDPO wijst erop dat er fietsroutes zijn op de Pachecolaan en de Oratoriënberg. Het herinnert ons ook aan het FietsGEN op de Koningsstraat en de Kruidtuinlaan.

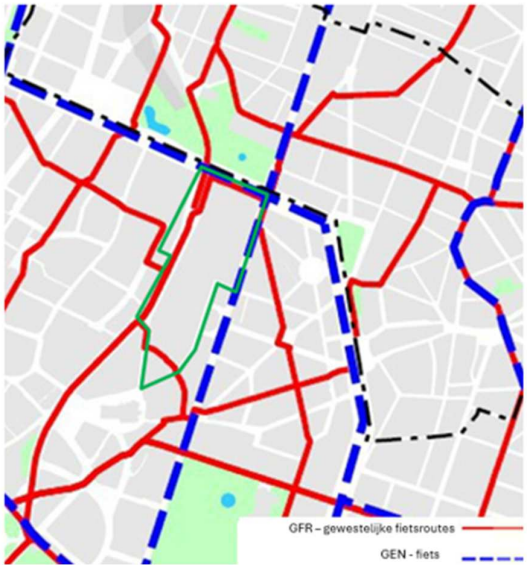


GMP - Modale wegspecialisatiekaart - Voetgangers (Mobigis, 2024)

In het GDPO wordt niets gespecificeerd over het voetgangersnetwerk.



GMP- Modale wegspecialisatiekaart - Fietsen (Mobigis, 2024)



In het GDPO - Kaart van het fietsnetwerk (GDPO, 2018)

Vrachtwagens

In het GMP wordt de Kruidtuinlaan aangeduid als een "Comfort"-weg in het netwerk. Alle andere wegen in het BBP zijn aangeduid als buurtwegen. Dit houdt in dat vrachtwagens niet op regelmatige basis gebruik mogen maken van buurtwegen.

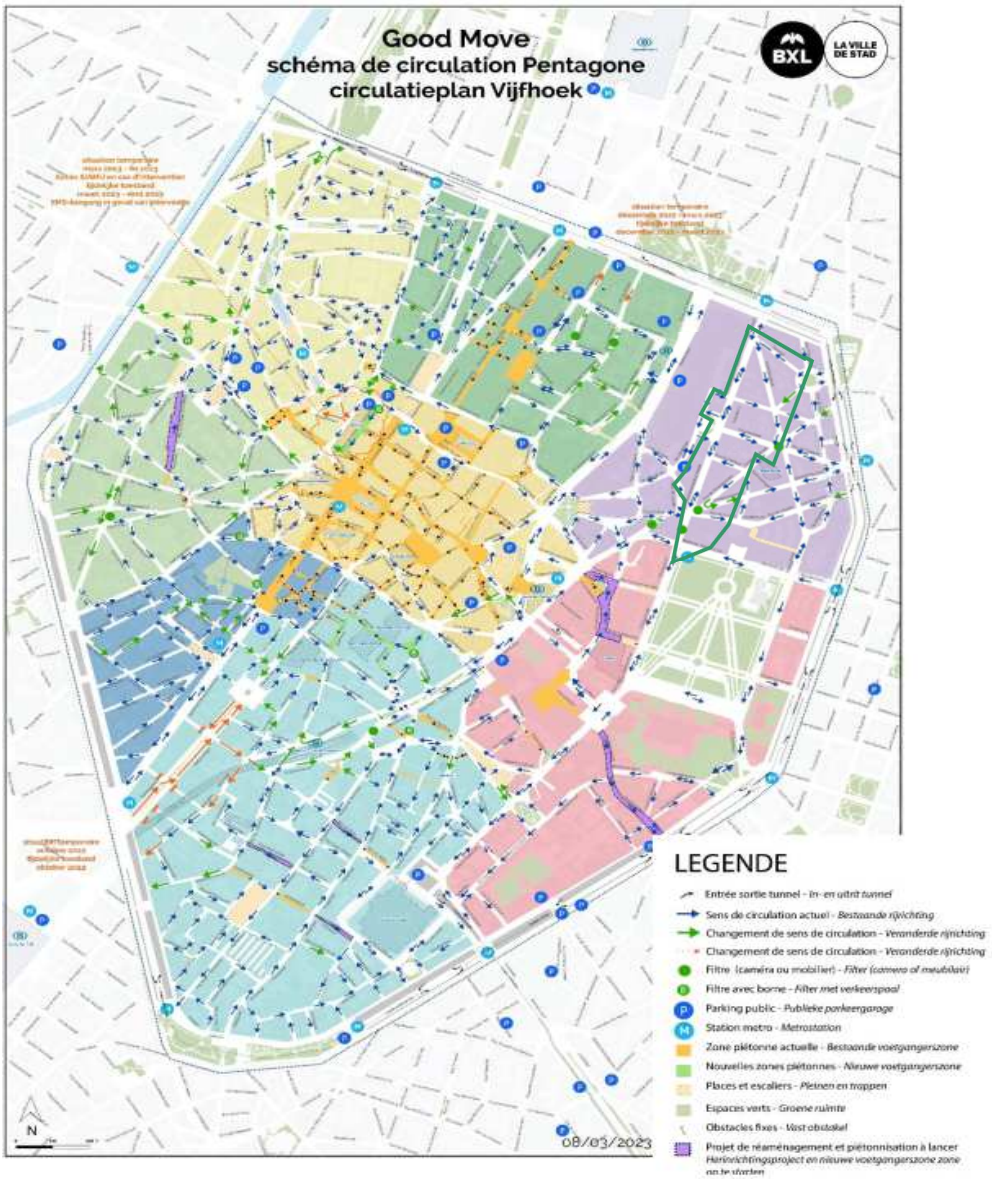
2.2.2 Circulatieplan van de Stad Brussel

Op 16 augustus 2022 werd het nieuwe circulatieplan van de Stad Brussel van kracht in de Vijfhoek. Dit nieuwe circulatieplan sluit aan bij de lokale uitvoering van Good Move, het mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Stad Brussel wil met het circulatieplan de wijken toegankelijker, aangenamer en veiliger maken, ongeacht het vervoersmiddel (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto).

Het andere doel is het doorgaand verkeer te verminderen, onder meer door zones met beperkte toegang in te stellen via aanpassingen van de rijrichtingen en eenrichtingsverkeer. Zo maakt de Stad de straten aangenamer en veiliger voor bezoekers, schoolkinderen, omwonenden en gebruikers van het openbaar vervoer. De veranderingen hebben de Koningsstraat en Congresstraat een stuk rustiger gemaakt. Dit heeft tot gevolg dat het doorgaand verkeer en ook de bereikbaarheid met de auto via de bovenkant van het terrein sterk worden beperkt.

De Pachecolaan wordt zo weer de aangewezen hoofdstraat.



Circulatieplan Vijfhoek (augustus 2022)

2.2.3 Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE)

De eerste opdracht bestond erin om, met de hulp van de gemeenten en de inwoners, het voetgangersnetwerk in drie niveaus in te delen op basis van het belang en de intensiteit van het gebruik van de betreffende assen (hoofdroute, verbindingsroute, basisroute).

Deze hiërarchie, die is overgenomen in de wegenspecialisatie van het Good Move Plan (zie Voetgangersnetwerken PLUS, COMFORT en WIJK), maakt het mogelijk om prioriteiten te stellen voor ingrepen en de kwaliteitseisen en dienstverlening voor het voetgangersnetwerk aan te passen aan het belang van de betreffende routes.

Dit is bijvoorbeeld het geval voor de gebruiksvriendelijkheid van wegdekken voor voetgangers. Het reglementaire luik van het Good Move Plan bepaalt: “De wegdekmaterialen die tijdens de werkzaamheden aan de trottoirs en voetgangerszones van de PLUS- en COMFORT-netwerken worden gebruikt, zijn materialen die een comfortniveau van minstens acht op tien bieden [...]. Voor andere wegen worden tijdens de werken wegdekmaterialen gebruikt met een comfortniveau van minstens zes op tien. ”(Specifiek voorschrift 25).

De tweede opdracht bestond erin een inventaris op te maken van de toegankelijkheid van trottoirs en openbare ruimten. Auditors hebben alle Brusselse trottoirs (zowel op regionale als gemeentelijke wegen) in kaart gebracht en op basis van het handboek voor de toegankelijkheid voor voetgangers alle hindernissen en belemmeringen voor voetgangers in het algemeen en personen met beperkte mobiliteit in het bijzonder geïdentificeerd. Enkele van de belangrijkste punten die werden geanalyseerd, zijn de breedte van de paden, de aanwezigheid van obstakels, de kwaliteit van het wegdek, het ontbreken van verlaagde stoepranden bij oversteekplaatsen, enz. Dit werk - dat bijna drie jaar duurde en gemeente per gemeente werd uitgevoerd - resulteerde in de identificatie en georeferentie van 163.400 non-conformiteiten op 3700 km trottoirs. Er zijn geen niet-conformiteiten vastgesteld op de site van het BBP Pacheco of in de directe omgeving ervan.

2.2.4 Richtschema “Kruidtuin” - 30.11.06

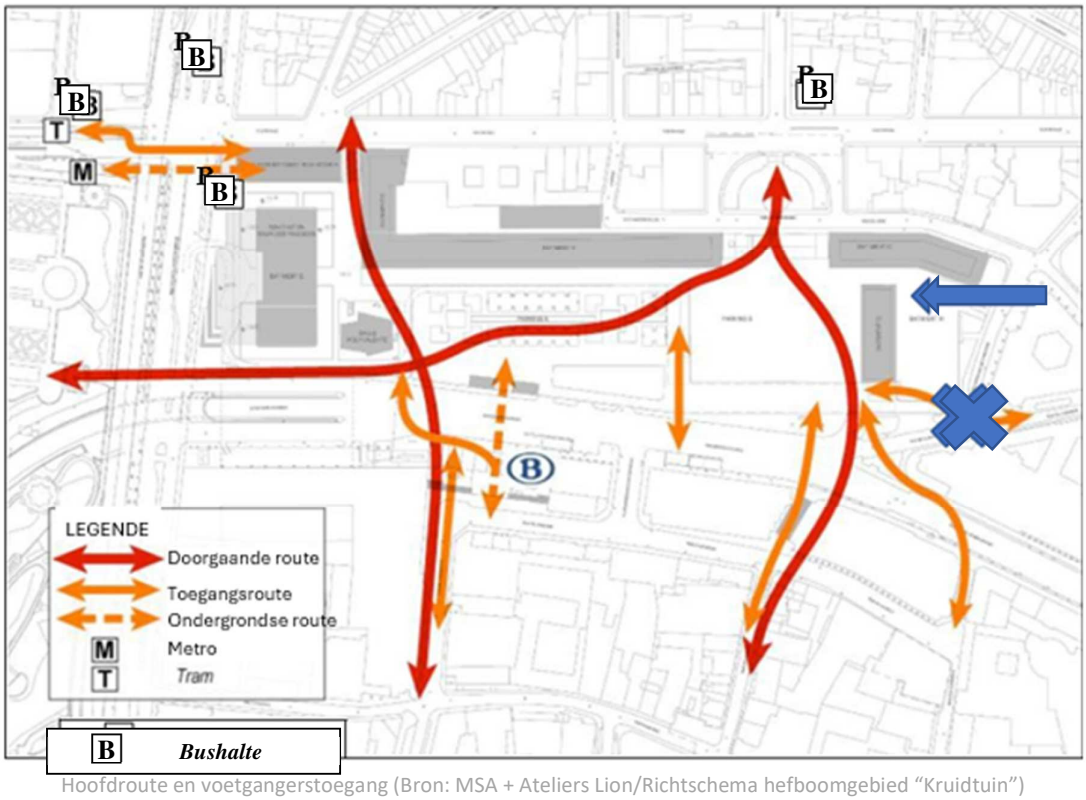
Het Richtschema[1] voor het hefboomgebied Kruidtuin doet aanbevelingen om de verkeerssituatie en de toegankelijkheid op en rond de site van het Administratieve Centrum te verbeteren. Deze aanbevelingen werden opgevolgd bij de ontwikkeling van de volgende fasen (de AVA 2007 en het BBP). Het gaat om de volgende aanbevelingen:

- Nivellering van het kruispunt Pacheco/Kruidtuin door de Sint-Lazaruslaan gedeeltelijk te verhogen en de Pacheco-tunnel te verwijderen, het niveau te verlagen en het Victoria Reginaplantsoen te overkappen (met behoud van de oprit naar het kruispunt Rogier).
- Het overkappen van het Victoria Reginaplantsoen om de geluidsoverlast van het autoverkeer te verminderen.
- De aanleg van drie nieuwe ingangen naar de Kruidtuin, één aan het nieuwe kruispunt Sint-Lazarus/Pacheco, één aan de kant van de Schaarbeekse Poort en één aan het kruispunt Gineste/Kruidtuin.
- Herinrichting van de Pachecolaan en de Berlaimontlaan voor een betere indeling van de openbare ruimte; Op de Pachecolaan zijn er plannen om twee transversale voetgangersverbindingen aan te leggen tussen de twee oevers van de laan.
- Herinrichting van de Kruidtuinlaan, rekening houdend met de nieuwe configuratie van het kruispunt Pacheco/Kruidtuin, de integratie van een tweerichtingsbusbaan tussen de Schaarbeeksepoort en het

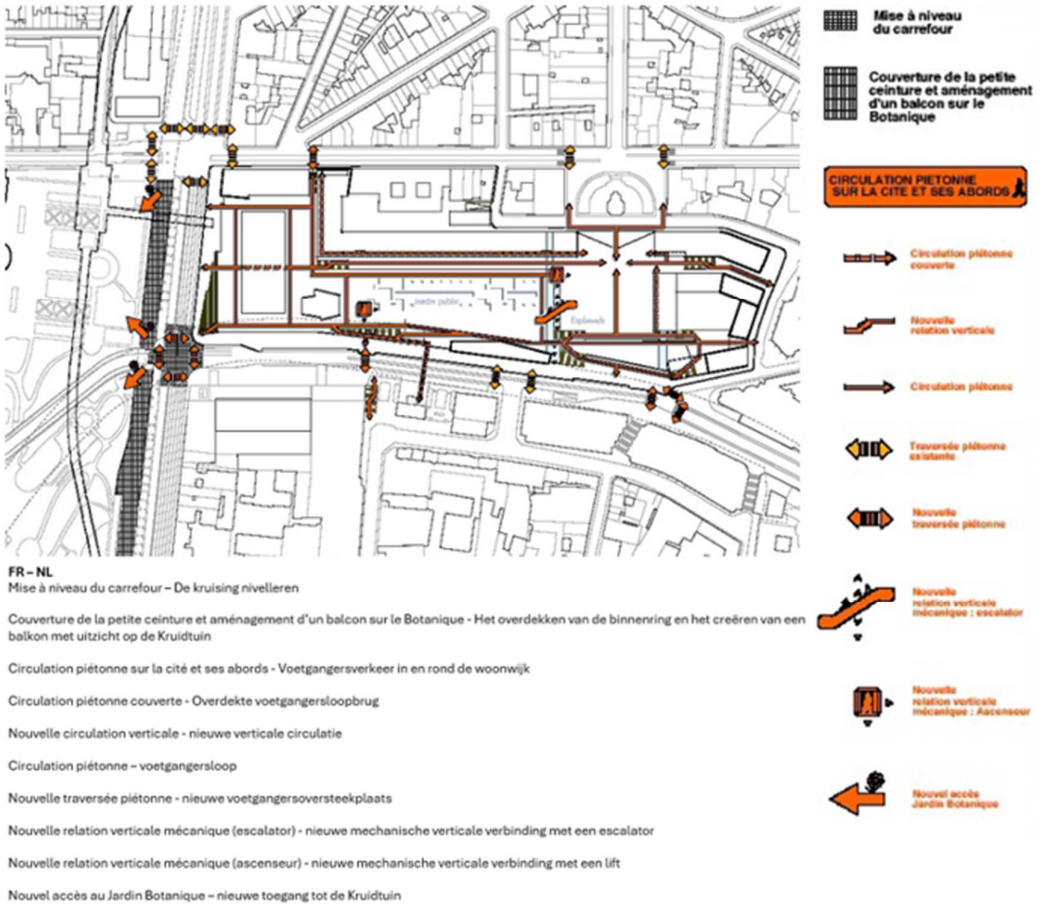
[1] Ter herinnering, het heeft geen regelgevende waarde, zoals blijkt uit de jurisprudentie van de Raad van State over GGB 1. De documenten die in dit subhoofdstuk worden beschreven zijn beleidsdocumenten, geen regelgevende documenten.

Rogierplein en de GFR 10.

- De renovatie van de halte Brussel-Congres (en de integratie ervan in het voetgangersvervoersysteem) en de opening van het metrostation Kruidtuin in de richting van de Tuin.
- In het administratieve centrum: de integratie van nieuwe trappen om de toegankelijkheid te verbeteren en de oversteek tussen het Pacheco-niveau en de plaatniveaus te vergemakkelijken.
- Tot slot identificeert het richtschema de volgende hoofdverkeersroutes binnen en door de site van het Administratieve Centrum:



Hoofdroute en voetgangerstoegang (Bron: MSA + Ateliers Lion/Richtschema hefboomgebied “Kruidtuin”)



Voetgangersverkeer in en rond Het Administratieve Centrum - situatie vóór de renovatie (Bron: MSA + Ateliers Lion Workshops + Richtschema IZ "Kruidtuin")

2.2.5 Gemeentelijk Ontwikkelingsplan van de Stad Brussel - RB 02.12.04

De Stad Brussel integreert de mobiliteitsuitdagingen in de bevordering van een duurzaam milieu.

Het mobiliteitsbeleid is erop gericht de toegankelijkheid te verbeteren en het aandeel van de personenwagens geleidelijk te verminderen, met name voor het dagelijkse woon-werkverkeer. De Stad wil voorrang geven aan het openbaar vervoer en andere niet-gemotoriseerde gebruikers ten opzichte van het autoverkeer, en de bereikbaarheid van de centrale zones over de weg moduleren in functie van de bediening door het openbaar vervoer. De intermodale knooppunten die op (of aan de rand van) het grondgebied van de Stad aanwezig zijn, moeten een steeds belangrijkere rol spelen, afhankelijk van hun omvang maar ook van hun verschillende functies (bestaand of potentieel). De belangrijkste gemotoriseerde vervoersnetten die het GemOP tegen 2010 in de buurt van de site identificeert, hebben betrekking op de Noord-Zuidspoorwegverbinding (GEN, IC/IR, internationale aansluitingen), metrolijn 2, en de lanen van de ring (grootstedelijke wegen).

Daarnaast streeft de Stad actief naar een betere verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende gebruikers.

Openbare ruimten

De Pachecolaan en Kruidtuinlaan worden gedefinieerd als "stedelijke knooppunten die moeten worden verkleind" en "prioritaire structurerende routes". De Congresstraat en de en Zandstraat worden ook gedefinieerd als de belangrijkste

verkeersaders. Volgens dezelfde kaart moet voor deze beide straten een verbinding worden gemaakt of verbeterd aan beide zijden van de Pachecolaan. Merk op dat de Oratoriënberg langs de muur liep, buiten de eerste omheining. Dit historische spoor mag niet worden verwaarloosd in de context van de te behouden of te verbeteren paden.

Voertuigen

Asfaltwegen, die veel verkeer vervoeren, ondervinden een aanzienlijke vermindering van hun woon- en stedelijke kwaliteit. De daar geproduceerde vervuiling is schadelijk voor de volksgezondheid, evenals het hoge geluidsniveau, een bron van nerveuze vermoeidheid. Om deze redenen overweegt het GewOP:

- op de schaal van de Vijfhoek, om het vervoersplan van de Vijfhoek op te stellen, met de heraanleg van de Keizerinlaan en de creatie van zones 30 voor de 7 door de hoofdwegen afgebakende wijken; om een hoofdzakelijk voetgangerszone in te stellen, grenzend aan de perimeter van de studie;
- de Pachecolaan aanzienlijk aan te passen en het stedelijke breukeffect van deze prioritaire structurerende as te beperken, een plaats van chronische verkeersopstoppingen waar de commerciële snelheid van het openbaar vervoer onvoldoende is, als gevolg van het gebruik ervan om de overbelaste Kleine Ring tijdens de spitsuren te ontdubbelen;
- een nieuwe infrastructuur en een eigen bedding voor het openbaar vervoer op de Kruidtuinlaan te creëren, die door het GewOP wordt aangeduid als een as die gevoelig is voor ongelukken, om het stedelijke breukeffect te verzachten, en om deze te specialiseren als een grootstedelijke weg;
- een eigen bedding voor openbaar vervoer te ontwikkelen in de Koningsstraat, de belangrijkste structurerende as, en deze te specialiseren als een wijkweg die het binnenkomend verkeer in de wijk opvangt.
- De Stad moedigt verbeteringen aan in het openbaar vervoer, waaronder:
- de metro, (betrokken station: Kruidtuin), waarvoor het gebruik beter moet worden verdeeld in ruimte en tijd, ten gunste van de organisatie van het spoorwegnet dat is gecentreerd (...) op de Noord-Zuidverbinding (...). Het gaat er ook om de stations zichtbaarder/aantrekkelijker te maken in de stedelijke ruimte;
- de bovengrondse tramlijn, op de as Regentschap-Koning, die maar van zeer weinig prioritaire maatregelen geniet en waarvoor de Stad Brussel de prioriteit wil versterken en de avondspits na 18 uur wil verlengen, zoals op de metro;
- het busnet (betrokken lijnen: MIVB en De Lijn), verzwakt door de toenemende congestie op vele assen, en waarvoor de Stad de toegangs- en de wachtomstandigheden aan de haltes wil verbeteren, en bepaalde diensten van de MIVB wil integreren met de diensten van TEC-De Lijn;
- het station Brussel-Congres, op de centrale verbinding van het Belgische spoorwegnet, dat op piekmomenten een relatief sterke bediening biedt en daarbuiten een zwakkere; de Stad wenst deze spoortoegankelijkheid te optimaliseren;
- De taxi's, waarvoor de Stad geschikte standplaatsen wil creëren.

Actieve modi

De Stad wil niet-gemotoriseerde gebruikers op alle wegen een bijzondere plaats geven, hun veiligheid waarborgen en hun verplaatsingen aangenaam maken.

Waarbij in het bijzonder wordt vastgesteld dat:

- de lichten in wezen zijn ingesteld op een vlotte doorstroming van het verkeer;
- de lanen van de Noord-Zuidverbinding te veel snel verkeer kennen en een gevoel van onveiligheid creëren of

een barrière vormen;

- het comfort van de voetgangers in de Vijfhoek is buiten het îlot sacré zeer ontoereikend, de Vijfhoek is slecht uitgerust met banken of rustplaatsen, er is geen specifieke aanleg om het conflict van de voetgangersstromen die door de stations en metrostations ontstaan, op te vangen,
- de Stad wenst in het bijzonder:
- systematisch te streven naar verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimten, met bijzondere aandacht voor alle niet-gemotoriseerde gebruikers, met name personen met een beperkte mobiliteit;
- niet-gemotoriseerde gebruikers aan te moedigen om te wandelen, met name door voorzieningen aan te bieden die hen uitnodigen om te ontspannen (banken, terrassen, enz.) en de omgeving te ontdekken;
- te zorgen voor comfort overal, een grotere voetgangersdoorlaatbaarheid van alle wijken van het centrum te organiseren, de renovatie van trottoirs verder te zetten en te versnellen, in overeenstemming met de GSV;
- de grote stedelijke barrières (oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, enz.) te verwijderen of op zijn minst te verminderen
- bestaande fietsvoorzieningen te beschermen en nieuwe te creëren;
- het aantal fietsenstallingen te verhogen, op de openbare weg, in openbare parkings, in particuliere gebouwen (door het verlenen van stedenbouwkundige of milieuvergunningen), in de stations, enz.

Parkeren

De Stad stelt vast dat de onderbezetting van de parkings die gekoppeld zijn aan de kantoorruimten en van de openbare parkings een probleem vormt, met alle gevolgen voor het parkeren op de openbare weg, maar dat het totale aanbod van parkeerplaatsen minder problematisch is dan het globale beheer van dit aanbod. Om deze redenen wil zij een globaal en efficiënt beheer van het autoparkeren voeren. Bovendien gaat het erom het aanbod aan te passen aan het gebruik dat zij wenst te bevorderen en daartoe manoeuvreerruimte te verkrijgen door het aantal langdurig geparkeerde auto's te verminderen.

Dit beleid komt zowel tot uiting in de herziening van de normen voor de aanleg van nieuwe privéparkings als in het beheer van het parkeren op de openbare weg (waarbij bepaalde categorieën gebruikers worden bevoordeeld of andere worden benadeeld) of, indien mogelijk, in het aangaan van partnerschappen met de exploitanten van openbare parkings.

De Stad zet het onderzoek voort dat specifiek betrekking heeft op het beheer van het verkeer en het parkeren van bussen, met name in verband met de toeristische polen in de Vijfhoek en de wijk Noord-Oost.

2.2.6 Het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van de Stad Brussel wordt momenteel opgesteld

Op donderdag 23 november 2023 heeft het college van Burgemeester en Schepenen het ontwerp van het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GemPDO) goedgekeurd: BXL 2050. Dit plan geeft zowel ruimtelijke als strategische richting aan de Stad. Het plan is opgebouwd rond **7 grote ambities** en stelt principes, ontwikkelingsvisiekaarten en horizontale doelstellingen voor de Stad voor 2030 en 2050 voor. Het concept "Stad op 10 minuten" is verankerd in dit plan, met als doel de voorzieningen die essentieel zijn voor het stadsleven in minder dan 10 minuten toegankelijk te maken voor elke inwoner van Brussel.

De 7 structurerende ambities van het GemPDO van de Stad Brussel zijn:

- Een Stad die ademt;
- Een veranderende Stad;

- Een open en solidaire Stad:
- Een Stad in beweging;
- Een dynamische en intelligente Stad;
- Een participatieve en voorbeeldige Stad;
- Een Stad van nabijheid.

Op ruimtelijk vlak variëren de strategieën en acties van het GemPDO sterk wat betreft hun territoriale verankering: de voorgestelde interventieschalen variëren van een geïsoleerd gebouw of straat tot het hele gemeentelijke grondgebied. Maar het GPDO is in de eerste plaats ruimtelijk gestructureerd op basis van de 7 grote wijken van de Stad: de Vijfhoek, de Noordwijk, de Europese wijk, Laken, Neder-Over-Heembeek, Haren en de Louizawijk. Aangezien de ruimtelijke indeling van projecten en acties centraal staat in de doelstellingen van het GemPDO zijn **7 prioritaire interventiezones** of Nexus geïdentificeerd, geprogrammeerd en specifiek in kaart gebracht.

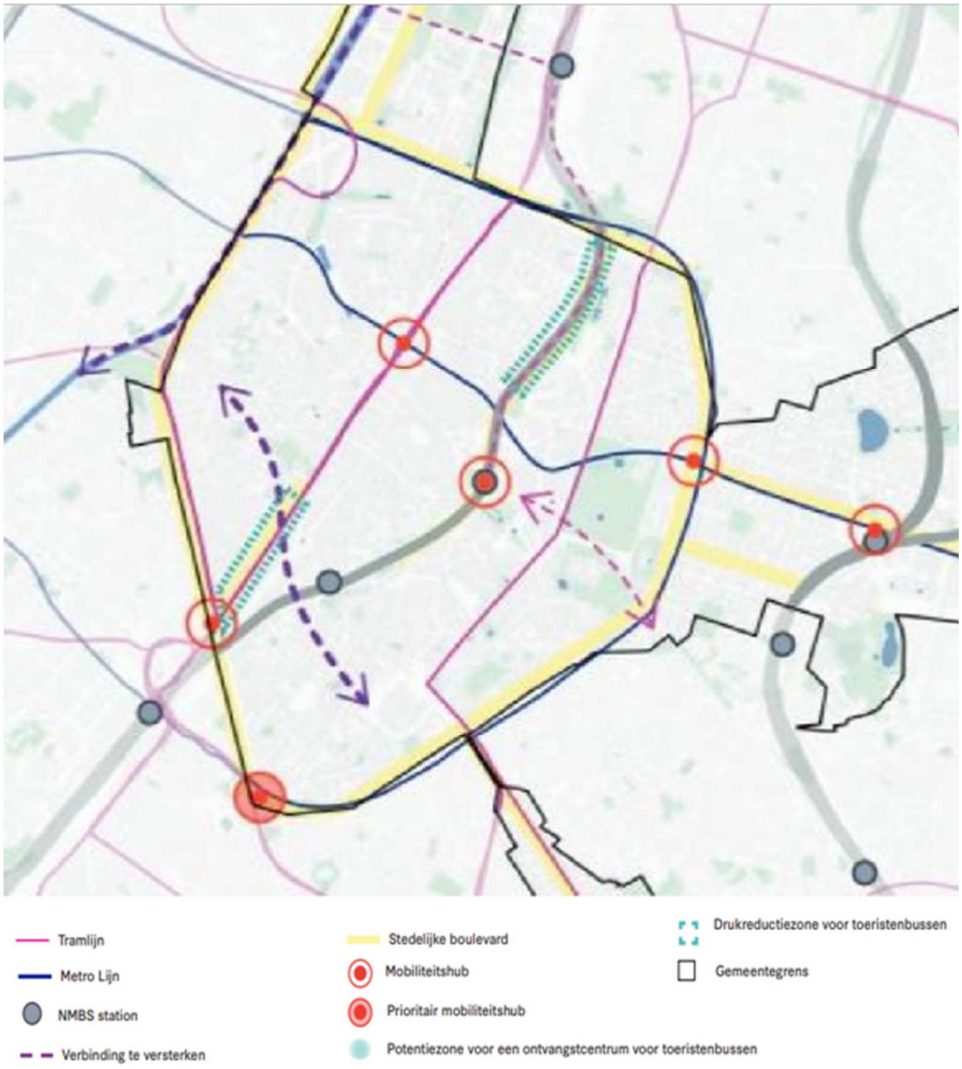
Op het vlak van mobiliteit zijn de belangrijkste ambities van het GemPDO:

- **Het creëren van verkeersluwe wijken** door middel van de volgende acties: (1) Wegen prioriteren en heraanleggen, rekening houdend met de specialisatie van de wegen en de Stad 30, (2) Verkeersluwe wijken inrichten met inachtneming van het STOP-principe, (3) Verhogen van het aantal en de ambitie van verkeersluwe schoolwijken op het grondgebied van de Stad, (4) Uitbreiding van zones waarvan de toegang beperkt of verboden is voor gemotoriseerde voertuigen, (5) : Aanschaffing door de Stad van een monitoringinstrument op schaal van het grondgebied.
- **Een daadkrachtig parkeerbeleid gericht op het delen van parkeerplaatsen** via de volgende acties: (1) De druk van het autoverkeer reguleren via een ambitieus parkeerbeleid op en buiten de openbare weg, (2) samenwerken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om parkeerplannen op te stellen voor toeristische bussen en vrachtwagens, (3) samenwerken met het Gewest om te beantwoorden aan de behoeften in verband met de geleidelijke afschaffing van thermische voertuigen tegen 2035.
- **Vermindering van het aantal verkeersongevallen** via de volgende acties**:** (1) Ongevallengevoelige zones (ZACA) en werfzones veiliger maken (2) Het oversteken van grote stedelijke barrières vergemakkelijken..
- **Actieve vervoersmiddelen op de voorgrond** via de volgende acties: (1) De herinrichting van de wegen aangrijpen om nieuwe vormen van gebruik in de openbare ruimte te testen via de implementatie van Living Labs, (2) Waarborgen van een harmonieus samengaan van de verschillende actieve vervoerswijzen, met name binnen de Vijfhoek, (3) De ontwikkeling van een veilig, samenhangend, snel, comfortabel en aangenaam fietsnetwerk versnellen, (4) Zorgen voor een passend en veilig aanbod van fietsenstallingen, (5) Het netwerk van gemeentelijke paden en trottoirs opwaarderen en aanvullen.
- **Mobiliteit voor iedereen** via de volgende acties: (1) Uitvoering van het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE), (2) De toegankelijkheid van alle vervoerswijzen voor personen met beperkte mobiliteit waarborgen.
- **De aantrekkelijkheid van openbaarvervoersnetwerken en autodeeldiensten verbeteren** via de volgende acties: (1) Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sensibiliseren omtrent de tekortkomingen van het openbaar vervoer op het grondgebied van de Stad, (2) Anticiperen op de stedelijke integratie van nieuwe opslagplaatsen/eindhaltes van openbaar vervoer, (3) De gebruikers van de Stad bewustmaken van het gebruik van het S-netwerk en multimodaliteit, (4) Zichtbare en verbonden “Mobility Hubs” creëren, (5) De ontwikkeling van carpoolparkings ondersteunen.

Meer specifiek, op het niveau van de BBP-perimeter, gebruikt het ontwerp van GemPDO de kaarten van Vision 2050:

- Op de kaart "Stedelijke logistiek en parkings": De hele Vijfhoek is aangewezen als logistieke ecozone en als prioritair gebied voor projecten inzake de bundeling van parkings. De Koningsstraat en de Pachecolaan zijn opgenomen in het mobiliteitsnetwerk zachte logistiek.

- Op de kaart "Verkeersluw netwerk": De Vijfhoek wordt opgenomen als een reeds gerealiseerd verkeersluw netwerk;
- Op de kaart "Fietsnetwerk": De Pachecolaan, de Koningsstraat, Oratoriënberg, het zuidelijke deel van de Bankstraat (tussen de Lignestraat en de Pachecolaan) en de Lignestraat zijn opgenomen als routes die op middellange of lange termijn moeten worden uitgevoerd in het gemeentelijke fietsplan.
- Op de kaart "Voetgangersnetwerk": Een voetgangersdoorgang doorkruist de BBP-perimeter langs de Congresstraat;
- Op de kaart "Openbaar vervoer": De Pachecolaan is opgenomen als een gebied voor het verminderen van de druk van toeristenverkeer en een te versterken verbinding met het openbaar vervoer.



Visie 2050 kaart Openbaar vervoer (Stad Brussel, *werk in uitvoering*)

Het ontwerp van het GemPDO dat voor openbare raadpleging werd ingediend, bevatte geen mobiliteitshub in het station Congres. Naar aanleiding van de opmerkingen die tijdens het openbaar onderzoek werden gemaakt, zal de Stad Brussel niettemin de kaart goedkeuren en een mobiliteitsknooppunt opnemen op deze locatie, vóór de definitieve goedkeuring van het GemPDO door de gemeenteraad, die gepland is voor mei 2024.

2.2.7 Gemeentelijk actieplan voor parkeren in de Stad Brussel

De Stad Brussel beschikt niet over een gemeentelijk actieplan voor parkeren.

Het parkeren binnen de gemeente wordt geregeld door een parkeerplan dat op 1 mei 2022 van kracht is geworden. In dit plan wordt het tariefsysteem op het grondgebied van de Stad Brusse uiteengezet.

Het hele gebied van de Vijfhoek, inclusief het BBP-gebied, is een grijze zone. Parkeren is toegestaan voor maximaal 4,5 uur voor de duur van de parkeerregeling (9.00 tot 21.00 uur). De tarieven zijn als volgt: €0,50 voor het eerste half uur, €1,50 voor het tweede half uur, €3,00 voor het tweede uur, €3,00 voor elk volgend uur. Alle parkeerkaarten zijn geldig.

2.2.8 Gemeentelijk Ontwikkelingsplan van Sint-Joost-ten-Noode - BR 03.02.05

Wat de mobiliteit betreft, zijn de doelstellingen van het GemOP in overeenstemming met die van het GewOP. Het GemOP heeft tot doel niet-gemotoriseerd verkeer te bevorderen, te beschermen en te ontwikkelen, het autoverkeer in te dammen of te verminderen en de gevolgen van het verkeer voor het milieu te beperken. Tegelijkertijd verzekert het GemOP de aanleg van voetgangersverbindingen en -promenades en een net van fietsroutes. Deze algemene doelstellingen zullen worden gespecificeerd in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Voertuigen

Het GemOP streeft ernaar de doorstroming van het verkeer in de wijken te verminderen door te zorgen voor een vlotte doorstroming op de belangrijkste assen (Leuvensesteenweg en de Haachtsesteenweg - Middaglijnstraat - Sint-Lazarusstraat), met name dankzij een duidelijkere netwerkstructuur. Daarbij wordt de status van de wegen uitgedrukt door een passende bewegwijzering, door de indeling van de routes en kruispunten; de interwijkenroutes zullen worden benadrukt, wat de doorgang door de wijkwegen die het binnenkomend verkeer in een wijk opvangen, zal verminderen. In het netwerk dat is afgebakend door de interwijkenwegen, zal de aanleg van de wegen van het type Zone 30 zijn, met uitzondering van de wijkwegen die het binnenkomend verkeer in een wijk opvangen en die door de lijnen van het openbaar vervoer worden gebruikt.

De doelstellingen van de gemeente zijn het handhaven of verbeteren van de frequentie, de commerciële snelheid en de algemene bediening van het openbaar vervoersnet, en het verbeteren van de overstapknooppunten, in het bijzonder de halte Kruidtuin.

Het GemOP verwijst naar het GMP voor wat betreft de noodzakelijke verbetering van tram- en bushaltes, en specificeert dat de uit te voeren maatregelen betrekking hebben op een betere coördinatie van de verkeerslichten en een vermindering van de verkeersopstoppingen en de verkeersdichtheid. De gemeente verduidelijkt dat de trams in de Koningsstraat geen lichten met afstandsbediening hebben en dat de MIVB een pijlerovereenkomst heeft afgesloten voor deze lijn.

De gemeente grijpt in de werking van het openbaar vervoer in via de mobiliteitsovereenkomst, die het mogelijk zou kunnen maken om de wegen in de buurt van haltes en op kruispunten te ontwikkelen, de verkeerslichten te beheren, hinderend parkeren te controleren, het comfort van de haltes te verbeteren, de complementariteit met taxi's en fietsen te organiseren.

Actieve modi

De gemeente Sint-Joost-ten-Noode vindt dat voetgangers zich overal veilig en comfortabel moeten kunnen verplaatsen. Het beleid is gericht op:

- de kwaliteit van de trottoirs te verbeteren, met name door een minimumbreedte van 1,5 m te garanderen en door antiparkeervoorzieningen te installeren;
- oversteekplaatsen veiliger te maken, het principe van trottoirverlengingen op kruispunten te veralgemenen, het

gebruik van trottoirs op grootstedelijke en hoofdwegen te veralgemenen, om de verschillende statussen van de aangrenzende wegen tot uitdrukking te brengen;

- de promenades langs de Kruidtuintuinlaan en de Koningsstraat, en de oversteekplaatsen aan het kruispunt tussen de Kruidtuinlaan en de Koningsstraat comfortabel, veilig en doorlopend te maken

De gemeente wil het dagelijks gebruik van de fiets onder de inwoners en de combinatie van deze vervoerswijze met het openbaar vervoer stimuleren. Het doel is onder andere om het netwerk van GFR's aan te vullen met aantrekkelijke en veilige routes voor fietsers, met lichte maar goed doordachte voorzieningen die vooral op kruispunten liggen en die activiteiten-, verplaatsings- en vrijetijdspolen met elkaar verbinden. Deze polen zouden worden uitgerust met voorzieningen voor het stallen van fietsen.

Parkeren

Er moeten pistes worden verkend en beheerinspanningen worden voortgezet, zodat de buurtbewoners of bezoekers tijdens de voorstellingen 's nachts gebruik kunnen maken van de kantoorparkings. Hun hoge aantal (1 plaats/100 m²) maakt het gebruik van auto's aantrekkelijk voor de ambtenaren, die zo bijdragen aan de chronische congestie van de straten.

2.2.9 Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Sint-Joost-ten-Noode - 2001

Dit plan is opgenomen als beleidsdocument omdat het niet bindend is voor onze site.

In 2001 was de gemeente Sint-Joost-ten-Node een van de eerste gemeenten in Brussel die een gemeentelijk mobiliteitsplan lanceerde.

De diagnose (fase 1) liet zien hoe complex het probleem was in deze kleine, dichtbevolkte gemeente, waar de helft van de huishoudens geen eigen auto heeft. De gemeente wordt begrensd door grote werkgelegenheidspolen (Noordwijk, Kleine Ring, Europese wijk) die een aanzienlijk transitverkeer genereren dat de hoofdwegen verlaat om in de plaatselijke straten te infiltreren. Aan de andere kant is ze goed bereikbaar met de metro en de bus, maar de commerciële snelheid bovengronds is vaak erg laag.

Het project (fase 2) richtte de doelstellingen op 3 hoofdprioriteiten:

- De kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren
- De commerciële snelheid van bussen optimaliseren
- Het transitverkeer op lokale wegen verminderen

Dankzij deze visie kon de gemeente een coherent standpunt innemen in verschillende projecten en bouwwerken op haar grondgebied, waaronder de wijkcontracten Houwaert en Delhayesquare, de busstrook op de Astronomielaan en de denkoefening rond de Leuvensesteenweg en het Sint-Joostplein.

2.3 CONCLUSIE VAN DE WETTELIJKE BESTAANDE SITUATIE

De huidige regelgeving en beleidsdocumenten getuigen allemaal van een algemene wil om de verkeersomstandigheden te verbeteren en tegelijkertijd voetgangers en actieve vervoerswijzen een passende plaats te geven. Op de BBP Pacheco-site en in het omliggende gebied zijn het gewestelijke mobiliteitsplan "Good Move" en de implementatie van het Vijfhoek-netwerk bedoeld om de verkeersopstoppingen in de wijk aanzienlijk te verminderen. Wat actieve vervoerswijzen betreft, lopen er verschillende GFR's en delen van het FietsGEN door de site of in de onmiddellijke omgeving. Belangrijk punt: het Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van de Stad Brussel voorziet in de ontwikkeling van een "voetgangersnetwerk" dat de site van west naar oost doorkruist.

3 ANALYSE VAN DE BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

3.1 VOERTUIGEN

De toegankelijkheid met de auto tot de perimeter van de studie is eenvoudig gezien de nabijheid van de Kleine Ring. Tussen 2022 en 2023 zal de verkeersstroom van gemotoriseerde voertuigen in de avondspits afnemen op het kruispunt Pachecolaan/Kruidtuinlaan en op het kruispunt Koningsstraat/Kruidtuinlaan, evenals in de ochtendspits op het kruispunt Koningsstraat/Kruidtuinlaan. Op het kruispunt Pachecolaan/Kruidtuinlaan is de verkeersstroom tijdens de ochtendspits echter toegenomen.



Kaart van ongevalgevoelige zones (ZACA, Mobigis, 2024)

De wegen en kruispunten rond de site zijn niet geclassificeerd als ongevalgevoelige zones.

De morfologie van de wegen op of in de buurt van de site wordt hieronder beschreven:

Gewestelijke routes		
Kleine Ring (ondergronds)	2x2 rijstroken	
Kleine Ring	2x2 rijstroken	+ keerstrook omhoog

Kruidtuinlaan		+ busbaan omlaag
Lokale wegen in twee richtingen		
Koningsstraat	2x1 rijstrook	+ keerstrook op het kruispunt van de Kruidtuin + tramsporen in overrijdbare eigen bedding
Pachecolaan (tunnel)	2x1 rijstrook	+ 2 aparte eenrichtingsfietspaden
Pachecolaan (bovengronds)	2x1 rijstrook	+ 2 keerstroken op de kruispunten + gemarkeerd fietspad
Berlaimontlaan	2x1 rijstrook	+ gemarkeerd fietspad
Sint-Lazaruslaan	2x1 rijstrook	+ 2 aparte eenrichtingsfietspaden
Congresstraat	2x1 rijstrook	
Jos de Brouchovenstraat	2x1 rijstrook	
Meiboomstraat	2x1 rijstrook	
Ommegangstraat	2x1 rijstrook	
Lokale wegen met eenrichtingsverkeer		
Oratoriënberg	1x1 rijstrook	
Bankstraat	1x1 rijstrook	
Oratoriënberg	1x1 rijstrook	
de Lignestraat	1x1 rijstrook	
Vandermeulenstraat	1x1 rijstrook	
Vesaliusstraat	1x1 rijstrook	
Sint-Laurensstraat	1x1 rijstrook	
Leuvenseplein	1x1 rijstrook	
Congresplaats	1x1 rijstrook	
Vesaliusstraat	1x1 rijstrook	

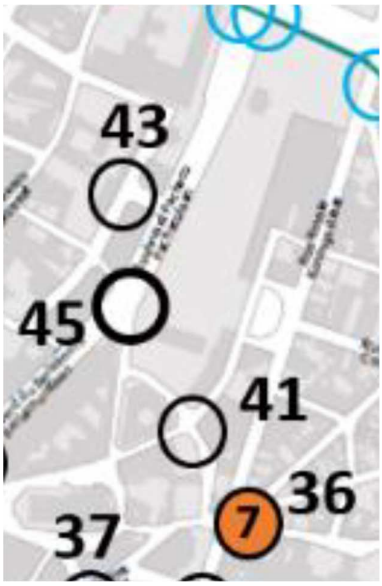
Kenmerken van de wegen binnen de BBP-perimeter

In 2023 werd een nieuw circulatieplan van kracht in de Vijfhoek van de Stad Brussel. Dit nieuwe plan stemt overeen met de lokale implementatie van het gewestelijk mobiliteitsplan “Good Move”[2]. Dit plan wijzigt het circulatieplan voor het projectgebied niet, met uitzondering van het eenrichtingsverkeer in de Sint Laurentstraat en de Meiboomstraat. Wat de impact betreft, heeft dit project de verkeersopstoppingen in de Koningsstraat en de Congresstraat sterk

[2] Zie de specifieke paragraaf over de bestaande juridische situatie.

verminderd. Bovendien zouden de herinrichting van de openbare ruimte en het circulatieplan rond het toekomstige Commissariaat een impact moeten hebben op de Pacheco-site, vooral ter hoogte van de Bankstraat en het kruispunt met de Oratoriënberg.

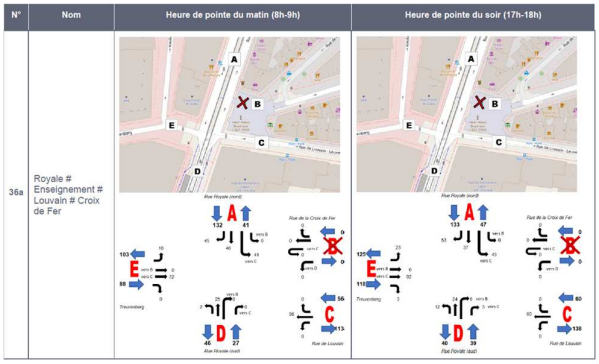
Volgens de tellingen die op 30 juni 2023 door Stratec in opdracht van de Stad Brussel zijn uitgevoerd, is het zelfs tijdens de spits relatief rustig op de Koningsstraat, met 132 voertuigen vanuit Congres/Kruidtuin richting het Warandepark ter hoogte van het kruispunt met de Leuvenseweg[3] en een veertigtal voertuigen in de andere richting.



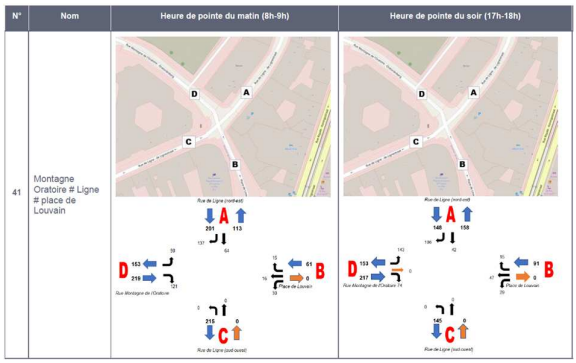
Kaart van kruispunten waar tellingen zijn uitgevoerd (Stratec, 2023)

Een ander nabijgelegen kruispunt dat in deze studie is geanalyseerd, is het kruispunt tussen de Oratoriënberg, de Lignestraat en het Leuvenseplein. **Dit kruispunt wordt vaker gebruikt en lijkt te dienen als sluiproute om vanuit Kruidtuin naar het centrum in te rijden**. Tijdens de spits komen er 200 voertuigen van de Congresplaats via de De Lignestraat, waarvan de meesten afslaan naar de Pachecolaan via de Oratoriënberg. Vanaf de Oratoriënberg wordt het verkeer verdeeld over de De Lignestraat richting Congresplaats (1/3 's ochtends, 2/3 's avonds) en richting de kathedraal (2/3 's ochtends, 1/3 's avonds).

Tot slot is het **kruispunt tussen de Pachecolaan en de Bankstraat het drukste** van de drie geanalyseerde kruispunten in de buurt van de site. Het grootste deel van het verkeer van de Pachecolaan komt, vervolgt zijn weg via de Berlaimontlaan richting het centrum, maar toch slaan 190 voertuigen af naar de Bankstraat. De Bankstraat is vrij druk met ongeveer 150 voertuigen die in dalende richting rijden en ongeveer 200 in stijgende richting.

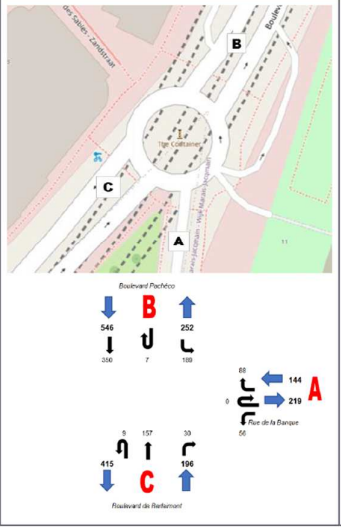
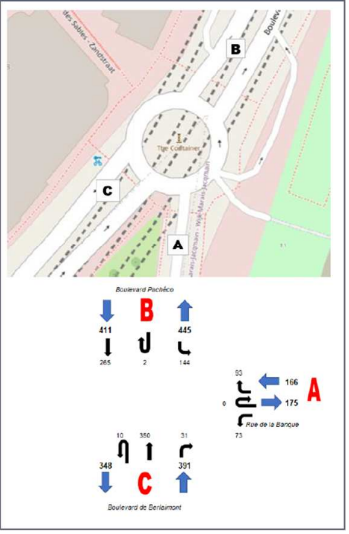


Kruispunt Koningsstraat/Leuvenseweg



Kruispunt de Lingestraat/Oratoriënberg/Leuvenseplein

[3] Het kruispunt tussen de Koningsstraat en de Leuvenseweg (kruispunt 36) ligt het dichtst bij de site aan de Koningsstraat. Er is geen kruispunt tussen de Congresplaats en dit kruispunt, dus alle voertuigen die gebruik maken van het gedeelte van de Koningsstraat tussen het kruispunt met de Leuvenseweg en de Congresplaats rijden ook langs de Congresplaats. Het is echter niet mogelijk om alleen op basis van deze tellingen te weten of deze voertuigen doorrijden tot aan Kruidtuin.

N°	Nom	Heure de pointe du matin (8h-9h)	Heure de pointe du soir (17h-18h)
45	Pacheco # Berlaimont # Banque		

Kruispunt Pachecolaan/Bankstraat

Taxi's en deelvoertuigen

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn taxihaltes doorgaans beschikbaar in de buurt van de stations, aan de verschillende standplaatsen, in de buurt van belangrijke centra in het stadscentrum of op aanvraag. Het station Brussel-Congres is echter niet uitgerust met een dergelijke taxistandplaats.

De dichtstbijzijnde taxistandplaatsen:

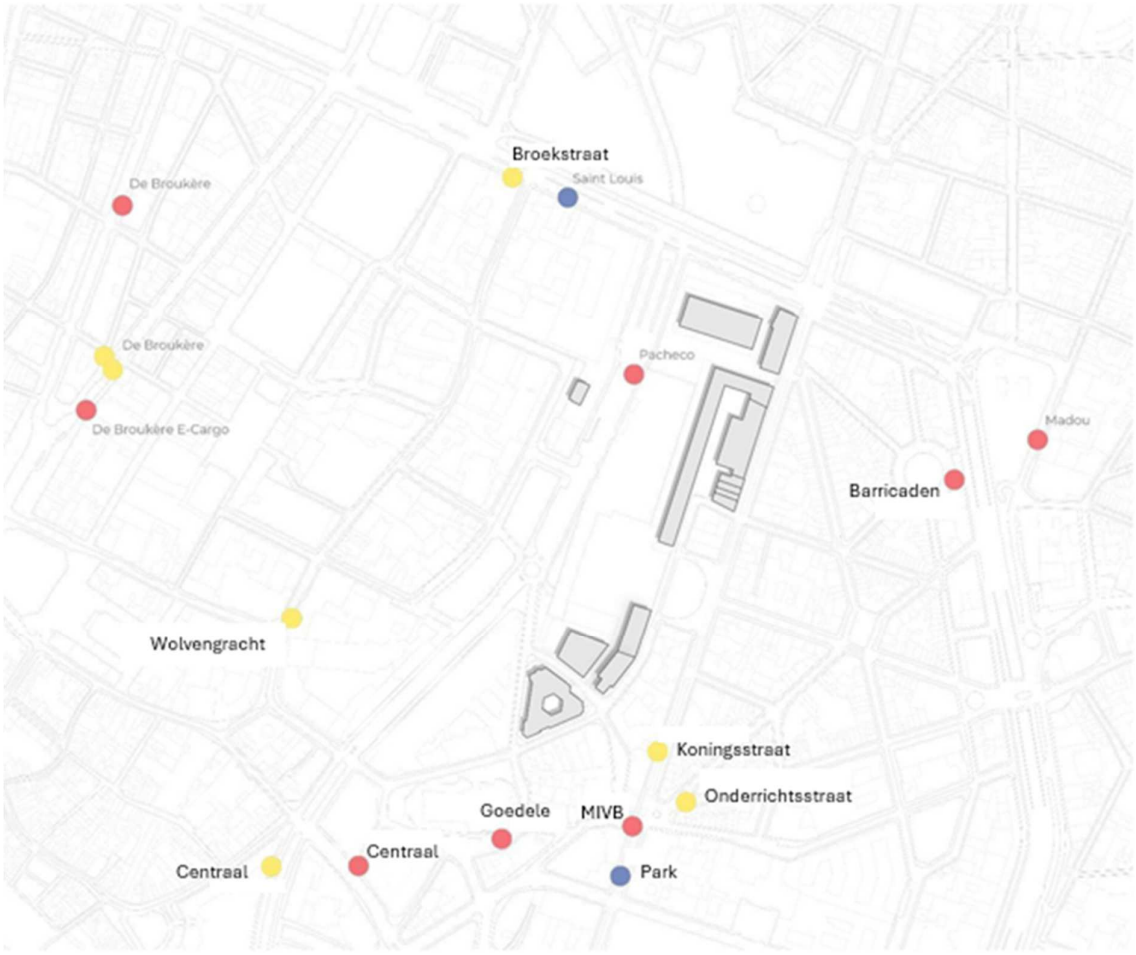
- Onderwijsstraat - 4 voertuigen;
- Kruidtuinlaan (City 2) - 2 voertuigen;
- Koningsstraat 250, 5 voertuigen

De **collectieve taxi**dienst “Collecto” is 7 dagen per week beschikbaar tussen 23.00 en 6.00 uur in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De dienst Collecto beschikt over 200 vertrekpunten (gelegen aan de haltes van de MIVB). Er bevindt zich een halte nabij de perimeter van de studie, Schaarbeeksepoort (Koningsstraat 151).

Cambio is een zelfbedieningsdienst voor deelauto’s. Gebruikers moeten het voertuig terugbrengen naar dezelfde plaats waar ze het hebben opgehaald. Elke Cambio-auto heeft een gereserveerde parkeerplaats.

In de buurt van de perimeter zijn de dichtstbijzijnde Cambio-standplaatsen:

- Pachecolaan
- Barricaden
- Treurenberg
- Sint-Goedeleplein

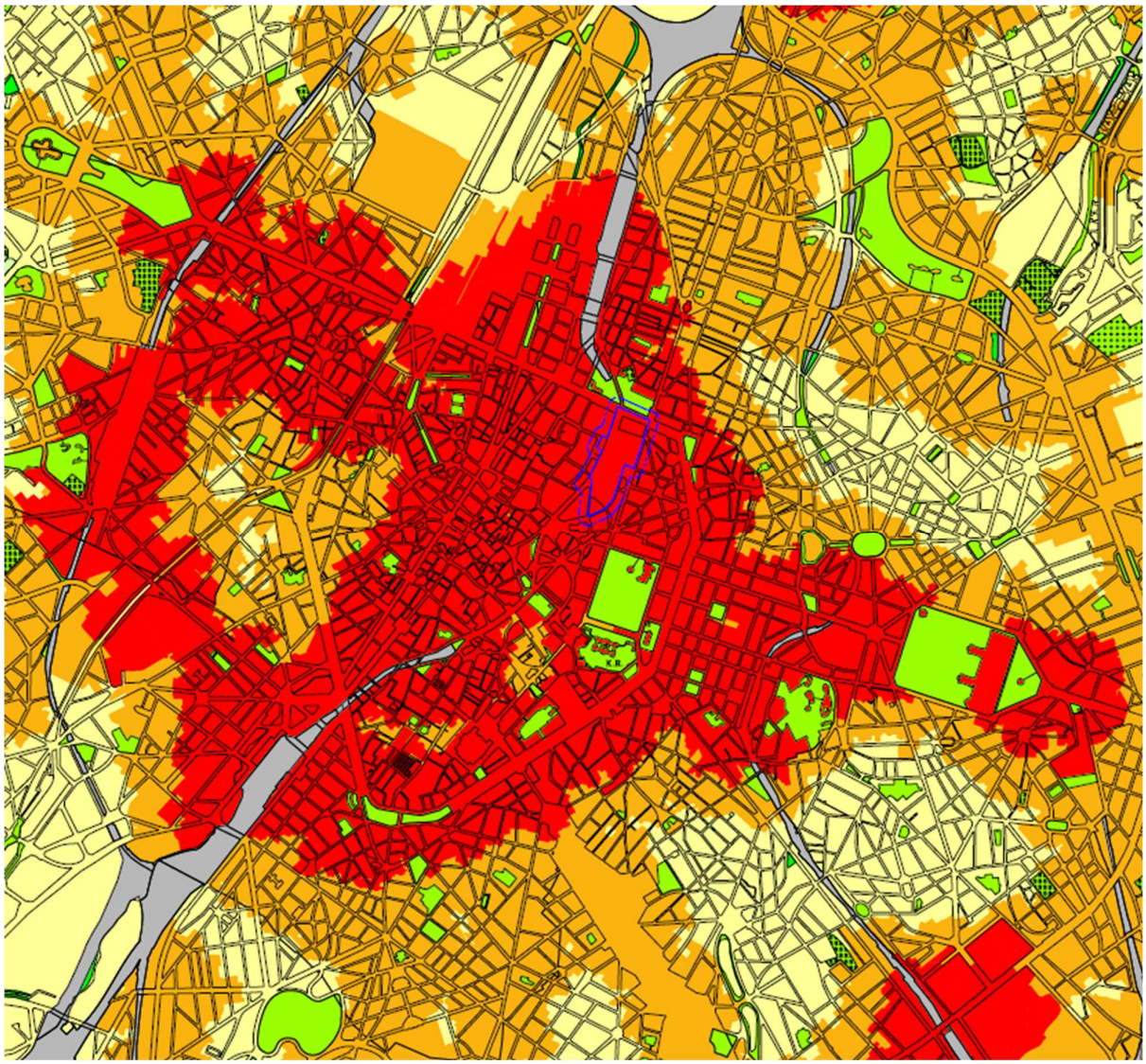


Locatie van de standplaatsen van taxi, Collecto en Cambio (Brussel Mobiliteit, 2024)

Het Administratieve Centrum ligt aan de rand van de Vijfhoek en grenst aan hoofdwegen (Kleine Ring, Koningsstraat), waardoor Cambio en taxi's gemakkelijk toegang hebben tot de weg.

3.2 OPENBAAR VERVOER

De indicatieve kaart van de bereikbaarheid van de GSV illustreert de kwaliteit van de openbaarvervoersverbindingen binnen het site: die bevindt zich volledig in zone A.



Toegankelijkheidskaart van de GSV (BruGis, 2024)

De onderstaande kaart bevestigt de uitstekende toegankelijkheid van de site. Het gebied ten westen van de site is daarentegen veel minder goed bereikbaar. Toegankelijkheidszones zijn vastgesteld op 150 meter rond bushaltes, 300 meter rond tram- en metrohaltes en 500 meter rond stations.



Toegankelijkheidskaart (BUUR PoS, 2024)

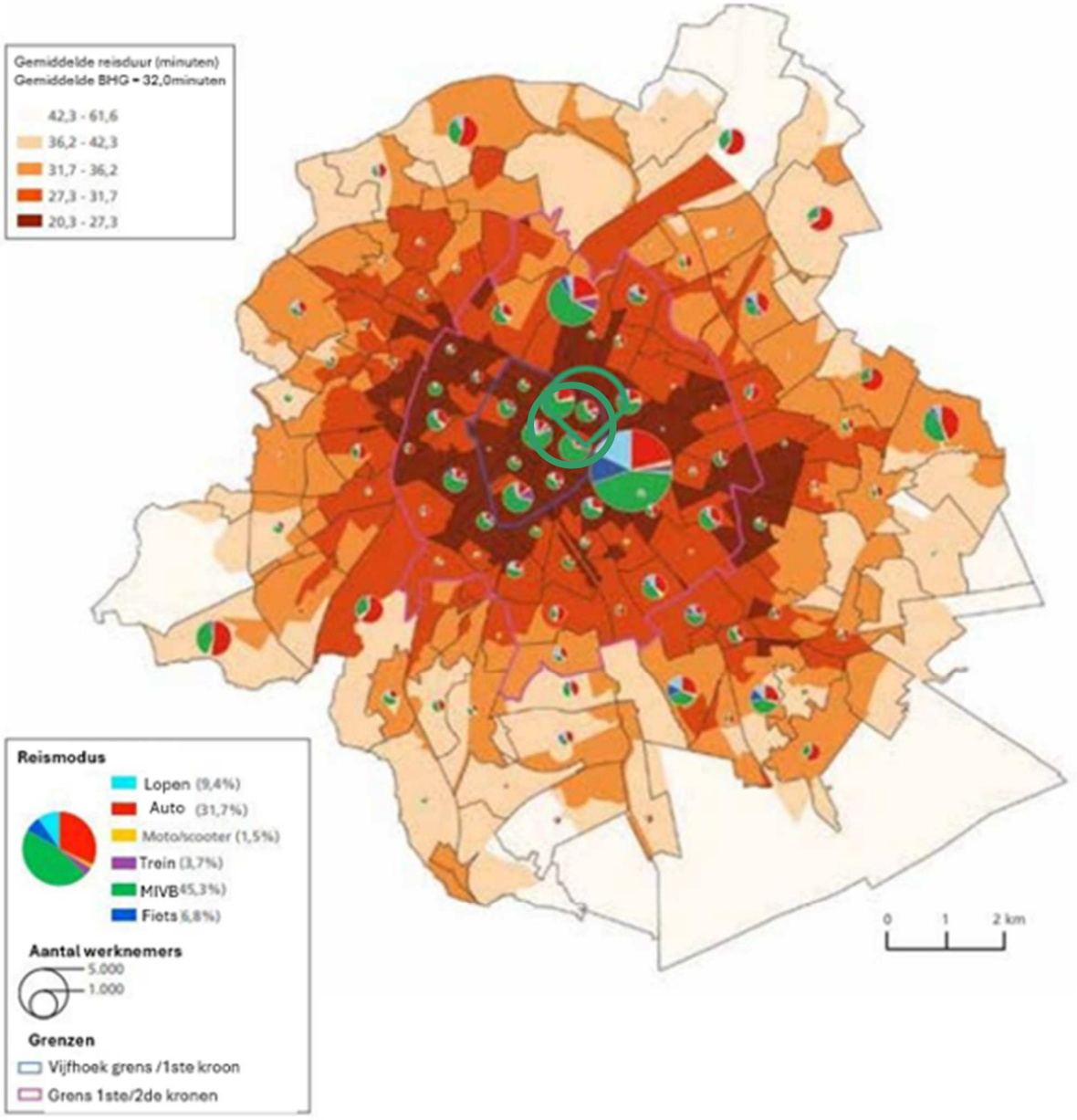
Deze verbindingen wordt goed gebruikt door werknemers. Gezien het hoge aandeel kantoorwerk op de site, worden mobiliteitspatronen binnen het gebied sterk bepaald door de gewoonten van de werknemers. Uit een analyse van de gegevens uit het samenvattend rapport “Woon-werkverkeer: stand van zaken en actiemogelijkheden voor bedrijven”, opgesteld in samenwerking met de universiteiten van Saint-Louis en Libre de Bruxelles en Mobiliteit Brussel, blijkt dat:

- Twee derde van de werknemers uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reist naar de Stad Brussel met het openbaar vervoer van de MIVB, ongeveer 20% met de auto, 10% met de trein en minder dan 5% met andere vervoersmiddelen. Dit bevestigt de uitstekende verbindingen met het openbaar vervoer (tram, bus en metrolijnen 2 en 6). De gemiddelde reistijd bedraagt niet meer dan 27 minuten.
- Driekwart van de werknemers van buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reist met de trein naar het Administratieve Centrum, wat de ultra-regionale ligging van het Noordstation en de efficiëntie van intermodaal vervoer naar de site bevestigt. Het gebied heeft een van de hoogste bereikbaarheidsscores (tussen 85 en 100), opnieuw dankzij het station en de goede verbindingen met het openbaar vervoer (tram, bus en metro).

Er moet worden opgemerkt dat volgens dit onderzoek uit 2018[4] ongeveer 7.000 RAC-werknemers buiten BHG wonen

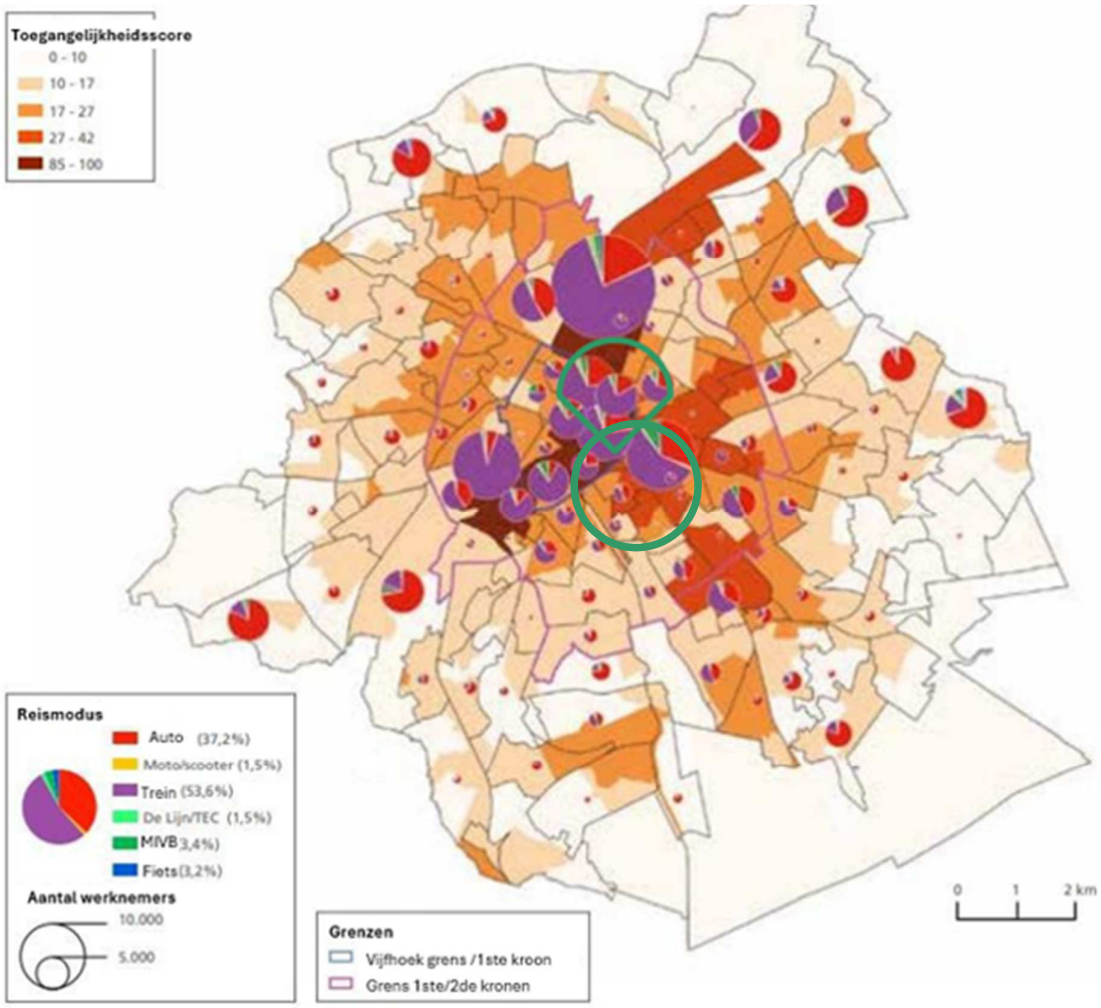
[4] De studie houdt dus geen rekening met veranderingen als gevolg van het nieuwe gedrag na de coronacrisis.

en ongeveer 1.000 in BHG. Deze cijfers tonen aan hoe belangrijk het openbaar vervoer is voor de werking van de site. Ze moeten ook onze aandacht vestigen op het belang van de kwaliteit van de verbindingen tussen de vervoersknooppunten en het RAC.



Vervoermiddelen en reistijden naar het werk op statistisch sectorniveau voor werknemers binnen het CBR (Université Saint-Louis, Université Libre de Bruxelles, Mobiliteit Brussel, 2018)[5]

[5] De statistische sector RAC is geel omcirkeld.



Vervoermiddelen en toegankelijkheid van de werkplek op statistisch sectorniveau voor werknemers die instromen in het CBR (Université Saint-Louis, Université Libre de Bruxelles, Mobiliteit Brussel, 2019)[6]

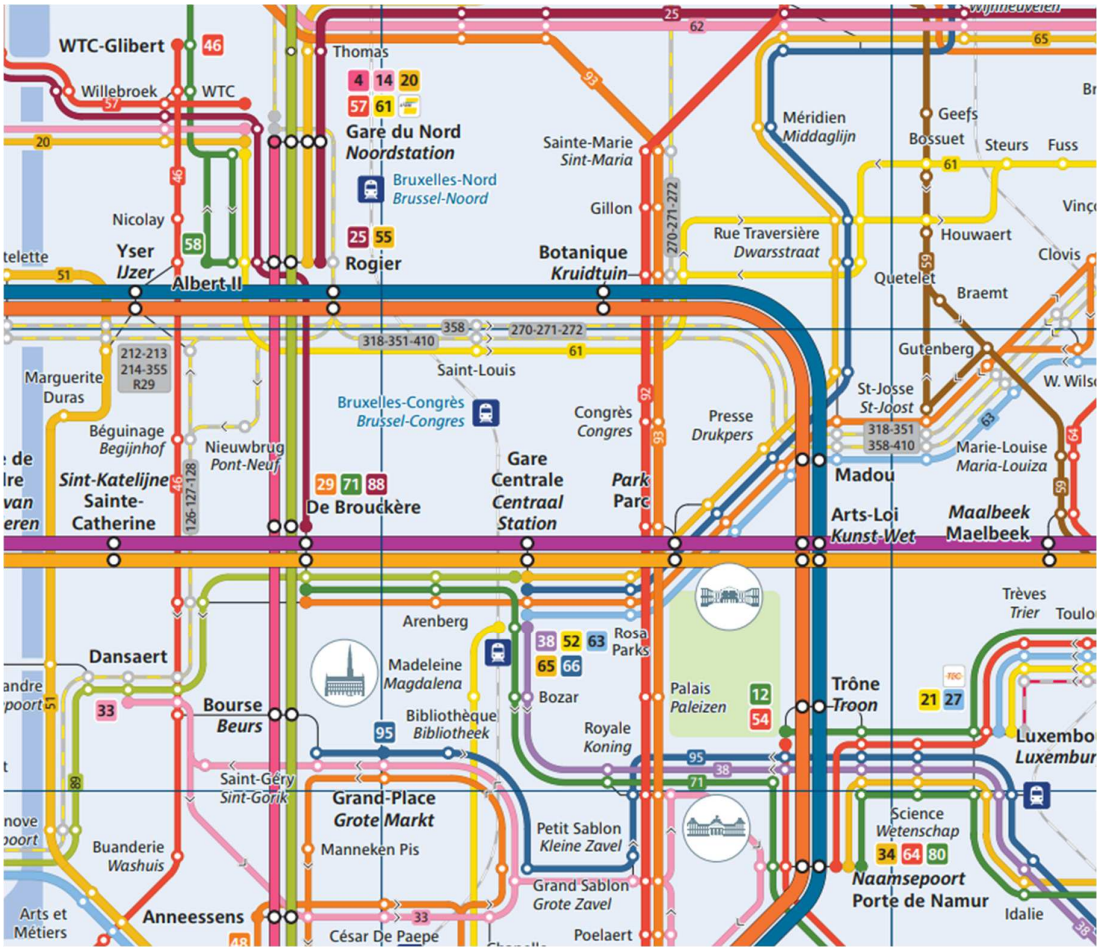
Deze dienst wordt aangeboden door de netwerken van de MIVB, de LIJN en NMBS. Het TEC-netwerk heeft geen verbindingen in de buurt van de perimeter. De volgende paragrafen geven een gedetailleerd overzicht van het aanbod voor de drie netwerken in kwestie.

Deze trends worden bevestigd door de mobiliteitsgewoonten binnen de GO-scholen! Pacheco: de meeste studenten en werknemers reizen met het openbaar vervoer naar de site. Treinen, trams en bussen zijn het vervoersmiddel bij uitstek voor mensen die van buiten Brussel komen of buiten de wijk wonen. Veel verplaatsingen worden ook te voet of met de fiets gedaan. De school moedigt dit aan en ontmoedigt het gebruik van de auto.

[6] De statistische sector RAC is zwart omcirkeld.

3.2.1 MIVB

Het MIVB-netwerk is bijzonder dicht in de omgeving van de perimeter. Het biedt metro-, tram en busverbindingen en ook nachtbussen.



MIVB-netwerk (2024)

Om de kwaliteit van deze dienstverlening te specificeren, moet rekening worden gehouden met de specifieke invloedszone van elke vervoerswijze rond de haltes:

- Aangezien een metrostation een gebied met een straal van 500 m bedient, noteren we de stations Park en Centraal Station op de lijnen 1 (Weststation/Stokkel) en 5 (Erasmus/Hermann Debroux) en de stations Rogier, Kruidtuin, Madou op de lijnen 2 (Simonis (Elisabeth)/Simonis/Leopold II) en 6 (Simonis (Elisabeth)/Koning Boudewijn). Station Rogier bedient ook de prémetrolijnen 3 (Esplanade/Churchill) en 4 (Noordstation/Stalle), die momenteel worden omgevormd tot metrolijn 3, waarvan het eerste deel naar verwachting in 2030 in gebruik zal worden genomen.
- Aangezien een tramhalte een gebied met een straal van 300 m bedient, noteren we de haltes Kruidtuin, Congres en Park op de lijnen 92 (Fort Jaco/station Schaarbeek) en 93 (Stadion/Legrand).
- Aangezien een bushalte een gebied met een straal van 300 m bedient, rijden onderstaande buslijnen naar de site.

Lijn	Richting	Haltes
29	De Brouckère/Hof ten Berg	Park, Rosa Parks
29	Hof ten Berg/De Brouckère	Treurenberg, Centraal station, Rosa Parks
61	Noordstation/Montgomery	Kruidtuin
61	Montgomery/Noordstation	Saint-Louis, Kruidtuin
63	De Brouckère/Begraafplaats van Brussel	Park, Rosa Parks
63	Begraafplaats van Brussel/de Brouckère	Rosa Parks, Treurenberg
66	De Brouckère/Péage	Park

Buslijn (MIVB)

- Van vrijdag tot zaterdag en van zaterdag tot zondag van middernacht tot 3 uur 's nachts bedient het **Noctis**-net van de MIVB de studieperimeter (doorgang om de 30 minuten op elke lijn).

Lijn	Richting	Haltes
4	de Brouckère - Begraafplaats van Brussel	Centraal Station, Rosa Parks, Congres, Kruidtuin
5	Centraal Station - Kraainem	Centraal Station, Park, Treurenberg, Rosa Parks
18	Centraal Station - Heizel	Treurenberg, Drukpers, Madou

Noctis netwerklijn

Frequentie

De frequentie van de verschillende vervoerswijzen binnen de perimeter kan worden samengevat in de onderstaande tabel. Het benadrukt de behoefte aan betere tram- en metrodiensten. De bus biedt echter meer mogelijkheden qua bestemmingen. Het bestaan van verschillende modi, complementair, dichtbij en rond de site vormt een sterk en belangrijk element.

MIVB	Lijnen	Week		Weekend	
		Piekuren	Daluren/avonden	Zaterdag	zondag
Metro	1	12	8 en 6	6 tot 8	6
	2	12	8 en 6	6 tot 8	6
	3	10 tot 12	8 en 6	5 tot 8	6
	4	10 tot 12	8 en 6	5 tot 8	6
	5	12	8 en 6	6 tot 8	6
	6	12	8 en 6	6 tot 8	6
Tram	92	10	4 tot 7	4 tot 6	3 tot 4
	93	10	4 tot 7	4 tot 6	4
Bus	29	6	5 tot 6	3 tot 6	3 tot 5
	61	6	4 tot 5	3 tot 5	3 tot 4
	63	10	3 tot 6	4 tot 6	4 tot 6
	66	7 tot 8	6	3 tot 7	3 tot 4

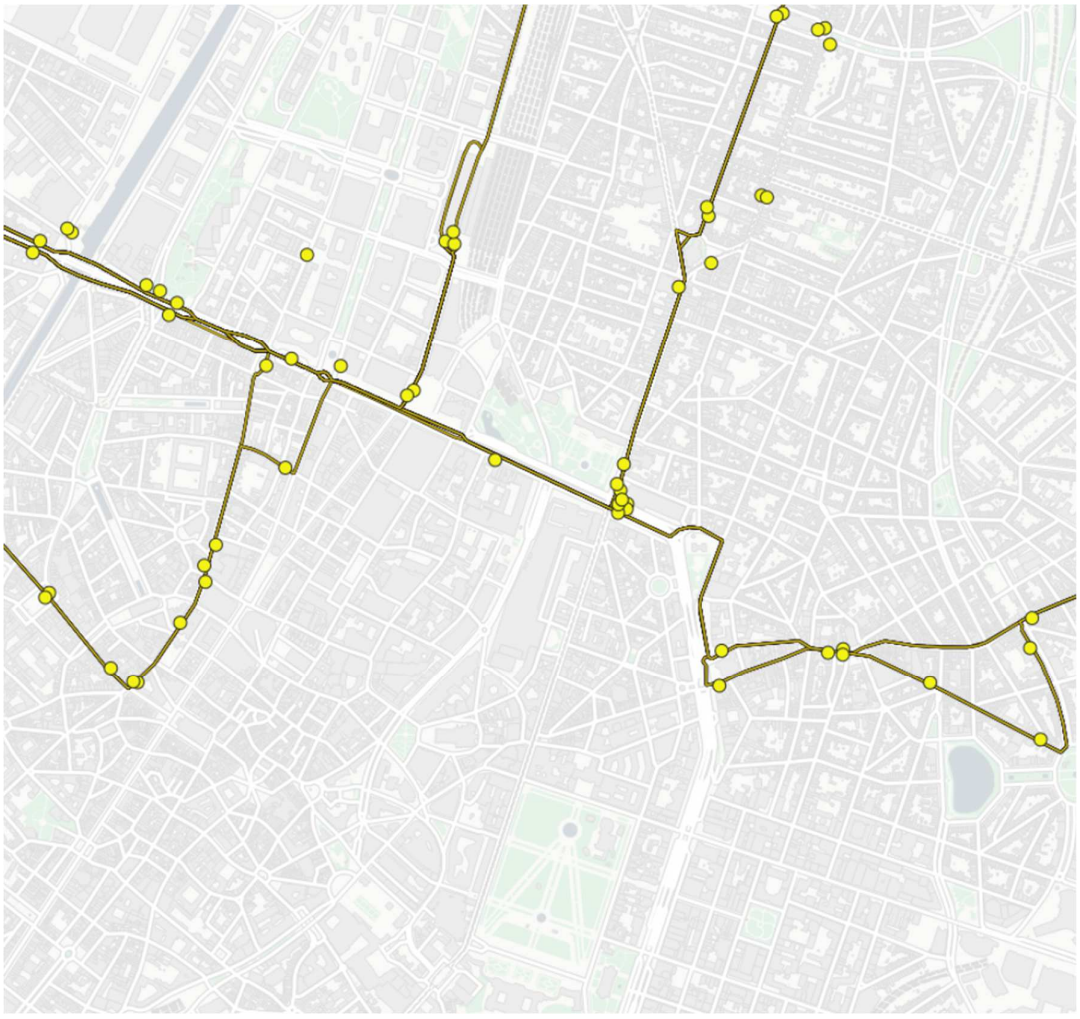
Frequentie van de MIVB-lijnen binnen de perimeter (aantal voertuigen per richting)

Bovendien zal het project voor tramlijn 15 van de Brusselse tram het huidige netwerk aanvullen en verder versterken. Lijn 15 is een geplande tramlijn die door de wijk Tour & Taxis zal lopen en vanaf 2029 het metrostation Belgica met het station Brussel-Noord zal verbinden. In 2032 wordt de lijn verlengd tot in Brussel-Centraal (via de Sint-Lazaruslaan en de Pachecolaan).

Deze nieuwe tramlijn zal de uitstekende verbindingen met het openbaar vervoer van de site van het BBP verder versterken door ze rechtstreeks te verbinden met het Noordstation en het Centraal Station en met het noordwesten van Brussel.

3.2.2 De Lijn

Het aanbod van De Lijn bestaat uitsluitend uit bussen. Opgemerkt moet worden dat de betreffende buslijnen de hoofdstad verbinden met andere steden buiten het Gewest. Het gaat dus om een vrij uitgebreid netwerk.



Busnetwerk De Lijn (De Lijn, 2024)

Ervan uitgaande dat een bus een zone van 300 m rond zijn haltes bedient, kunnen de volgende plaatsen aan de rand van de site als belangrijk worden bestempeld:

Kruidtuinlaan:

- lijn 270 (Brussel/Keerbergen)

- lijn 271 (Brussel/Kampenhout)
- lijn 272 (Brussel/Bonheiden)
- lijn 318 (Brussel/Vrebos)
- lijn 410 (Brussel/Leuven)

De frequentie van de verschillende lijnen is samengevat in onderstaande tabel.

Busnummer	**Richting**	**Aantal voertuigen**	
			Spits uren **Dal uren**
lijn 270	Brussel/Keerbergen	2	2
lijn 271	Brussel/Kampenhout	2	1
lijn 272	Brussel/Bonheiden	3 tot 5	2
lijn 318	Brussel/Vrebos	2	2
	Brussel/Leuven		
Lijn 410	Brussel/Leuven (Overijse-Hoeilaart)	3	2

Frequentie van de lijnen van De Lijn binnen de perimeter (aantal voertuigen per richting)

Aangezien het om een langeafstandsverbinding gaat, kunnen de lijnen die de halte Rogier aandoen ook interessant zijn voor de afstand binnen de perimeter:

- lijn 129 (Dilbeek - Brussel)
- lijn 212 (Aalst - Brussel)
- lijn 213 (Aalst - Brussel)
- lijn 214 (Aalst - Brussel)
- lijn 230 (Kapelle-op-den-bos - Brussel)
- lijn 231 (Beigem - Brussel)
- lijn 232 (Grimbergen Vaart - Brussel)
- lijn 233 (Humbeek - Brussel)
- lijn 235 (Het Voor - Brussel)
- lijn 240 (Wemmel - Brussel)
- lijn 241 (Strombeek-Bever - Brussel) lijn 242 (Asse - Brussel)
- lijn 243 (Zellik - Brussel) lijn 246 (Wemmel - Brussel)
- lijn 250 (Puurs - Liezele - Londerzeel - Brussel)
- lijn 251 (Malderen - Brussel)
- lijn 260 (Puurs - Brussel)
- lijn 355 (Liedekerke - Ternat - Brussel Noord)
- lijn 460 (Boom - Brussel)

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de frequenties van alle soorten openbaar vervoer (met uitzondering van de trein) en alle vervoersmaatschappijen om de hierboven beschreven informatie samen te vatten. De spitsuren (7u-

9u en 15u-19u) zijn de uren met de meeste vervoersdiensten. De metro en tram zijn de twee vervoerswijzen die de meeste regelmaat bieden. De bussen van De Lijn rijden minder vaak.

Lijn	Tijp	Richting (naar)	5u	6u	7u	8u	9u	10u	11u	12u	13u	14u	15u	16u	17u	18u	19u	20u	21u	22u	23u	00u
MIVB																						
2	metro	Elisabeth	1	10	9	9	10	7	7	8	8	8	9	8	10	9	10	6	6	6	6	4
2	metro	Simonis	4	8	9	10	9	8	8	8	8	8	10	9	9	9	9	6	6	6	6	2
6	metro	Elisabeth	2	8	10	9	10	9	9	8	8	8	8	10	9	10	9	6	6	6	6	5
6	metro	Koning Boudewijn	4	8	10	9	9	9	8	8	8	8	9	10	9	10	8	6	6	6	6	4
2 & 6	metro	*Elisabeth*	*3*	*18*	*19*	*18*	*20*	*16*	*16*	*16*	*16*	*16*	*17*	*18*	*19*	*19*	*19*	*12*	*12*	*12*	*12*	*9*
2 & 6	metro	Simonis /K. B.	*8*	*16*	*19*	*19*	*18*	*17*	*16*	*16*	*16*	*16*	*19*	*19*	*18*	*19*	*17*	*12*	*12*	*12*	*12*	*6*
92	Tramway	Schaarbeek Station	2	7	10	9	10	9	8	8	8	9	7	10	10	10	6	7	6	4	4	3
92	Tramway	Fort-Jaco	2	5	10	10	9	9	8	8	8	8	8	9	10	11	9	4	5	4	5	2
93	Tramway	Legrand	1	5	10	10	9	9	8	8	8	8	9	9	10	11	6	10	4	4	5	3
93	Tramway	Stadium	0	10	10	9	10	9	8	8	8	9	8	10	10	10	8	4	4	4	4	2
29	Bus	Hof Ten Berg	2	4	10	10	8	6	5	5	5	5	9	10	10	10	12	5	7	4	4	4
29	Bus	Brouckère	3	6	10	9	9	5	5	5	6	5	11	10	10	10	9	5	4	4	4	3
61	Bus	Montgomery	0	5	6	6	6	6	5	5	5	5	5	6	6	5	5	4	4	4	4	0
61	Bus	Noord station	2	5	6	7	6	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	4	4	3	0
63	Bus	Begraafplaats van Brussel	1	5	8	9	9	5	5	5	5	5	7	8	8	8	6	5	4	4	5	3
63	Bus	Centraal station	3	6	9	10	6	5	5	5	5	5	9	8	8	7	5	5	4	4	4	2
66	Bus	Tol	1	4	6	6	6	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	5	4	4	4	3
66	Bus	Centraal station	2	5	6	6	6	4	6	5	5	4	6	6	6	6	6	4	4	4	4	2
De Lijn																						
270	Bus	Brussel	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
270	Bus	Keebergen	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
271	Bus	Brussel	0	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
271	Bus	Kampenhout	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	0	0	0
272	Bus	Brussel	0	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	3	2	1	1	0	0
272	Bus	Zaventem	2	2	3	3	1	2	2	2	2	1	2	3	2	3	2	1	1	0	0	0
318	Bus	Brussel	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0
318	Bus	Leuven	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0	0
410	Bus	Brussel	0	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	0	0	0
410	Bus	Leuven	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	0	0

Overzicht van de frequenties van het openbaar vervoer in de buurt van de site (MIVB, De Lijn, 2024)

3.2.3 NMBS

Uit de dienstregeling van december 2023 blijkt dat alleen lijn S1 stopt in Brussel-Congres, die Nijvel met Antwerpen-Centraal verbindt.

Bestemming	Aantal treinen	Dienstregeling
Antwerpen	2	u:10 en u:44
Nijvel	2	u:15 en u:49

Bestemming en frequentie van de treinen in het station Brussel-Congres

Deze treinen stoppen alleen tussen 4:44 en 00:15 uur, de openingstijden van het station Brussel-Congres. Anderzijds stopt er op zaterdag en zondag geen enkele trein aan de halte Brussel-Congres.

Aangezien het Noordstation en het Centraal Station ook op een redelijke afstand van de perimeter van de studie liggen, zijn de meeste bestemmingen in België en in het buitenland gemakkelijk toegankelijk.

Gezien de ligging is de bereikbaarheid van het Rijksadministratief Centrum zeer gunstig. Door zijn ligging in het centrum van de stad kan het optimaal gebruik maken van het openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus). Het metrostation Kruidtuin en de tramhalte Koningsstraat zijn de belangrijkste vervoersknooppunten in de buurt. Het station Congres is niet erg druk, met een gemiddelde van 541 mensen die gebruik maken van het station tijdens de week[7].

[7] *Aantal reizigers per station in 2023*, NMBS.

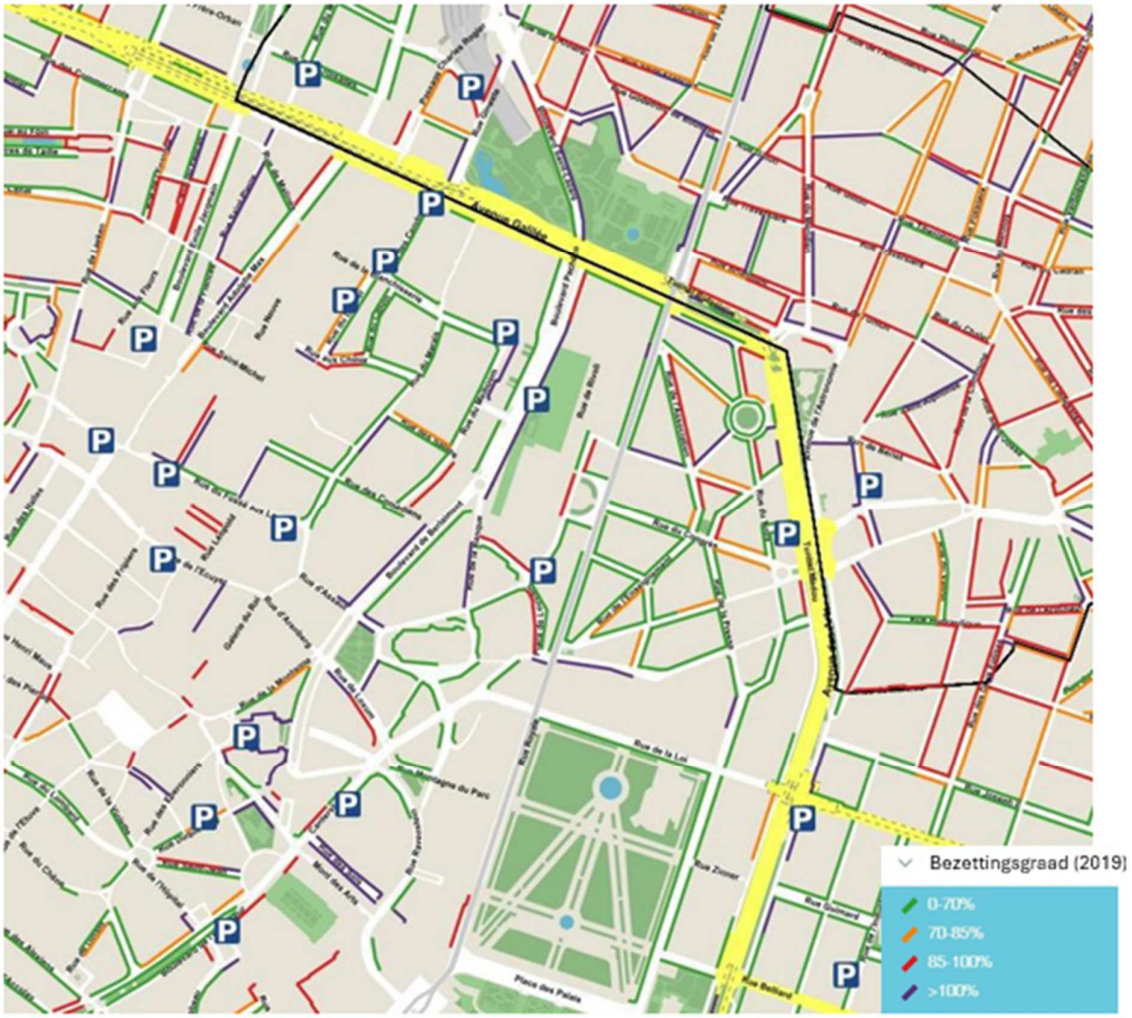
3.3 PARKEREN

3.3.1 Parkeren op de openbare weg

Het merendeel van de berijdbare wegen binnen de perimeter beschikt over parkeerplaatsen in de lengterichting aan beide zijden van de weg. Deze parkeerplaatsen zijn betaald (parkeermeters) in het hele studiegebied.

De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen blijft onder de 70% in het grootste deel van de wegen binnen de perimeter. De parkeerdruk is echter het grootst aan de oneven zijde van de Bankstraat en de Pachecolaan, met een bezettingsgraad van meer dan 100%.

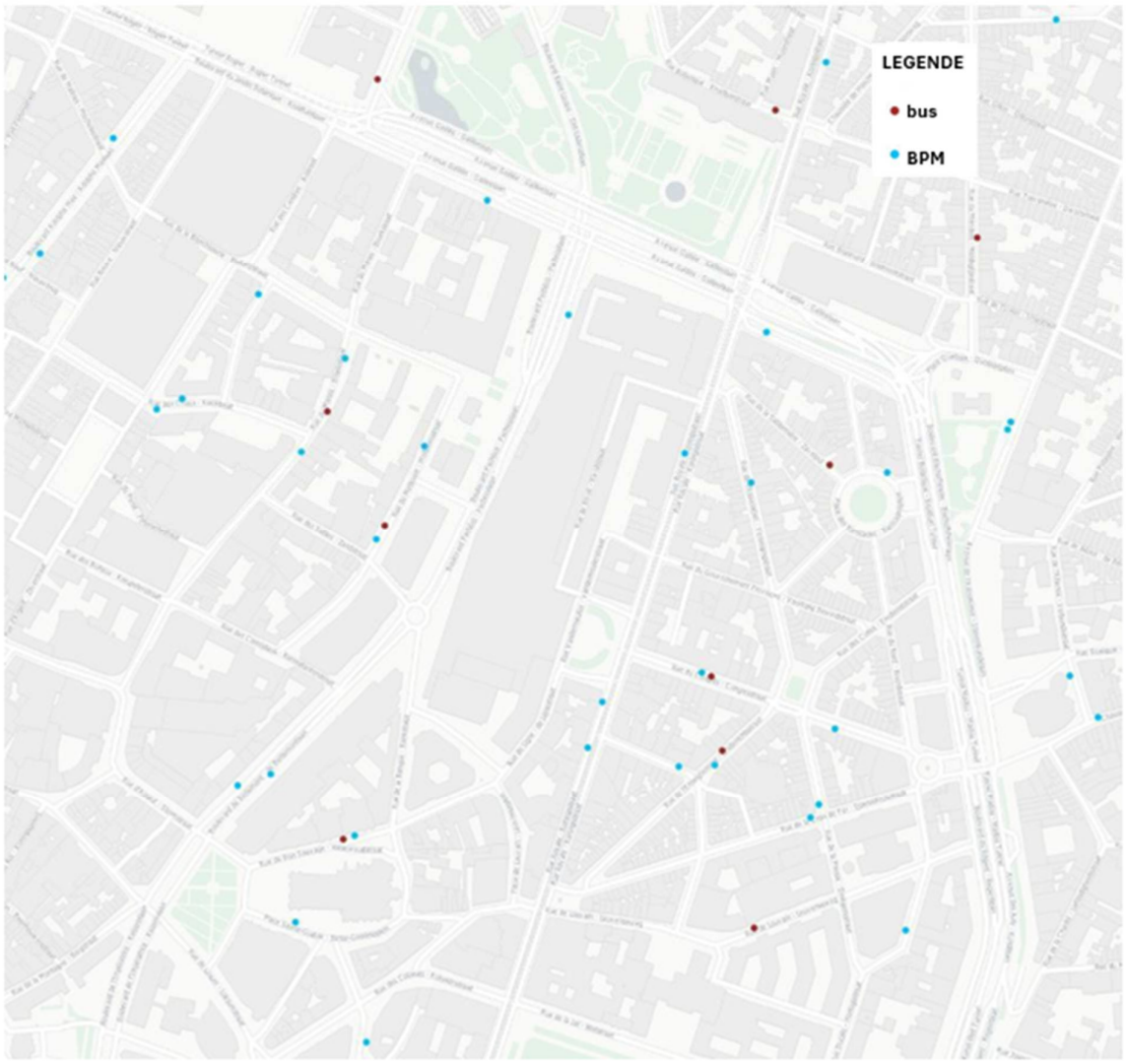
Opgemerkt dient te worden dat tijdens de voorstellingen de oneven plaatsen aan de kant van de Drukpersstraat zijn gereserveerd voor het Koninklijk Circus.



Parkeerbezettingsgraad tussen 5u en 7u (Parking.brussels, 2019)

In de omgeving van de site zijn er 22 parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit.

De parkeerplaatsen voor **touringcars** (17 parkeerplaatsen voor middellange duur langs de Pachecolaan - besluit van het College van 10.07.08) worden ook regelmatig gebruikt door automobilisten, met name buiten het toeristische hoogseizoen.



Parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit en touringcars (Mobigis, 2024)

3.3.2 Parkeren buiten de openbare weg

Er zijn verschillende openbare parkings in en rond de BBP-perimeter.

	Pachecoparking		Royal	Parking Passage 44	Kruidtuin	Stad 2	Centrum	Centraal Station
Uitgebaat door	Q-Park	Bepark	Parking Indigo	Interparking	Interparking	Interparking	Q-Park	Interparking
Plaatsen	354	1.538**	159	526	369	380	780	1013
Week	06:30 tot 23:00	05:45 tot 23:00	24/24	07:00 tot 21:00	07:00 tot 00:30	07:00 tot 21:30	07:00 tot 23:00	24/24
Zaterdag	07:00 tot 23:00	07:00 tot 23:00		07:00 tot 21:00				
Zondag	Gesloten	Gesloten		Gesloten	12:00 tot 22:00	gesloten	gesloten	

** Bron Aries, Milieuvergunning

Parkings in de perimeter (Parking.brussels, 2024)



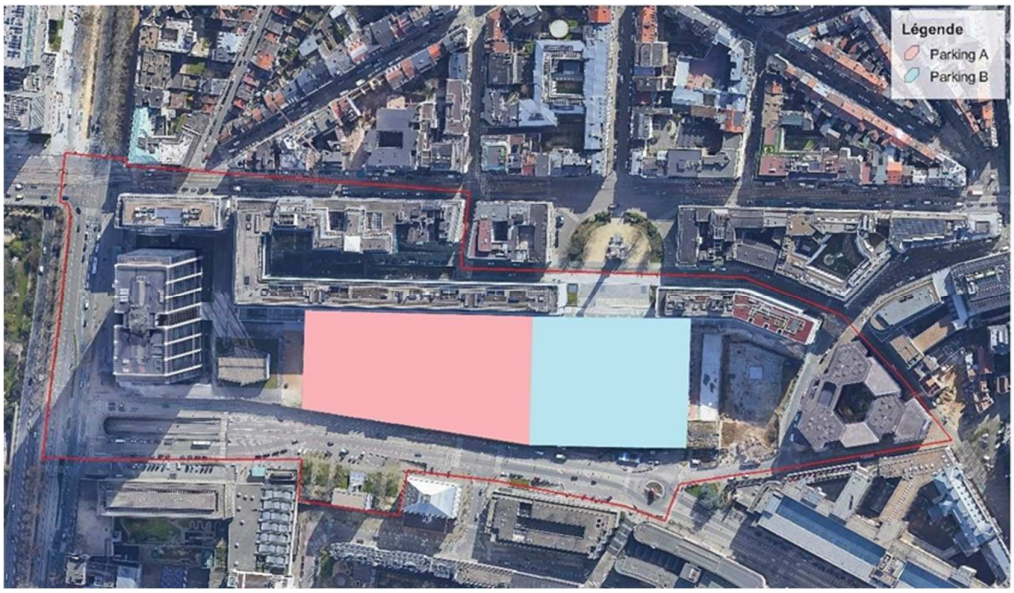
Bezettingsgraad van de parkings in en rond de site en op de openbare weg van 10 uur tot 12 uur (Masterplan Hoog-Laag, 2019)

Bovenstaande kaart toont de bezettingsgraad van parkeren op de openbare weg tussen 10 uur en 12 uur en is daarom een aanvulling op de informatie die hierboven al is geanalyseerd en geeft een gedetailleerd overzicht van de bezetting van parkings in en rond de site.

Overdag is het drukker dan ‘s nachts op de openbare weg in de wijk Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw. Daarentegen is de bezetting van openbare parkings buiten de openbare weg erg laag. De omliggende openbare parkings hebben allemaal een bezettingsgraad van minder dan 50%, met uitzondering van de parkings Indigo, Pacheco en City 2. Dit is belangrijk om op te merken, omdat zij het dichtst bij de site liggen. Deze parkings zijn overdag waarschijnlijk vol vanwege het aantal werknemers dat met de auto komt.

In het licht van deze observaties kan een overdracht van parkeerplaatsen op de openbare weg worden overwogen om het gebruik van auto's in de openbare ruimte te beperken.

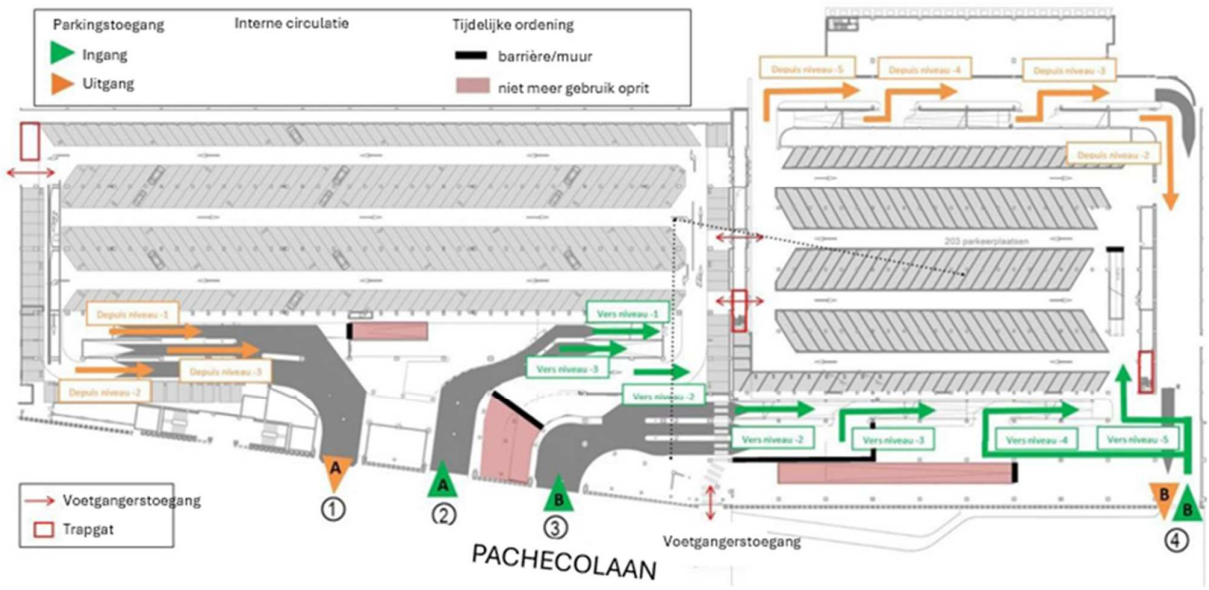
De BBP-site bevat twee ondergrondse parkings onder de Tuin van Pechère en onder de Esplanade. Het grootste deel van de site bestaat uit ondergrondse parkings. Deze parkings worden parkings A en B genoemd en zijn aangegeven op onderstaande plattegrond:



Locatie van parkings A en B (Stad Brussel, 2024)

Parking A ligt aan de Pachecolaan, ten zuiden van het station Congres, en is verbonden met de Rivolistraat. Parking B is alleen toegankelijk vanaf de Pachecolaan.

De gebruikers van de wijk geven echter toe dat deze parkings niet hun voorkeur genieten: ze hebben de reputatie vuil, slecht verlicht, gigantisch en leeg te zijn... allemaal factoren die ze niet erg veilig maken, temeer omdat ze regelmatig door daklozen worden gebruikt. Omwonenden maken liever gebruik van de Parking Indigo in de De Lingestraat dan van de parkings van het Administratieve Centrum.



Toegang tot parkings A en B (ARIES, 2023)

Deze parkings zijn eigendom van verschillende partijen:

- RAC 1: Parking B - Niveaus +7,10; +9,80; +12,50 (Federale Politie)
- RAC 2: Parking B - Deel van niveau +1,70
- RAC 4: Parking A - Niveau -0,90 (QPark)

Parking B - Niveaus -0,90; +1,70; +4,40

- Financietoren: Parking A - Niveaus +4,40 en +7,10 (Financietoren)

Niveau Parking A	EIGENAAR
-1	Financietoren
-2	Financietoren
-3	RAC 4

Niveau Parking B	EIGENAAR
-1	RAC 1
-2	RAC 1
-3	RAC 1
-4	RAC 4
-5	RAC 4 (80%) ; RAC 2 (20%)

Huidige eigenaren van parkings A en B (Aries, 2018)

Het woongebouw C2 beschikt ook over 74 ondergrondse parkeerplaatsen, het gebouw D heeft 6 plaatsen voor de brandweer en toegang tot parkeerterrein B met 142 extra plaatsen.

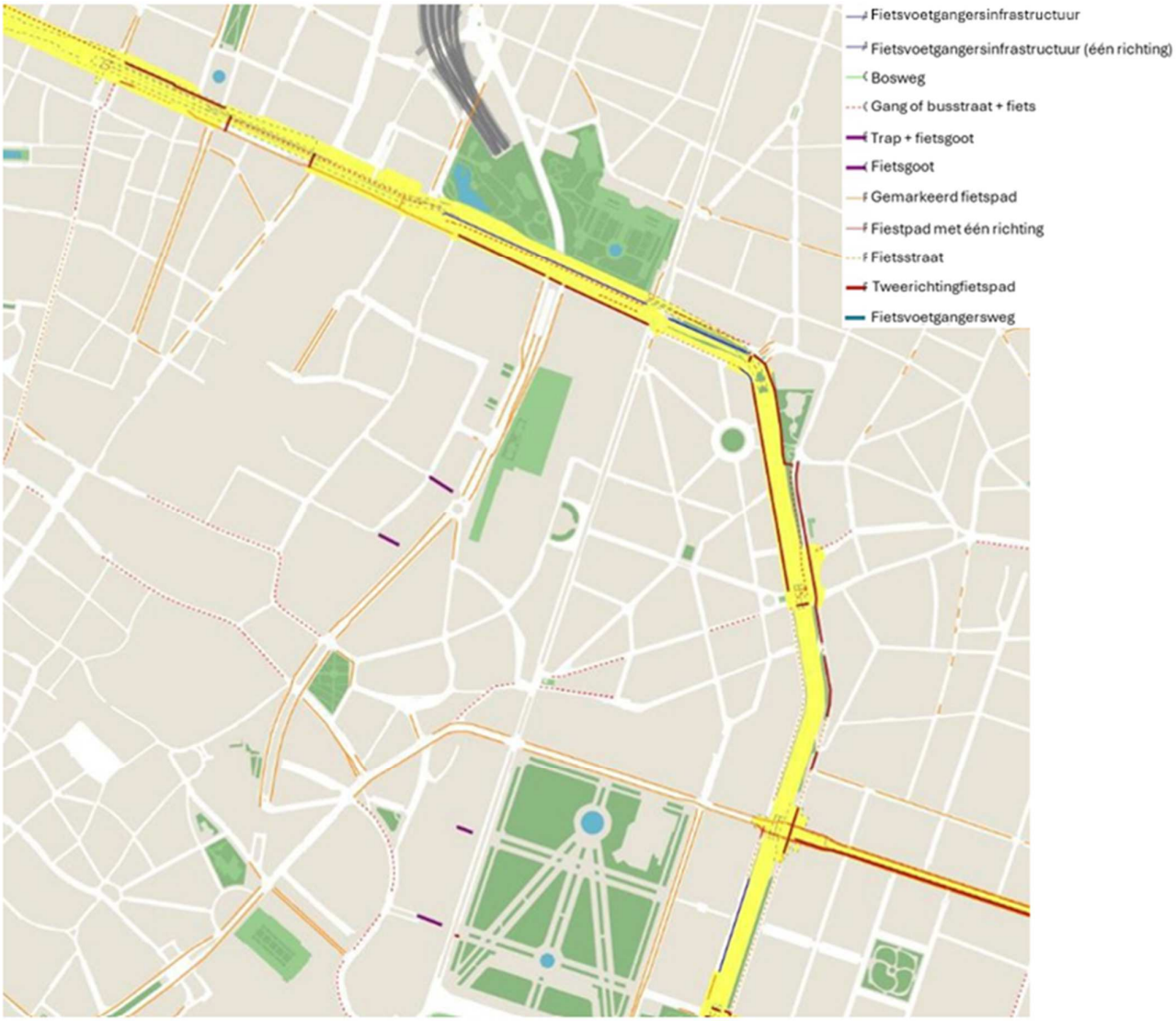
Deze parkings worden met name gebruikt door werknemers en gebruikers van het RAC (waarvan sommigen van de federale politie) en, gezien de nabijheid van het centrum (minder dan 10 minuten lopen van de Grote Markt), door bezoekers van de Vijfhoek.

Met de veranderende mobiliteitsgewoonten, gewestelijke en lokale mobiliteitsplannen en -strategieën en toekomstige openbaarvervoerprojecten is het waarschijnlijk dat deze parkings op lange termijn onderbenut zullen worden. Daarom kan een herbestemming van de parkings worden overwogen.

De site is dus zeer goed uitgerust wat betreft parkeergelegenheid. Er moet echter worden opgemerkt dat de dichtstbijzijnde parkings (parkings A en B en de parking Indigo) snel verzadigd raken, net als sommige openbare wegen rond de site. Er is ook een groot, onverzadigd parkeeraanbod binnen een straal van minder dan 500 m van de site.

3.4 FIETSEN EN MICROMOBILITEIT

3.4.1 Fietsvoorzieningen



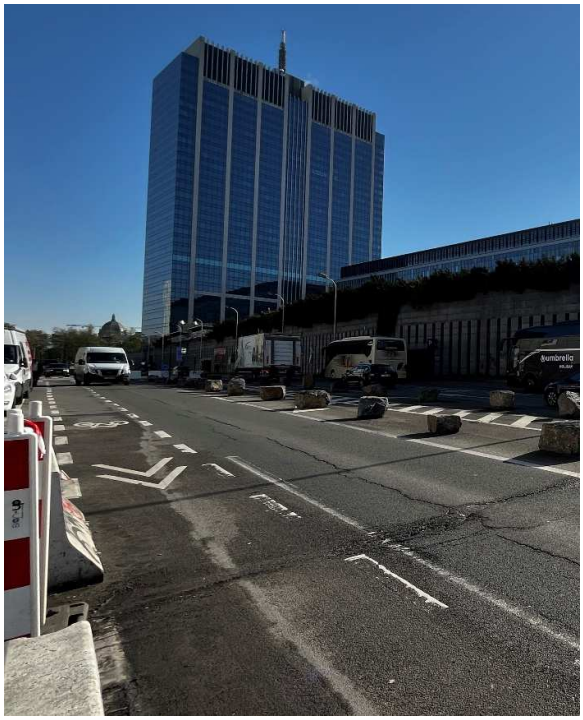
Fietsvoorzieningen in de omgeving van de site (Mobigis, 2024)

De meeste fietsvoorzieningen in de omgeving van de site zijn gemarkeerde fietspaden. Een apart tweerichtingsfietspad loopt langs de Kleine Ring op een deel dat voor de Financietoren passeert.

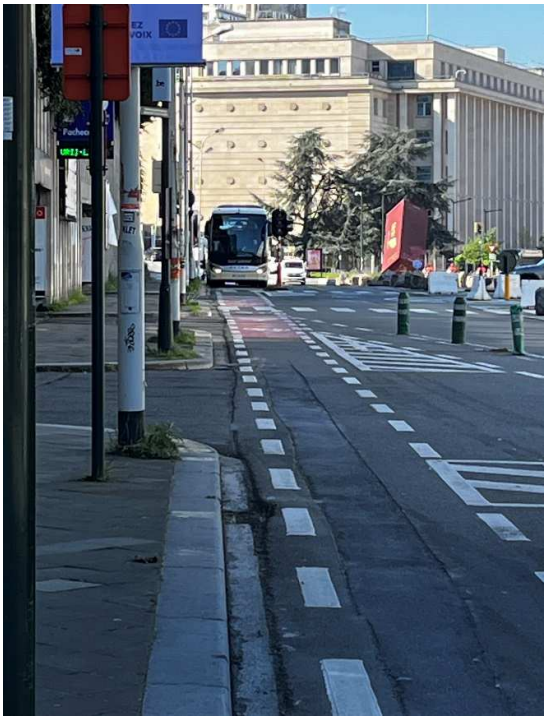
Eenrichtingsfietspaden (met en zonder Sauwensstrepen) zijn gemarkeerd op de grond over de hele lengte van Pachecolaan, voor beide verkeersrichtingen.

De Kruidtuinlaan heeft een afzonderlijk fietspad voor het gedeelte bergop en een "Bus Taxi Fiets"-strook voor het gedeelte bergaf.

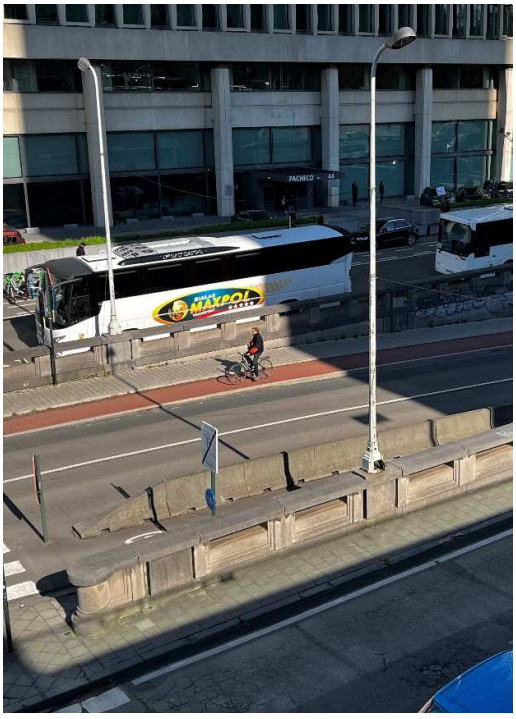
De Koningsstraat heeft geen veilige fietsinfrastructuur.



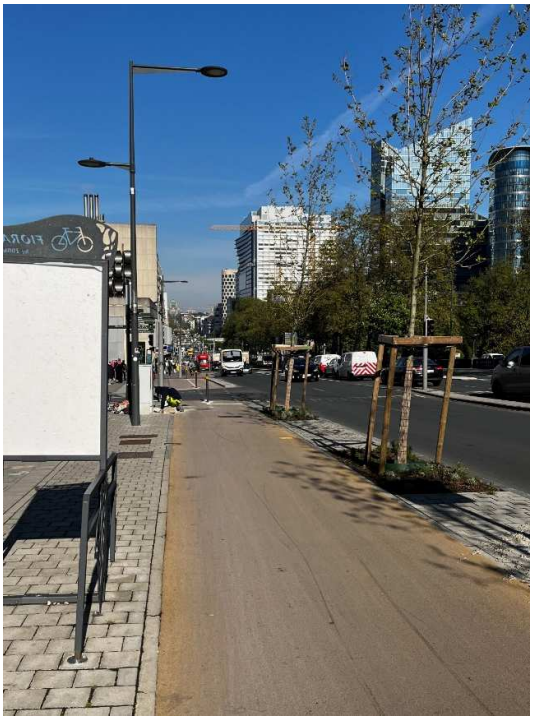
Versleten gemarkeerd fietspad - Pachecolaan (BUUR PoS, 2024)



Een bus parkeert op het gemarkeerde fietspad - Pachecolaan (BUUR PoS, 2024)



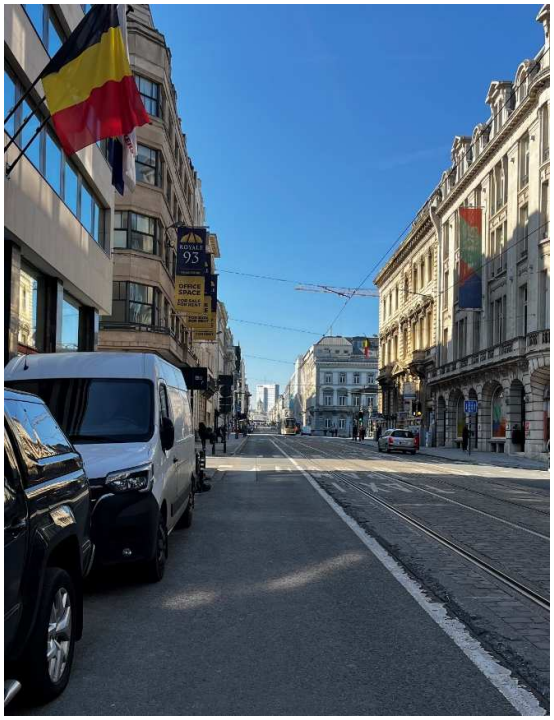
Een fietser op het afzonderlijk fietspad onder de Kruidtuinlaan - Pachecolaan (BUUR PoS, 2024)



Afzonderlijk fietspad - Kruidtuinlaan (BUUR PoS, 2024)



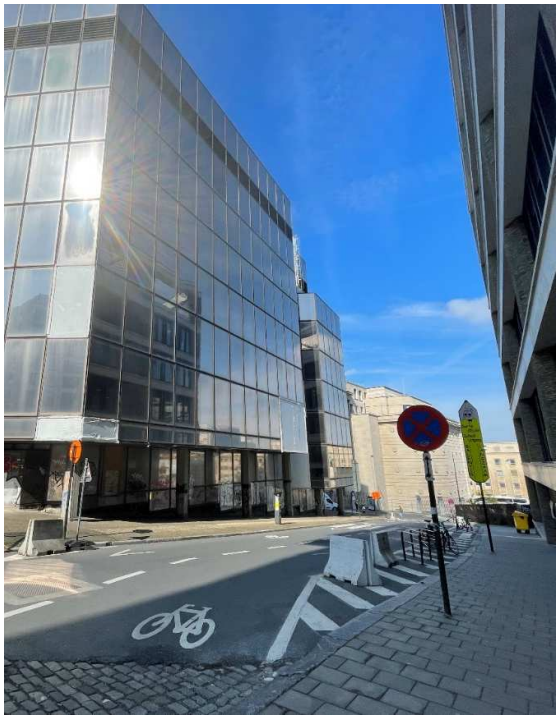
Afzonderlijk fietspad - Kruidtuinlaan (BUUR PoS, 2024)



Er zijn geen fietspaden in de Koningsstraat. Fietsers lopen vooral gevaar wanneer de tram passeert, omdat ze klem komen te zitten tussen de tram en de parkeerstrook. (BUUR PoS, 2024)



de Lignestraat met onregelmatig plaveisel (BUUR PoS, 2024)



Oratoriënberg, gemarkeerd fietspad voor de school (BUUR PoS, 2024)

3.4.2 Fietsenstalling



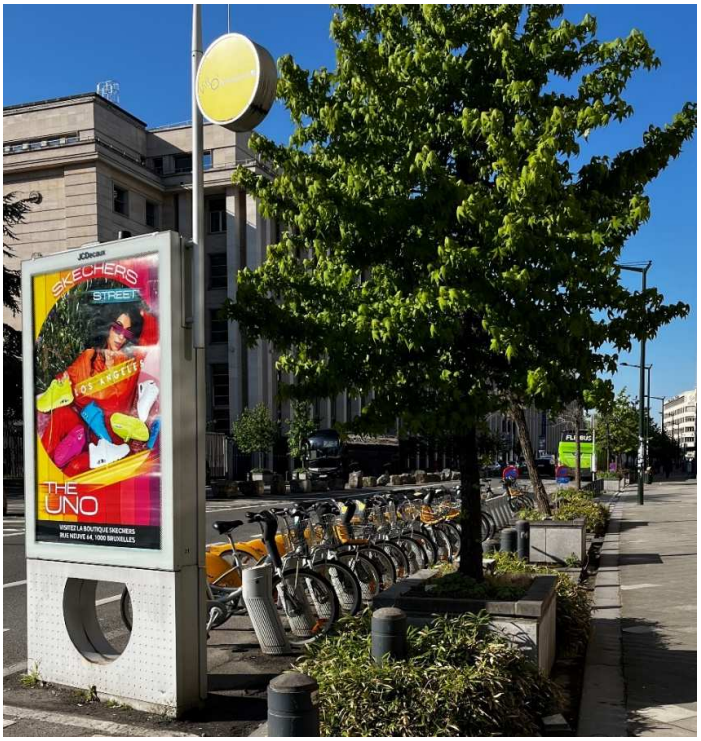
Fietsenstallingen in de omgeving van de site (Mobigis, 2024)

Het aantal fietsenstallingen op de openbare weg is vergroot door de aanleg van fietsparkeervakken bij voetgangersoversteekplaatsen.

3.4.3 Deelfietsen (Villo)

Op dit moment wordt de inplanting van gewestelijke stallingen voor deelfietsen gepland. De dichtstbijzijnde stallingen zijn de volgende:

- Station Stripmuseum: Hoek Pacheco/Berlaimont - 25 fietsen;
- Station Congres: Koningsstraat 144-146-148 - 25 fietsen;
- Station Park: Koningsstraat 66-68 - 25 fietsen
- Station Kruidtuin: Galileïlaan - 25 fietsen.

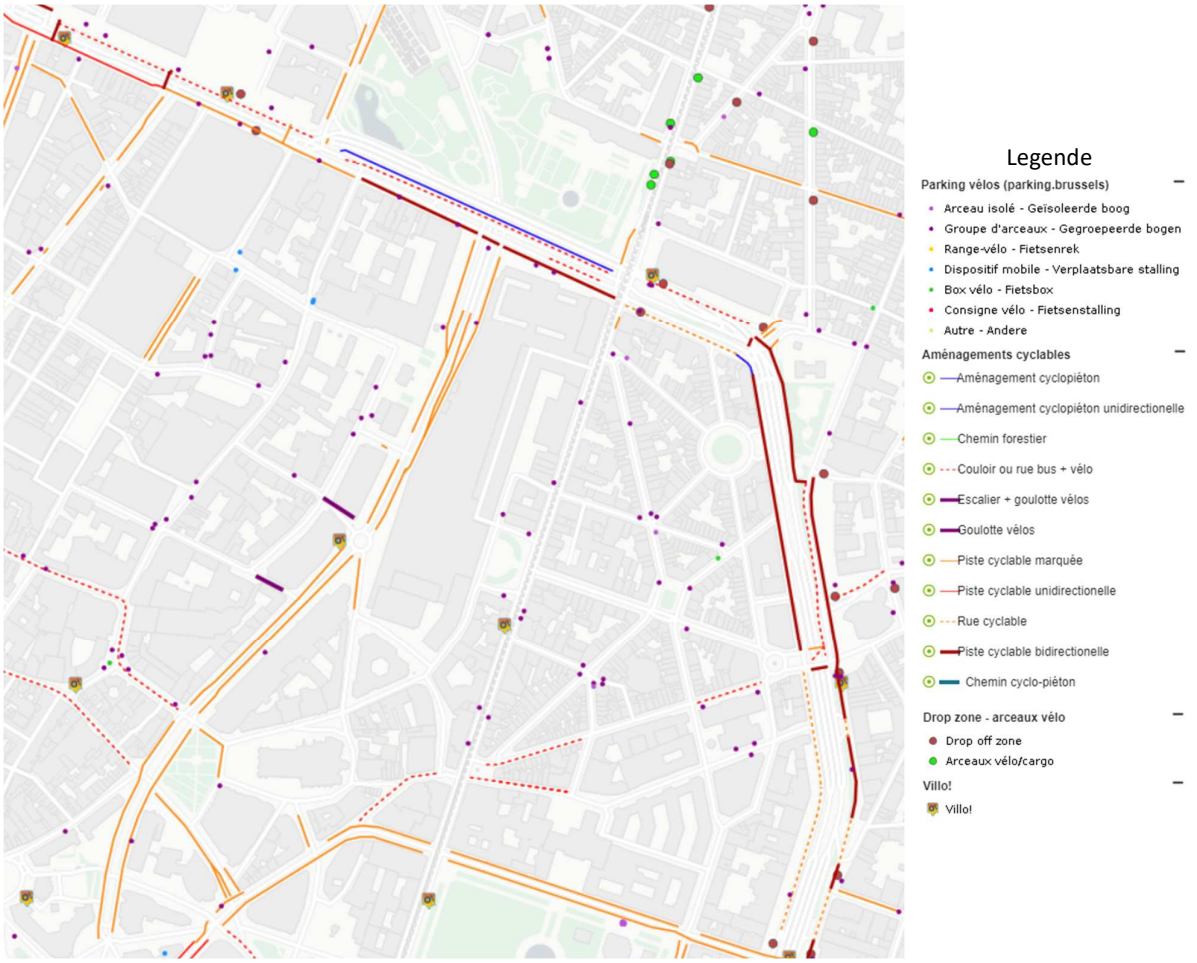


Station Villo “Stripmuseum”:

3.4.4 Drop-off zones

In de omgeving van de site worden geleidelijk drop-off zones voor steps aangelegd. De steps worden in deze parkeerzones geparkeerd, maar er zijn ook steps te zien die aan fietsenrekken worden geparkeerd, waardoor de toegang voor fietsen wordt geblokkeerd.

3.4.5 Conclusies



Overzichtskaart van fietsvoorzieningen en fietsparkeermogelijkheden (Brussel Mobiliteit, 2024)

Fietsvoorzieningen in en rond het gebied zijn van slechte kwaliteit, vaak in slechte staat en onvoldoende beveiligd, en bovendien schaars (alleen de Pachecolaan en de Kruidtuinlaan hebben voorzieningen in de omgeving van de site). Gebruiksconflicten tussen automobilisten en fietsers en tussen bussen en fietsen komen regelmatig voor. Het aanbod aan fietsenstallingen is daarentegen vrij groot (maar volledig afwezig op de site zelf, alleen aan de rand ervan, ondanks de ruime openbare ruimte). Verbindingen tussen boven- en benedenstad per fiets moeten absoluut worden overwogen, omdat ze momenteel onmogelijk zijn zonder rond de site te moeten rijden.

3.5 VOETGANGERS

3.5.1 Paden in de omgeving van de site

De voorgaande paragrafen – gezien het huidige gebruik van de site door kantoren en de herkomst van de werknemers van de haltes – tonen het belang aan van voetgangersverbindingen tussen de openbaarvervoersknooppunten en het RAC. Bij de inrichting moet rekening worden gehouden met het hoge aantal voetgangers op de routes naar het RAC vanaf de Kruidtuin, Congresplaats en het Centraal Station.

Het comfort en de veiligheid van de voetgangers rond de site wordt sterk beïnvloed door de **barrières** die de Kruidtuinlaan en de Pachecolaan vormen als het gaat om het oversteken ervan, gezien de grote breedte van de rijbanen.

Er zijn twee ondergrondse openbare infrastructuren bestemd voor hen:

- Een ondergrondse doorgang vanaf de ingang van het station Brussel-Congres, stelt voetgangers in staat om tijdens de openingstijden van het station de Pachecolaan over te steken. Deze geïsoleerde plek wordt vandaag de dag relatief weinig gebruikt.
- De wegtunnel, die een doorlopend traject onder de Kruidtuinlaan biedt aan voertuigen en fietsers die deze oversteken, heeft een trottoir aan beide zijden, zodat voetgangers er gebruik van kunnen maken, gescheiden van het wegverkeer door het fietspad.

Geen deze infrastructuren is toegankelijk voor personen met een beperking, gezien het noodzakelijke gebruik van trappen, de obstakels op de trottoirs of de steile hellingen in de tunnel.

Er bestaat slechts één plaats waar voetgangers de rijbaan kunnen oversteken buiten het kruispunt. Dit is de ingang van de tunnel op de Pachecolaan.

Voetgangersoversteekplaatsen op de randwegen (Koningsstraat, Kruidtuinlaan en Pachecolaan) zijn niet aangepast aan de behoeften van personen met beperkte mobiliteit, aangezien er geen stoeptegels zijn en de stoepranden niet verlaagd zijn.

De trottoirs langs de site bieden niet allemaal hetzelfde comfort:

- Op de Pachecolaan maakt de combinatie van verschillende elementen zoals een gesloten gevel op de site, het kruispunt van de inritten van de parkings die het trottoir onderbreken en de nabijheid van een laan met meerdere rijstroken het lopen onveilig en vervelend. De kwaliteit van de trottoirs is niet optimaal langs de hele route. Er zijn kapotte stoeptegels, overwoekerde vegetatie en omleidingen door wegwerkzaamheden.
- De aanzienlijke hoogteverschillen, die zonder hulp onbegaanbaar zijn voor mensen in een rolstoel, zijn:
    - Kruidtuinlaan: de breedte van het trottoir en de materialen zijn comfortabel. De kant die grenst aan het Park van de Kruidtuin is bebost en breed. Hij wordt gebruikt door voetgangers die de boven- en onderkant van de laan willen bereiken.
    - Oratoriënberg: de kant langs de site is smal en slecht onderhouden, onderbroken door een oprijlaan. Deze loopt langs de rand van de perimeter, waar momenteel werkzaamheden plaatsvinden, waardoor de begaanbaarheid nog verder wordt beperkt. Het trottoir langs het driehoekige bouwblok is breder en van goede kwaliteit.
- De J. De Broeckovenstraat, die vanaf de Meiboomstraat omhoog gaat, is kort en zeer steil. De trottoirs zijn er breed en comfortabel.
- Het trottoir op de Koningsstraat heeft geen andere bijzonderheden langs de site. Het is niet erg breed, maar gemakkelijk begaanbaar.
- De twee delen van de De Lignestraat (Bank/Oratoriënberg/Congres) hebben een andere typologie: Het gedeelte dat langs het bouwblok Oratoriënberg/De Ligne/Bank loopt is breed, vlak en comfortabel. Er staan daar voertuigen geparkeerd. De overzijde is smal. Langs blok C blijft het trottoir begaanbaar.
- Vandermeulenstraat
- De Vesaliusstraat vormt een bocht tussen twee gevels waarin slechts één opening is aangebracht, die toegang geeft tot een parking.
- Het Congresplein.
- De Bankstraat heeft twee verschillende typologieën: het eerste deel tussen de Pachecolaan en de Oratoriënberg is niet aangelegd. De tegels liggen los, de breedte is ongelijk. Het traject langs het bouwblok Oratoriënberg/De Ligne/Bank en de Nationale Bank wordt behouden, de oppervlakte is vlak en de breedte relatief smal, met uitzondering van de inritten van de parkings, die zich aan elke kant bevinden.

3.5.2 Paden van en naar de site

Gezien de natuurlijke helling van het terrein en het type constructie (op sokkel), moeten voetgangers die de site willen "oversteken", gebruik maken van de verticale circulatievoorzieningen. Vandaag de dag zijn deze verkeersstromen niet gemechaniseerd en kunnen mindervaliden deze niet gebruiken. Alleen de trap die de Koningsstraat met de sokkel rond de Financietoren verbindt, biedt een toegang naar beneden, bij de andere is de voetganger gedwongen om naar boven te klimmen:

- De nieuwe trap voor de Financietoren is de belangrijkste toegang tot de toren;
- Dankzij de trap op de hoek van de Pachecolaan en de Kruidtuin heeft de voetganger toegang tot het niveau van de Tuinen te bereiken;
- Een toegang tot de site is aangelegd via de trap vanaf parking B, toegankelijk voor voetgangers vanaf de Pachecolaan. De trap eindigt buiten, halverwege tussen de Esplanade en de tuinen, twee rechtstreeks toegankelijke zones;
- Via de tijdelijke trap, geïnstalleerd tijdens de bouwwerken om de sokkel ondoorlaatbaar te maken, kan men de promenade te bereiken, vanaf de Pachecolaan . Een tweede trap van hetzelfde type maakt het mogelijk om verder te klimmen in de richting van de Esplanade;
- De trap vanaf de Oratoriënberg achter de Congreskolom;
- De toegang tot de Esplanade is ingeplant achter de Congreskolom door twee reeksen van drie zeer brede trappen die een wijds uitzicht op de benedenstad bieden. Er is ook een hellend vlak aangelegd, waarvan de helling niet gemakkelijk toegankelijk is voor mindervaliden;
- De trap tussen de Koningsstraat en de omgeving van de Financietoren, die langs een garage-inrit op straatniveau loopt, en een "vergeten" ruimte langs blok D. Het is de enige trap die naar beneden gaat naar de site;
- De ingang van blok E', op de hoek van de Koningsstraat en de Kruidtuinlaan, volgens hetzelfde principe aangelegd als de ingang naar de Financietoren (hellend vlak + trap).

ondergrondse toegang tot knooppunten van openbaar vervoer :

- De toegang tot het metrostation Kruidtuin bevindt zich op het trottoir van de Kruidtuinlaan, aan de kant van de Financietoren.
- Een ondergrondse doorgang en een trap verbinden de voetgangerstoegang van parking A en de Esplanade met het station Brussel-Congres tijdens de openingsuren.

3.5.3 Openbare paden op de site

Het verkeer tussen de niveaus van de sokkel is georganiseerd volgens 5 luchttrappen.

Het gedekte **verticale verkeer** betreft de toegang tot de parkings en het ondergronds openbaar vervoer (NMBS, Metro).

Op elke sokkel zijn **horizontale paden** aangelegd, georganiseerd volgens de entiteiten die hieronder worden onderscheiden:

- De omgeving rond de Financietoren;
- De Tuin van Pechère, met de speeltuin en de promenade langs de site, die leidt naar blok H;
- De Rivolistraat, omzoomd met winkelstraten, en de Esplanade;
- De sokkel langs het H-blok.

Personen met beperkte mobiliteit

De terrasvormige lay-out van de site voldoet niet aan de behoeften van mensen met beperkte mobiliteit. Binnen de site zijn alleen trappen geïnstalleerd en de oversteek van de Congresplaats naar de Pachecolaan moet worden gemaakt door volledig rond de site te gaan.

3.6 LOPENDE PROJECTEN

Lijn 15 van de Brusselse tram is een geplande tramlijn in Brussel die door de wijk Tour & Taxis zal lopen en vanaf 2029 het metrostation Belgica met het Noordstation zal verbinden. In 2032 wordt de lijn verlengd tot in Brussel-Centraal (via de Sint-Lazaruslaan en de Pachecolaan). Tot slot is de MIVB van plan om de lijn door te trekken naar het zuiden van de agglomeratie en zal ze buslijn 95 vervangen door de route ervan over te nemen. Vanaf het Centraal Station zijn er twee mogelijkheden: ofwel een route via de Koloniënstraat, de Wetstraat en de Hertogstraat, ofwel een route via de Coudenberg, het Koningsplein en het Paleizenplein. In beide gevallen zou de tram het Troonplein bereiken en dan verder rijden langs de Troonstraat en de Kroonlaan tot het kerkhof van Elsene. De eindhalte is nog niet gekozen en er zijn drie opties: ULB via het Solbosch, Delta via de Fraiteurbrug of Weiner via het Keymplein in Watermaal-Bosvoorde.

3.7 CONCLUSIE VAN DE HUIDIGE SITUATIE

Het belang van voetgangersverbindingen zijn van cruciaal belang, vooral gezien de huidige mobiliteitstrends en het intensieve gebruik van openbaar vervoer. Dit belang onderstreept de noodzaak om de kwaliteit en duidelijkheid van voetgangersvoorzieningen te garanderen. Het verminderen van de bestaande onderbrekingen en breuken zal een verbeteringspunt zijn. Op dit moment vormt de site een aanzienlijke belemmering voor het verkeer tussen het hoger en lager gelegen deel van de Stad. Hoewel er verschillende toegangen beschikbaar zijn om de site te doorkruisen, liggen deze vaak uit het midden, zijn ze niet direct zichtbaar of hebben ze de vorm van trappen, wat een sterke beperking vormt voor het doorkruisen van de site. De huidige situatie kan worden verbeterd. Het verbeteren van de trottoirs was al aan de orde in 2007, toen het BBP Pacheco een aantal doelstellingen formuleerde voor trottoirs en verbindingen van de boven- en benedenstad, in overeenstemming met het regeringsdecreet van 2007.

Bovendien wijst de overcapaciteit aan parkeerplaatsen buiten de openbare 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 naar andere functies.