

CityTools

Opdracht van het ontwerp, coördinatie en uitwerking van een burgerparticipatieproces in het kader van het CRU 4 Stedelijk Renovatiecontract, voor de herinrichting van Parklaan van gevel tot gevel in Sint-Gillis/Vorst



Herinrichting van de Parklaan

Rapport van de diagnose

Januari 2022

Grounded
Urbanism

- AANBESTEDENDE DIENST

GOB
BRUSSEL MOBILITEIT
Iris Tower
Sint-Lazarusplein 2
1035 Brussel

- STUDIEBUREAU

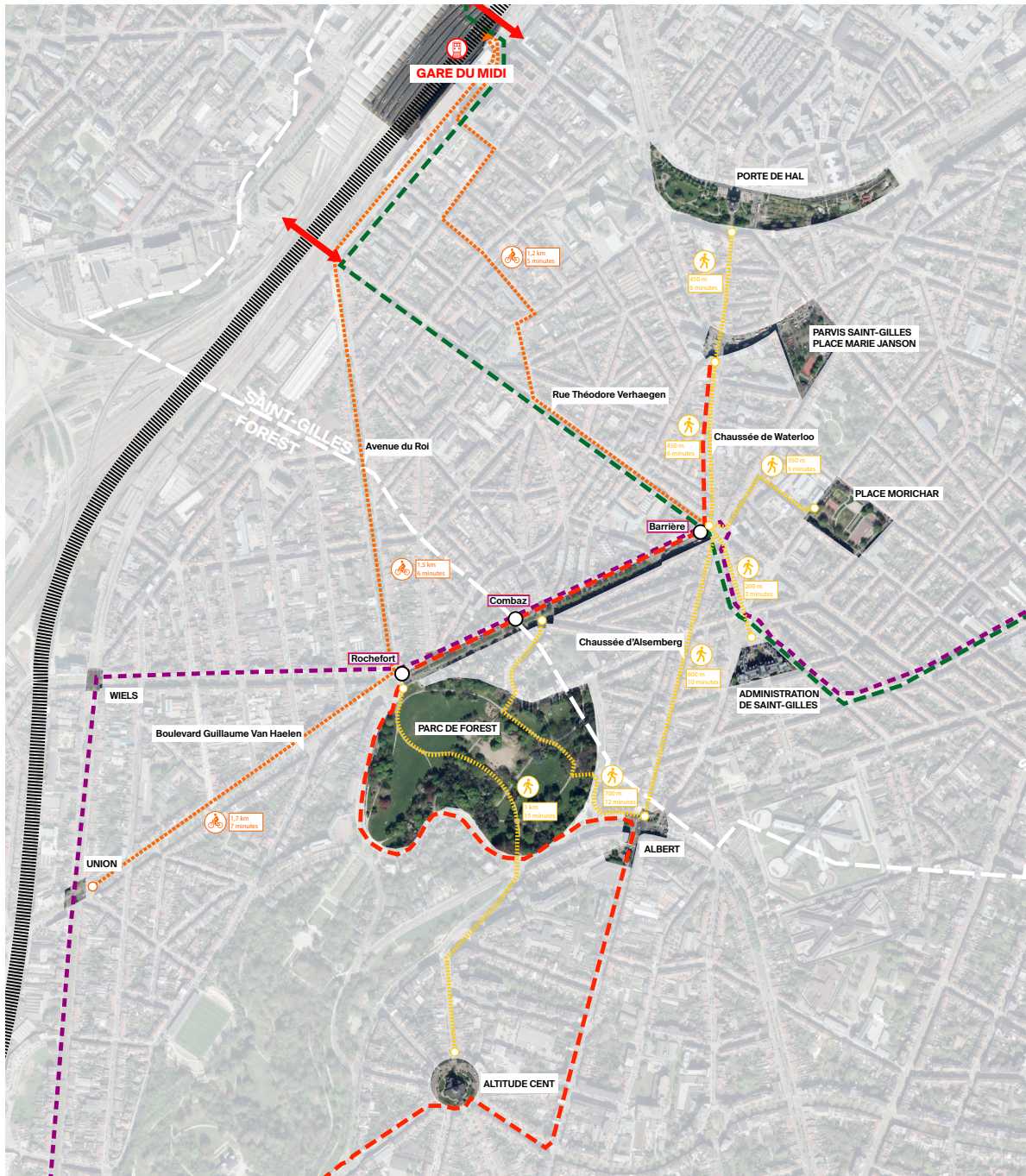
CITYTOOLS SRL
Hopstraat 47 - 1000 Brussel
T +32 2 648 83 35
M info@citytools.be
W citytools.be



AVENUE DU PARC

1.

INLEIDING



KADER VAN DE OPDRACHT

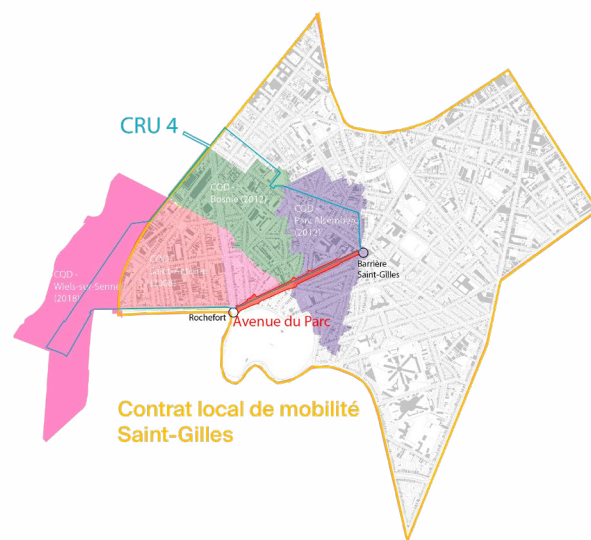
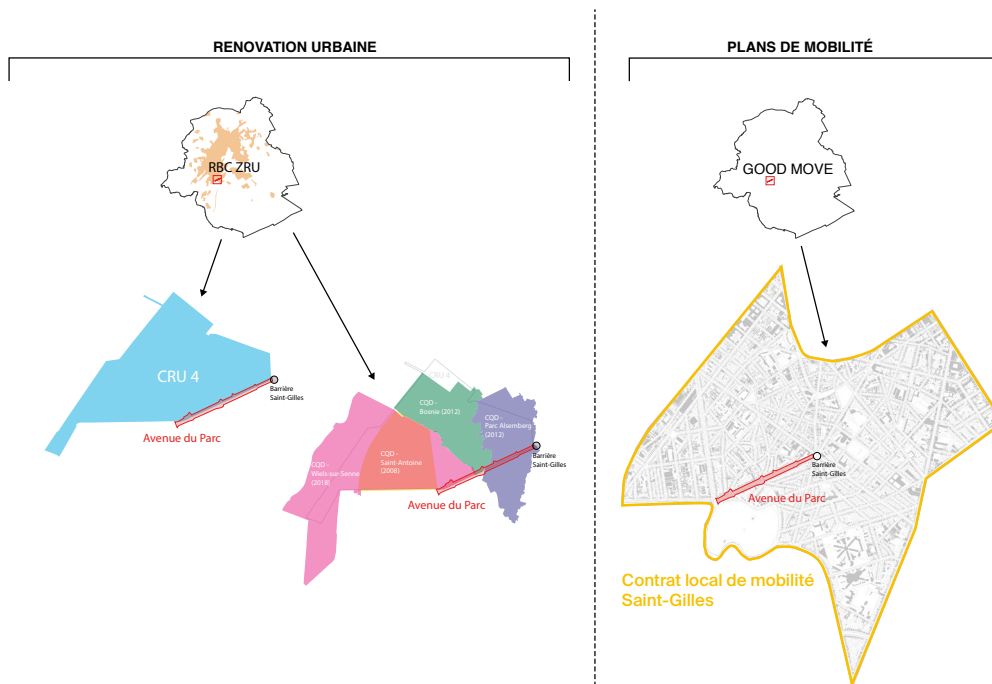
Deze participatieopdracht voor de herinrichting van de Parklaan komt tot stand op initiatief van Mobiliteit Brussel. Ze doet de dingen 'in de goede volgorde'. Het scheidt een kader voor collectieve bespreking over de principes van de herinrichting, om het ontwerp te voeden. De doelstellingen van de opdracht zijn dan ook om het proces van het ontwerpen te begeleiden aan de hand van scenario's van de herinrichting, ze op tafel te leggen voor collectief debat, en in het algemeen een klimaat van dialoog en vertrouwen te creëren tussen de bewoners en de overheden.

RAPPORT VAN DE DIAGNOSE

Dit rapport is het resultaat van de eerste fase van het werk aan de opdracht. Het maakt het mogelijk om een **dubbele kennis over een reeks sleutelthema's** voor de toekomst van de laan te formaliseren. Zo is **het rapport voor elk thema op de linkerpagina's gestructureerd met een klassieke, technische en objectieve stedenbouwkundige analyse**. En **op de rechter pagina's de elementen van een meer gevoelige analyse**, gebaseerd op **uitgebreid veldwerk**, een sociaal onderzoek, en verschillende ontmoetingen en momenten van uitwisseling met de bewoners. Er werden twee collectieve momenten georganiseerd: een plaatsbezoek direct aan de laan met bewoners, georganiseerd op 16 september 2021. Vervolgens een eerste participatieve workshop die plaatsvond op 1 december 2021 waar de bewoners en gebruikers van de laan hun mening konden geven via een interactieve tentoonstelling op basis van de verschillende kwesties die verband houden met de laan. Het sociale onderzoek werd uitgevoerd door Marie Lemaître tussen oktober en november 2021.

CONTEXT: DE TOEKOMST VAN DE PARKLAAN

De Parklaan neemt zijn historische plaats in, in de razendsnelle verstedelijking van het grondgebied van Brussel aan het einde van de 19e eeuw. De verstedelijking van de wijk volgt de route van het Besmeplan van 1866 en maakt de directe verbinding van het Park van Vorst met de bareel van Sint-Gilles mogelijk. De laan is voornamelijk omringt met rijhuizen en vormt een redelijk coherent geheel in de neoklassieke



stijl van 1900 en de eclectische stijl, typerend voor de hogere middenklasse wijken van die tijd.

Op schaal van de stad, bevindt de laan zich in twee Brusselse gemeenten: Sint-Gillis en Vorst. Het is een van de vele wegen en lanen die samenkomen in de richting van de Bareel van Sint-Gillis. Het is een doorgangsweg die intensief wordt gebruikt door alle vervoersmodi. Op de schaal van de wijk is het vooral een residentiële laan met gevarieerde sociale profielen. In het noordelijke deel van de wijk merken we een meer volkse sfeer, met in het bijzonder een aantal collectieve woningen (Vorstse Steenweg). Het zuidelijke deel is meer de hogere middenklasse met zeer mooie straatjes die langs de helling van de vallei lopen in directe verbinding met het park (Villalaan of Clementinalaan). De laan biedt een open landschap in een relatief dichtbevolkte wijk, vooral aan de kant van Sint-Gillis. Er zijn af en toe een paar winkels en cafés op straathoeken, waaronder het fritkot "De La Barrière".

WAAROM EEN HERINRICHTING?

De herinrichting van gevel tot gevel van de volledige openbare ruimte is een operatie die wordt gefinancierd in het kader van Stadsvernieuwingscontract 4 Koningslaan tussen Sint-Gillis en Vorst. Het doel van de stadsvernieuwingscontracten is in het algemeen om te werken aan de breuken tussen wijken. De herinrichting van de laan kan hieraan bijdragen. Het stadsvernieuwingscontract dringt vooral aan op het voorbeeldige karakter op het gebied van regenwaterbeheer en het voorzien van de landschappelijke dimensie voor de herinrichting, met name op de middenberm.

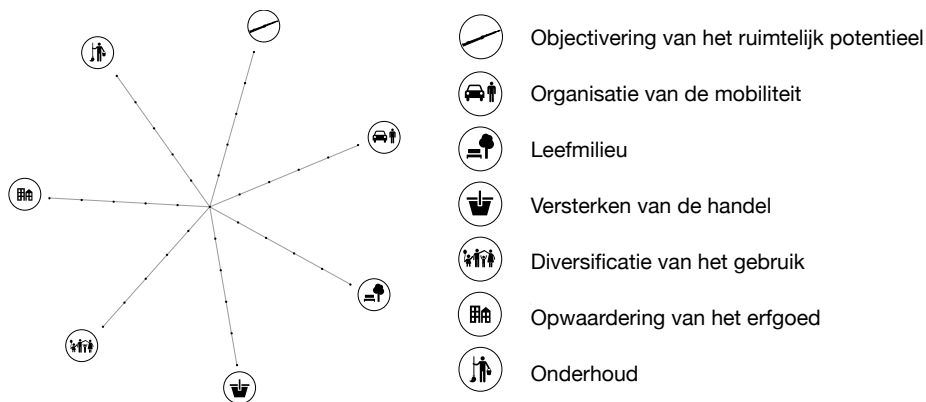
De Parklaan valt binnen het kader **van het Lokale Mobiliteitscontract** van het 'Parvis'-netwerk van het Good-Move-plan, een mobiliteitsplan waarvan het hoofddoel is om de wijken te kalmeren, daarom genoemd "mazen", door het transitverkeer te verminderen (via een verkeersplan), en door actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer te bevorderen. Het is een opportuniteit om in te grijpen op vlak van de mobiliteit. In de LMC-studie is een specifiek participatief proces aan de gang over deze dimensie. Zoals we kunnen zien, grijpt de voorgestelde herinrichting verschillende kansen aan om deze te actualiseren. Het zal deelnemen aan de transitie van de openbare ruimte in Brussel naar de mobiliteit van de 21e eeuw. Het valt nog te bezien welke **richtlijnen** we onszelf collectief kunnen geven voor de concrete herinrichting ervan.

7 THEMA'S VOOR EEN ZICHT OP 360°

De analyse die volgt is opgebouwd rond 7 thema's die ons fundamenteel lijken om de reflectie over de herinrichting van de laan af te bakenen. Opgemaakt met de bewoners, positioneren we ze in een sterdiagram. Hiermee wordt beoogd te laten zien in hoeverre besluiten op het ene thema van invloed kunnen zijn op de mogelijkheden binnen andere thema's. Het nodigt bewoners, besturen en ontwerpers uit om een zicht op 360° te hebben.

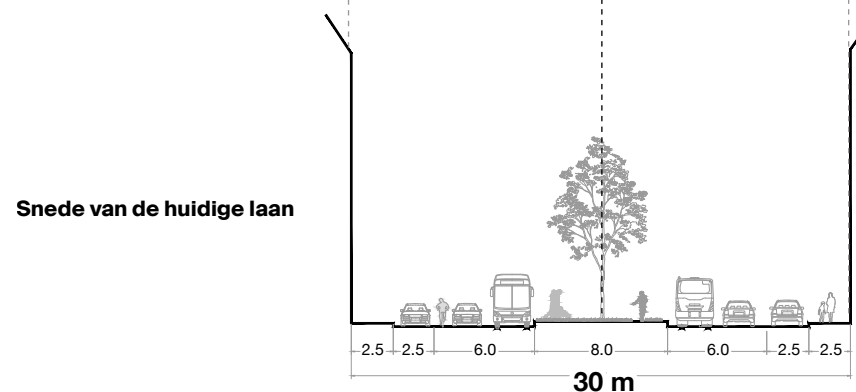
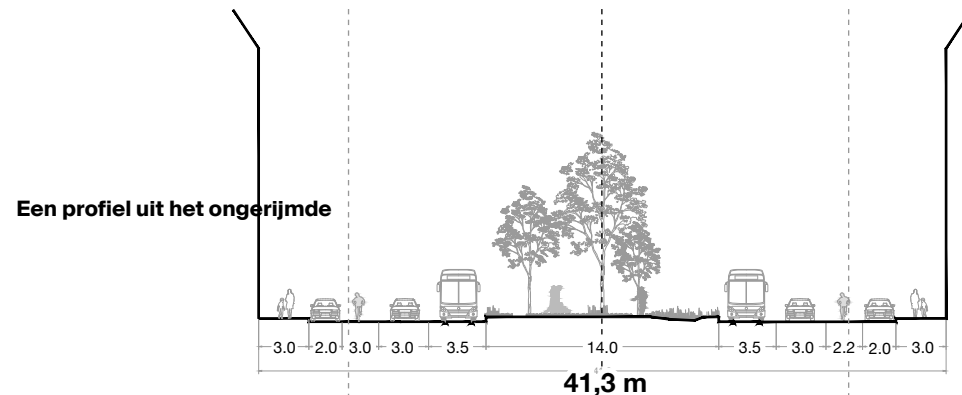
Dit sterdiagram laat de actoren zien dat je niet alles kunt hebben en nodigt ze uit om **keuzes te maken**. Deze vraag van bemiddelen tussen uitdagingen is vaak een grote valkuil bij de herinrichtingsprojecten van de openbare ruimte waarbij om de kleinste centimeter van de ruimte wordt gevochten. We vallen al snel in een project dat meer een opeenstapeling van beperkingen en compromissen is, dan de uitdrukking van een landschapsvisie waar op een duidelijke en collectieve manier keuzes zijn gemaakt.

De thematische diagnose die hier wordt gepresenteerd, maakt het mogelijk om deze ster van de uitdagingen op te bouwen. Eenmaal geformaliseerd, zal dit ons werk in de volgende fasen van de opdracht leiden. Het stelt ons in staat hypothesen voor herinrichtingsscenario's op te bouwen en te bespreken.



EEN PROFIEL VOOR HET ABSURDE

We hebben hier een zogenaamd 'absurd'-profiel gemaakt dat de plaats laat zien die nodig zou zijn als we wilden reageren op alle verzoeken van gebruikers en bewoners. Dit diagram laat duidelijk zien dat de laan geen profielbreedte heeft die hierop kan inspelen en versterkt het idee dat het maken van keuzes voor de toekomstige herinrichting van de laan essentieel is.





2.

THEMATISCHE ANALYSE

1. OBJECTIVERING RUIMTELIJK POTENTIEEL

De parklaan is een **lange rechte verkeersader van 695 meter lang**, die de Bareel van Sint-Gillis verbindt met het Rochefortplein. Het profiel is opmerkelijk vanwege de sterke symmetrie en de kwaliteit van de architectuur. Opgemerkt wordt dat de plaats die aan de auto wordt besteed belangrijk is, rijdend of geparkeerd. Naast de lineariteit vinden we een kwalitatieve landschapscompositie met een centrale berm beplant met een soms onregelmatige rij bomen, en aan weerszijden van de berm achtereenvolgens de tramrails, een autorijstrook, een parkeerstrook en het voetpad, dat relatief smal is in verhouding tot de breedte van de laan. **Het hier genoemde 'ruimtelijke potentieel' is een van de centrale thema's**. De laan heeft een vaste breedte, als we geen huidige functie verwijderen, is het enige mogelijke herinrichtingsscenario een identieke renovatie. Er zijn drie belangrijke gedeeltes:

SECTIE 'FLESSENHALS'

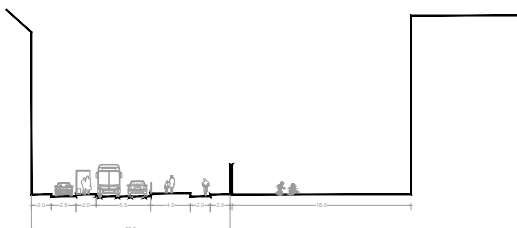
Dit smallere gedeelte wordt, **met een breedte van 20 meter**, gekenmerkt door een tweerichtingsweg en vormt een bottleneck waar de verschillende modi moeilijk naast elkaar kunnen bestaan. De tram rijdt maar in één richting op eigen bedding. Er is een perceptie van grotere breedte gekoppeld aan de schoolmuur (de rooilijn van de gevel is aanzienlijk teruggetrokken).

MIDDENGEDEELTE

Dit gedeelte heeft een breder profiel (**30 meter**). In het midden is een grasberm beplant met rijen bomen. Aan weerszijden van de berm bevinden zich symmetrisch twee voertuigstroken (tram- en autoverkeer), een parkeerstrook en een **smal voetpad (2,5 meter)**.

GEDEELTE COMBAZ-ROCHEFORT

Dit gedeelte heeft een profiel dat bijna perfect lijkt op het 'middengedeelte' (**30m**). De bomen hebben echter een bredere kroon en de begroeiing is er hoger. Daarnaast zijn de gevels van de rijhuizen er breder en ontstaat er door de aanwezigheid van de villa's met tuinen een gevoel van meer open ruimte.



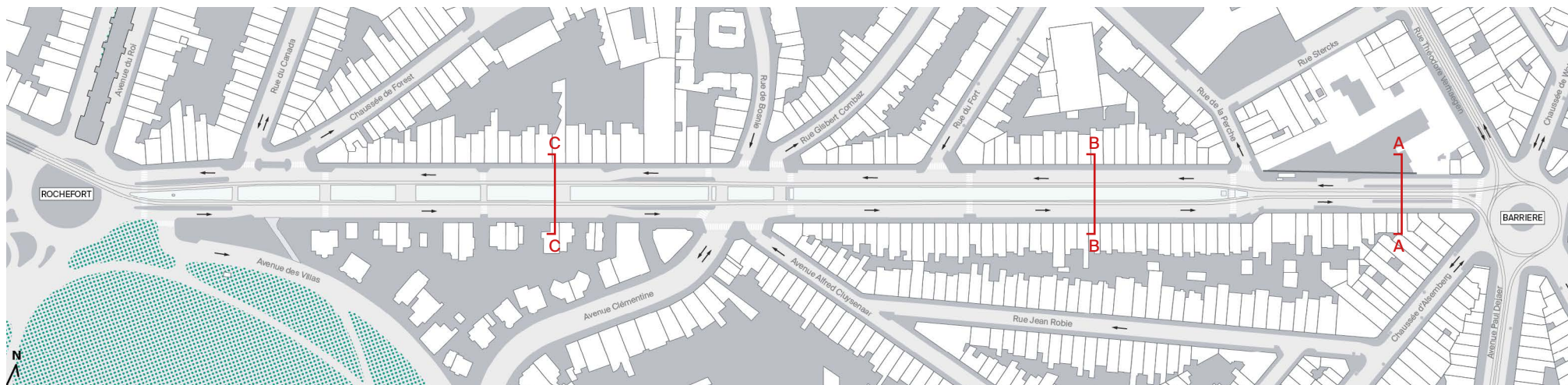
Snede AA - Gedeelte 'Flessenhals'
Bareel Sint-Gillis-Wipstraat



Snede BB - Middengedeelte
Perche-Combaz



Snede CC - Gedeelte
«Villa's»



PARTICIPATIE

Tijdens de interactieve tentoonstelling kwamen verschillende elementen naar voren die een impact hebben op de "ruimtebesparing" op het huidige profiel.

Plaats vinden

Gezien het ruimtebeslag van de auto: er zijn verschillende opties mogelijk, ofwel het handhaven van tweerichtingsverkeer en parkeren, of het gedeeltelijk verwijderen van parkeren en/of eenrichtingsverkeer. In dit geval winnen we ruimte.

- » Sterke wens om **meer ruimte te geven aan zachte modi** (voetgangers en fietsen): bredere voetpaden en vrijliggende fietspaden.
- » Bij het idee om één rijrichting te verwijderen om ruimte te besparen, geven sommigen er de voorkeur aan een **dubbele rijrichting** aan te houden omdat het een van de weinige lanen is die breed genoeg is in de wijk om twee verkeersrichtingen te ondersteunen en verplaatsingen te vergemakkelijken.
- » Angst voor **sluipverkeer** in de kleine zijstraten, die volgens hen niet breed genoeg zouden zijn om zo'n druk verkeer te ondersteunen.

- » Belang om de **toegankelijkheid van** winkels, vrije beroepen en mensen met beperkte mobiliteit te verzekeren, er is plaats genoeg in een straat zo breed als de Parklaan.
- » Behoefte aan 'rechte' en bredere voetpaden
- » Voertuigen van hulpdiensten moeten door kunnen (brandweer, ambulances,...)

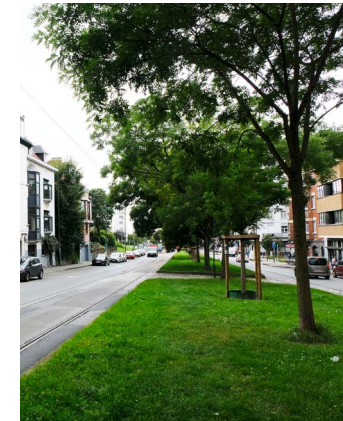
Doordat het profiel van de laan relatief smal is, is er weinig ruimte voor andere functies dan doorstroming. Bepaalde **kleine "uitgroeisels"** worden geïdentificeerd, incidentele vergrotingen van het profiel en evenzoveel kleine ruimtes waar extra functies zouden kunnen plaatsvinden.



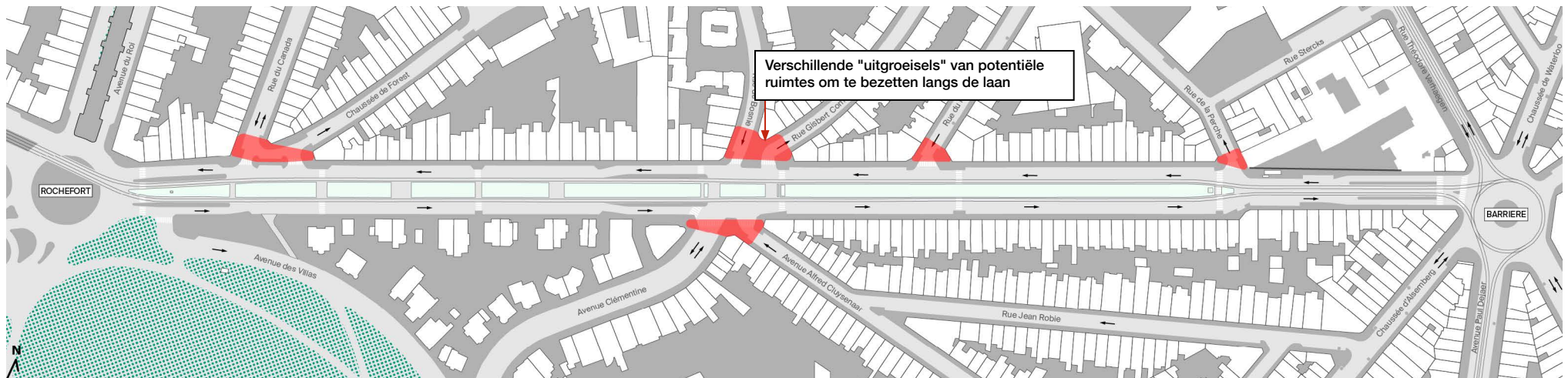
Gedeelte 'Flessenhals'



Middengedeelte



Villa gedeelte



2. MOBILITEIT

BEVINDINGEN

De auto neemt een belangrijke plaats in. Er is tweerichtingsverkeer en er zijn **123 parkeerplaatsen**. Naast deze parkeergelegenheid op straat zijn er **37 privégarages** (32 aan de kant van Vorst en 5 kleinere aan de kant van Sint-Gillis). Een brede toegangspoort bij het kruispunt van Bareel geeft toegang tot de school van de Filles de Marie. Op basis van **tellingen** gemaakt in 2018 kan worden vastgesteld dat de onderkant van de laan aan de kant van Vorst zwaarder wordt gebruikt dan het deel aan de kant van Sint-Gillis. Aan de Bareel zijn de inkomende en uitgaande stromen per werkdag nagenoeg gelijk, aan Rochefort is de inkomende stroom groter dan de uitgaande stroom mede door het veelvuldig gebruik van de U-bocht door auto's die willen terugkeren naar de Vorstse Steenweg in de richting van de Zuidwijk en zo Bareel vermijden. Parallel hieraan heeft de laan een goede **openbaar**





vervoersverbinding met 2 buslijnen en 1 tramlijn die in beide richtingen rijdt aan weerszijden van de middenberm. De bus maakt het onmogelijk om een grasbedding voor de tram in te richten.

Wat betreft **fietsen** merken we op dat er geen fietspad is, enkel markeringen op de grond, en dus vrij beperkt comfort terwijl de straat wel ingekleurd is 'comfort' voor fietsen in het Good Move plan.



Daarnaast zijn er zeer weinig beveiligde fietsenstallingen: 2 Boxen, dus slechts 10 CycloParking fietsplaatsen.







Gemotoriseerd verkeer

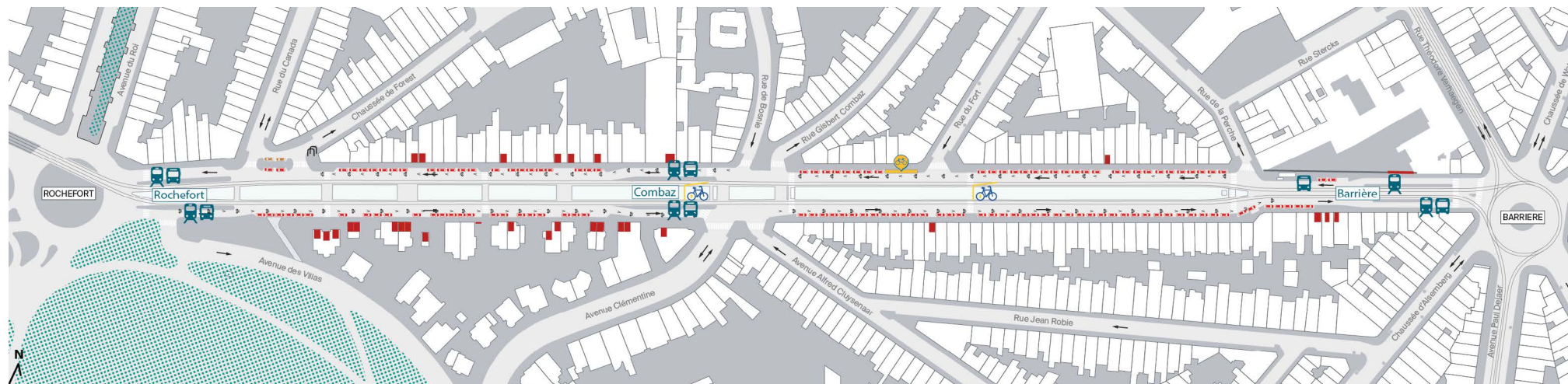
-  parkeerplaats
-  Garage
-  Cambio-plaatsen
-  Groot portaal

Openbaar vervoer

-  Tramhalte
-  Bushalte

Fietsen

-  CycloParking
-  Station 'Villo!'
-  > Vloermarkeringen voor fietsen
-  fietsenrekken



PARTICIPATIE

Verkeersveiligheid

Tijdens het collectieve bezoek merkten de deelnemers een reeks **negatieve punten** op die door de deelnemers werden genoemd, met name op het gebied van **verkeersveiligheid**:

- » Slechte en slecht gemarkeerde oversteekplaatsen voor voetgangers.
- » Moeilijk om je veilig te voelen in zo'n stroom auto's.
- » Te veel PV/HGV-verkeer in het gedeelte aan de zijde van Bareel (zie doorgaand verkeer rond Bareel bestrijden).
- » Taxi's en andere beroepsvoertuigen hebben de neiging om andere auto's op de trambaan in te halen, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.
- » Spanningen met betrekking tot het delen van ruimte tussen de verschillende verkeersmodi die een gevoel van onveiligheid creëren voor de actieve modi.
- » Noodzaak om een doorgang vrij te laten voor hulpdiensten (brandweer, ambulances, enz.)

Plaats van de fiets

De bezorgdheid die systematisch naar voren kwam met betrekking tot mobiliteit, is het **gebrek aan ruimte voor fietsen** in zo'n belangrijke laan:

- » In de richting van de afdaling nemen de fietsen gemakkelijk de tramlijn omdat de auto's de voor de fietsen bestemde markeringen op de grond 'blokkeren'.

"Er ontbreekt een fietspad, het gevaar neemt toe bij haltes van het openbaar vervoer, de ruimte wordt flink verminderd en auto's rijden letterlijk tegen fietsen."

- » Fietsen op tramsporen is gevaarlijk op de laan maar ook op rotondes en kruispunten.
- » Zeer lange wachtlijst voor fietsenstalling.
- » Gebrek aan beveiligde fietsenstalling

Kruispunt Combaz

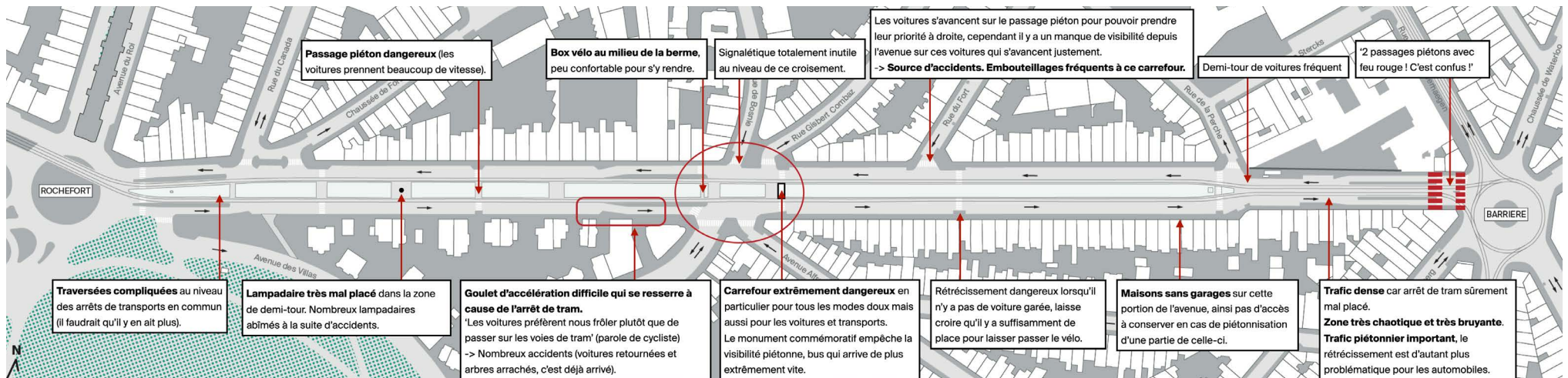
Het Combaz-kruispunt wordt gezien als gevaarlijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, de inrichting moet worden herzien

- » Automobilisten rijden te hard, voorstel om verkeersdrempels te plaatsen om de snelheid op het kruispunt te beperken.

Samenhang van mobiliteitsinterventies

Angst dat mobiliteit niet op grotere schaal wordt onderzocht (gebrek aan samenhang met andere lopende projecten: maascontract, gemeentelijk plan, enz. en het ontstaan van files)

"Ik maak grote boze gebaren om degenen die te veel haast hebben te vertragen... het werkt best goed. Maar ik wil graag een mooie trui met een zone 30 paneel op de achterkant gedrukt"



3. MILIEU

BEVINDINGEN

De Parklaan heeft een **vrij opmerkelijk hoogteverschil van 15 meter** tussen het hoogste punt gelegen aan de kant van de Bareel van Sint-Gillis en het laagste punt ter hoogte van de rotonde van Rochefort.

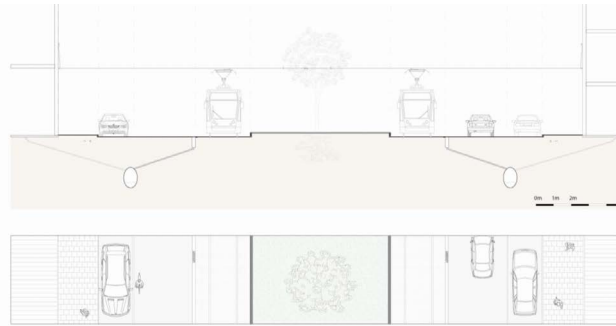
Er staan **47 bomen op de centrale berm** en 11 bomen op de voetpaden en **8 verschillende soorten** bomen. Er zijn meer dan **10 verschillende minerale materialen** op de grond, die een lappendeken en een gebrek aan uniformiteit creëren.

Wat betreft regenwater zien we dat **het water zich sterk ophoopt op het lage deel** van de laan en zorgt voor plekken met oncomfortabel stilstaand water. De overstromingszones zijn voornamelijk te wijten aan een zandige leembodem die daardoor niet goed doorlatend is. De rest, die niet tot het overstromingsgebied behoort, heeft een bodem die is gevormd uit een goed doorlatend

slib.

Wat betreft de afvoerwaterbeheer werkt de laan volgens een klassieke structuur van rioleringen **langs de wegen** tussen de tramrail en de autoverkeersstrook, het water wordt vervolgens rechtstreeks afgevoerd naar het rioleringsnet van het stadsafvalwater. (Hydrografische studie Leefmilieu Brussel-CRU 4)

Huidige waterbeheer van de laan



2 veelvoorkomende boomsoorten



honingboom

zilver esdoorn

Materialen



Boomsoorten

- Hoogtelijnen
- Opmerkelijke bomen
- Japanse Sophora ('Fleright-type) x11
- Sophora japonica x17
- Trefoil Appelboom x2
- Bonsai Appelboom (Malus Sp) x2
- Zilveren esdoorn (Acer saccharinum) x17
- Zilveren esdoorn 'Laciniatum Wieri' x3
- Haagbeuk (Carpinus betulus) x3
- Perenboom van Gallery 'Chanticleer' x1



PARTICIPATIE

Wat het milieu betreft, verwezen de deelnemers aan het bezoek aan de laan veel naar de vegetatie maar ook naar de sfeer van de laan.

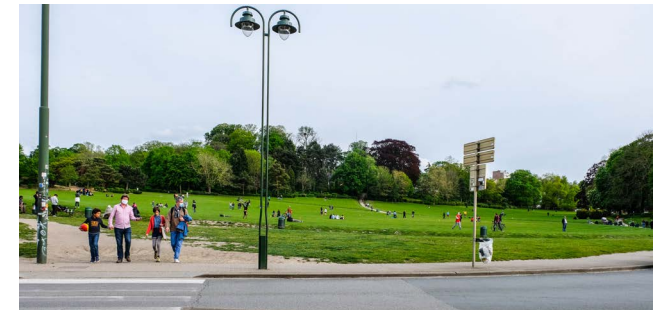
Gewaardeerde en te versterken vegetatie

- » De bestaande vegetatie en bomen worden behouden;
- » Wens om meer groen en bloemenweiden toe te voegen als het niet wordt ingepalmd door respectloze hondenbezitters en iedereen rustig en veilig op de berm kan lopen;
- » Stel zakjes beschikbaar voor eigenaren om hondenpoep op te ruimen;
- » Bloemen planten op rotondes etc. is erg populair bij lokale bewoners;

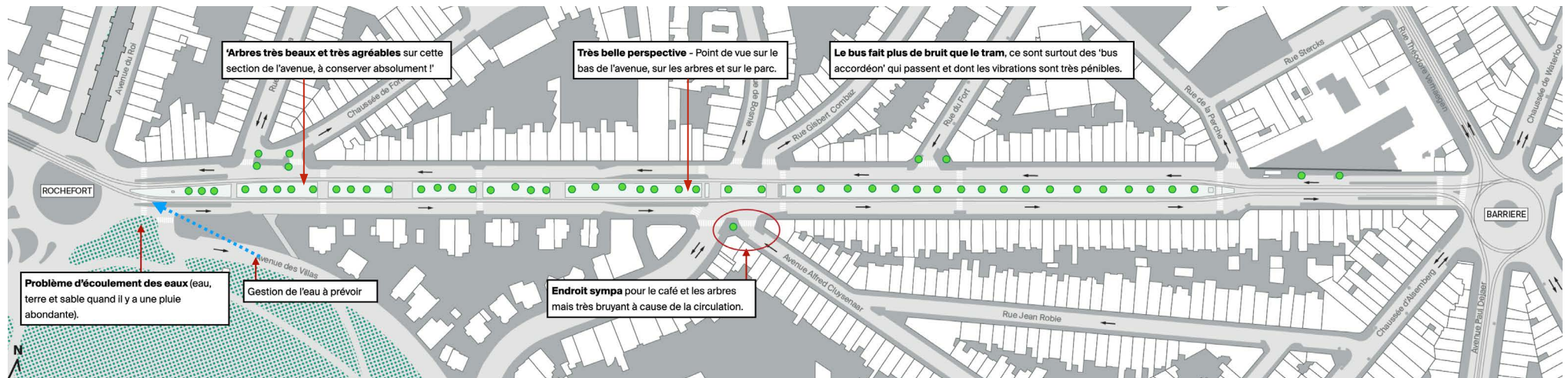
Co-constructieve dimensie door de bewoners te betrekken bij de aanplantingen, het plaatsen van banken, enz... om de centrale berm te versterken.

Sfeer van de laan

- » Sommigen spreken van een "ingewikkelde en onaangename laan";
- » Wens om het principe 'Stop beton!' toe te passen;
- » Bevorderen van het groen/blauwe netwerk;
- » Plant nog veel meer bloemen.
- » Let op de kleur van de straatverlichting, ze passen te veel in het decor van de laan en soms zie je ze niet;
- » Geluid wordt ook als overlast genoemd, met name door bussen



"Bedankt voor het zaaien van de bloemen in een gebogen lijn, het was prachtig!"

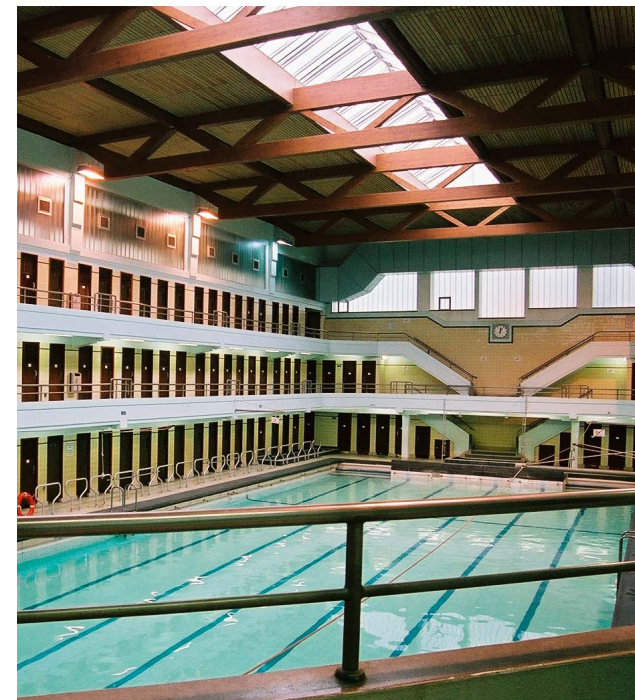




4. VOORZIENINGEN EN WINKELS



BEVINDINGEN

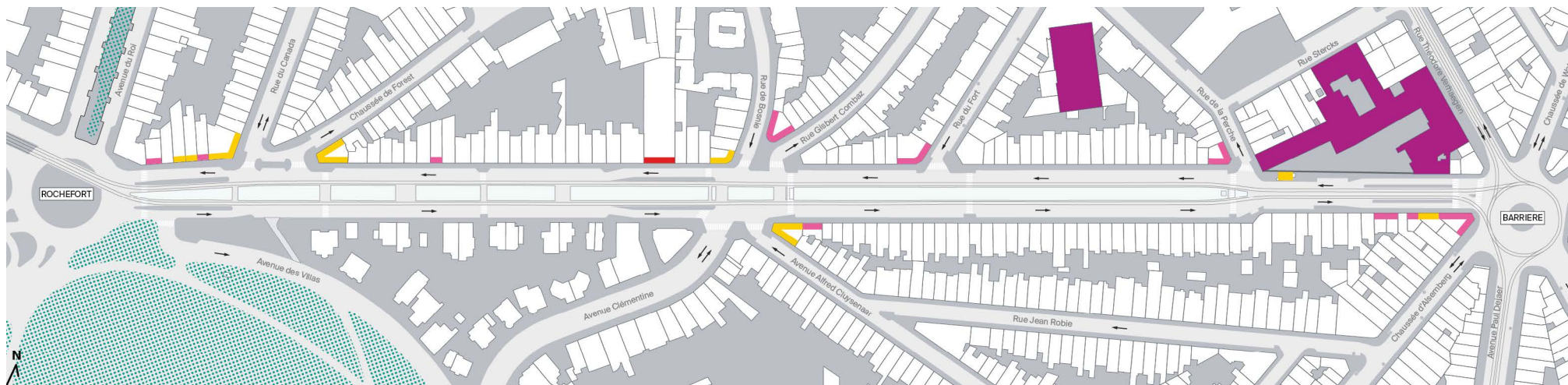
Winkels en voorzieningen bevinden zich veelal aan de noordzijde van de laan. Er zijn een paar buurtwinkels, een paar cafés die voornamelijk op straathoeken liggen, en het fritkot Barrière, symbolisch voor de inwoners van de wijk. Merk op dat de frietkraam bijzonder slecht gelegen is, waardoor een smalle gang langs de schoolmuur ontstaat.

Twee grote voorzieningen, de Filles de Marie-school en het gemeenschappelijk zwembad Victoire Boin, bereiken een iets groter publiek dan de inwoners van de wijk en activeren het hoger gelegen deel van de laan.



 Winkels, diensten en vrije beroepen
 Horeca

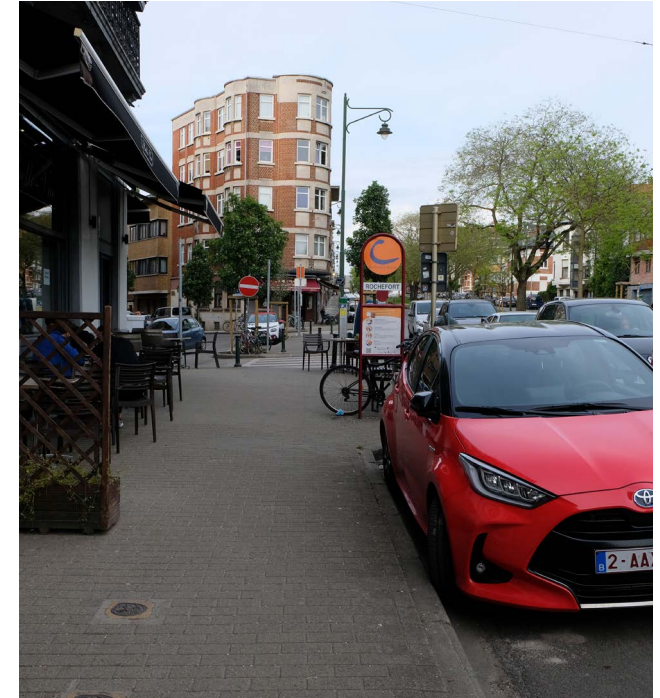
 Verenigingen
 Voorzieningen



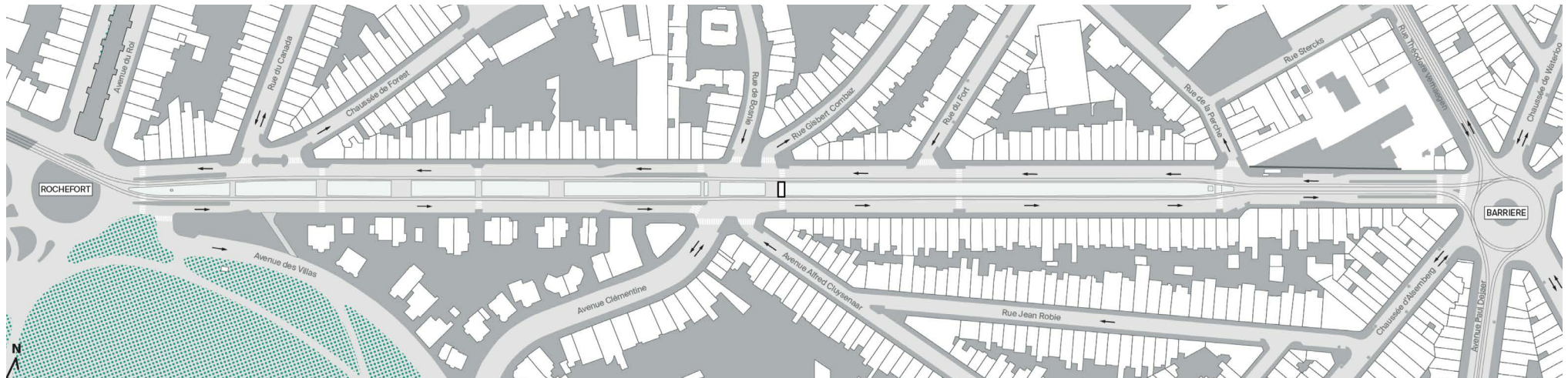
PARTICIPATIE

Voor dit thema kwamen een paar opmerkingen naar voren uit de twee collectieve momenten:

- Zou graag meer buurtwinkels willen hebben die tegemoet komen aan de sterke vraag van de buurt (supermarkten, leuke cafés, bakker,...);
- Minder nachtwinkels en meer buurtwinkels;
- Verzoek om de frituur te verbeteren, om hem te "herzien" en absoluut te behouden omdat hij symbolisch is voor de Bareel;
- Vrees dat er meer auto's/vrachtwagens dubbel geparkeerd zullen staan als de handel wordt ontwikkeld.



"Gezien de bevolkingsdichtheid van de wijk, lijkt het mij essentieel om de vestiging van winkels, diensten, enz. toe te staan."



PARTICIPATIE

Plaatsgebrek

Vermelding van enkele negatieve punten van de bewoners met betrekking tot het gebrek aan ruimte voor de aanwezige gebruiksfuncties in de laan:

- Zeer weinig **straatmeubilair** en geen kwaliteitsruimte om de woonfunctie in de openbare ruimte te vervullen zoals beschutte plekken of kinder-/volwassenenspeelplaatsen;
- Veel **obstakels** op de voetpaden (parkeerpalen, wegwijzers, enz.);
- De **cafés** zijn relatief leeg: "het is triest, we zouden graag een warmere sfeer hebben, het nodigt niet uit om te gaan zitten";
- **Voetpaden te smal** om ruimte te laten voor café- / winkeluitstalingen

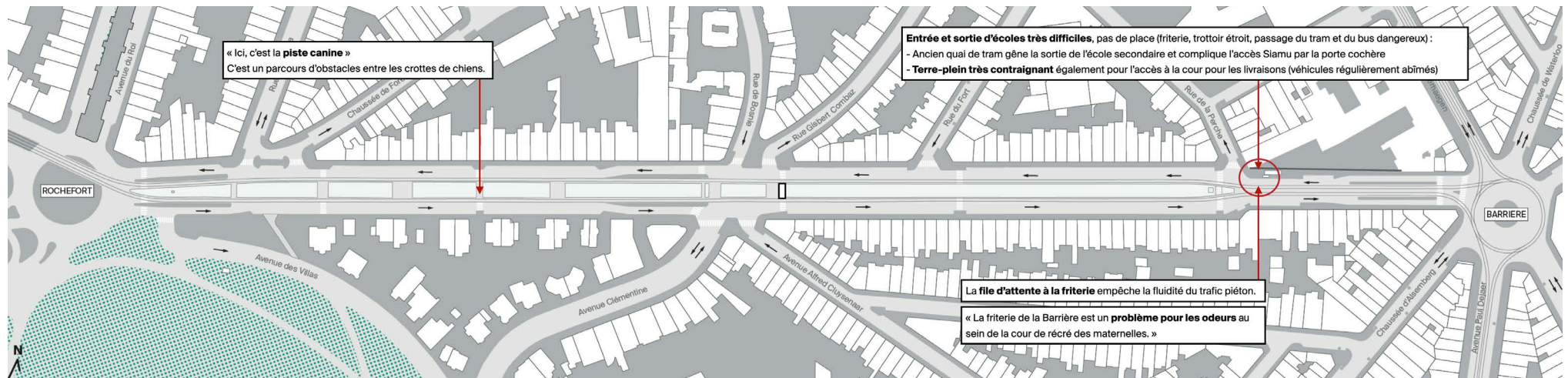
Plaats vinden en het gebruik verbeteren

Gezien deze beperkte en laagwaardige gebruiksfuncties hebben de deelnemers aan het bezoek enkele ideeën voor de toekomstige herinrichting naar voren gebracht:

- Let op de voorzieningen voor slechtzienden (soms bedolven door de tafels van de caféterrassen hierboven);
- Verlangen om te wandelen zonder de geur van hondenpoep dankzij een kwalitatieve herinrichting van voetgangerszone;
- In aanvulling op het voorstel voor het verstrekken van afvalzakken een speciaal voor honden ingerichte ruimte inrichten;
- Banken opnieuw plaatsen die door misbruik zijn verwijderd geweest;
- Creëren van speelruimte voor kinderen;
- Geef veel meer ruimte aan caféterrassen;
- Verrijk de middenberm door deze uitnodigender te maken.



“Waarom zijn de banken verwijderd? Omdat drinkers ze monopoliseerden... jammer!”



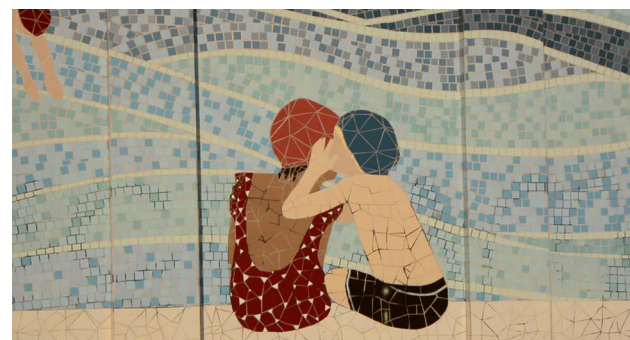
6. ERFGOED

BEVINDINGEN

De naam van de laan verwijst naar het niet ver daarvandaan gelegen Park van Vorst. Het tracé van de laan - dat door het terrein van een oude begraafplaats loopt waarvan het gebruik in 1877 werd stopgezet - werd in 1875 bepaald als onderdeel van het Park Zuid en de villawijk van de architect-stedenbouwkundige Victor Besme, bekrachtigd door he koninklijk besluit van 15 maart 1876. Dit project betreft de creatie van een nieuwe wijk bestaande uit het openbare park van Sint-Gillis-Vorst, de omliggende straten en de as die leidt naar het Zuidstation. De laan is aangelegd volgens een uitlijningsplan uit 1898 en in 1912 staat een koninklijk besluit toe dat het laatste gedeelte dat op het grondgebied van Vorst valt, wordt verlengd om de verbinding tussen Sint-Gillis en Vorst te verbeteren. daarvoor moet de Clementinalaan worden ingekort.

Het deel op Sint-Gillis werd voornamelijk gebouwd tussen 1902 en 1928. Aan de even kant staat een homogene groep burgerwoningen gebouwd tussen 1904 en 1909 zonder onderbreking op gelijke percelen. De meeste huizen zijn opmerkelijk goed bewaard gebleven. De eclectische stijl met een polychrome gevel domineert. Let op een zeer groot aantal kleine architectonische details (klein erfgoed): sgraffitti, glas in lood, diverse decoratieve elementen, etc.

Op onderstaande kaart is de status van erfgoedbescherming (erfgoedinventaris) van de verschillende gebouwen langs de laan weergegeven.



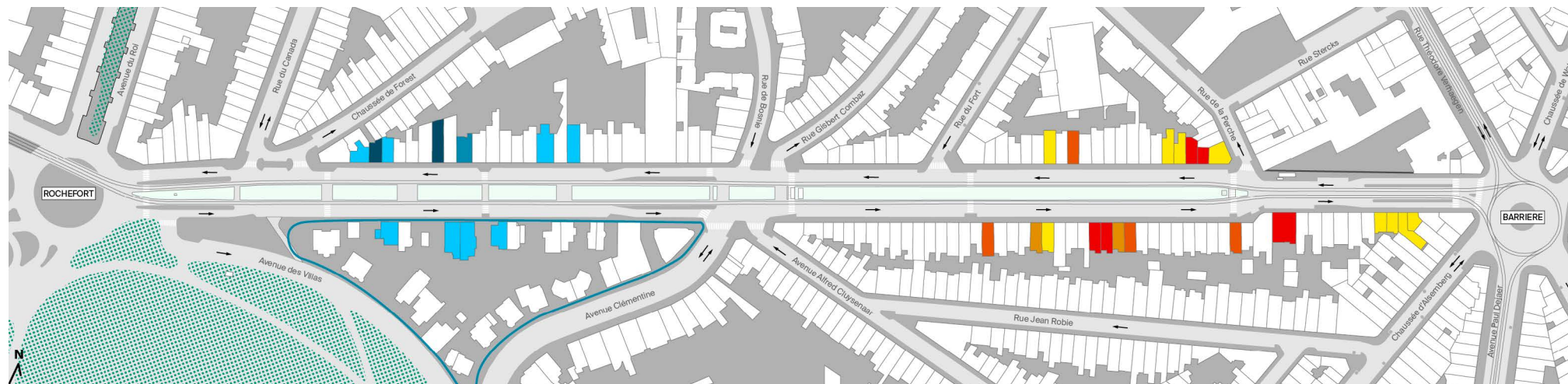
Huizen vermeld in de Erfgoedinventaris:

Neoklassieke stijl van 1902 tot 1928

- Asymmetrische, dubbele of symmetrische huizen
- Huizen met kleurrijke glas-in-lood boven de voordeur
- Frieshuizen versierd met cementtegeltafels
- Huizen met gecoate gevels met valse voegen

Eclectische stijl van begin 1924 tot 1936

- Appartement huizen met commerciële begane grond
- Huizen in art deco en/of modernistische stijl
- Appartementenhuizen met commerciële begane grond getint met Beaux-Arts stijlelementen
- Set prestigieuze halfvrijstaande villa's, omringd met grote tuinen





PARTICIPATIE

Gewaardeerde erfgoedkwaliteit

Tijdens de twee bijeenkomsten kwamen veel positieve opmerkingen naar voren over het erfgoed van de laan:

- » Opmerkelijk erfgoed langs de hele laan;
- » Kleine glas-in-loodramen boven elke deur maken deel uit van de identiteit van de laan;
- » Veel gebouwen zijn opgenomen in de erfgoedinventarisatie, een wens om het erfgoed en de geschiedenis van de wijk te belichten door middel van informatiepanelen.

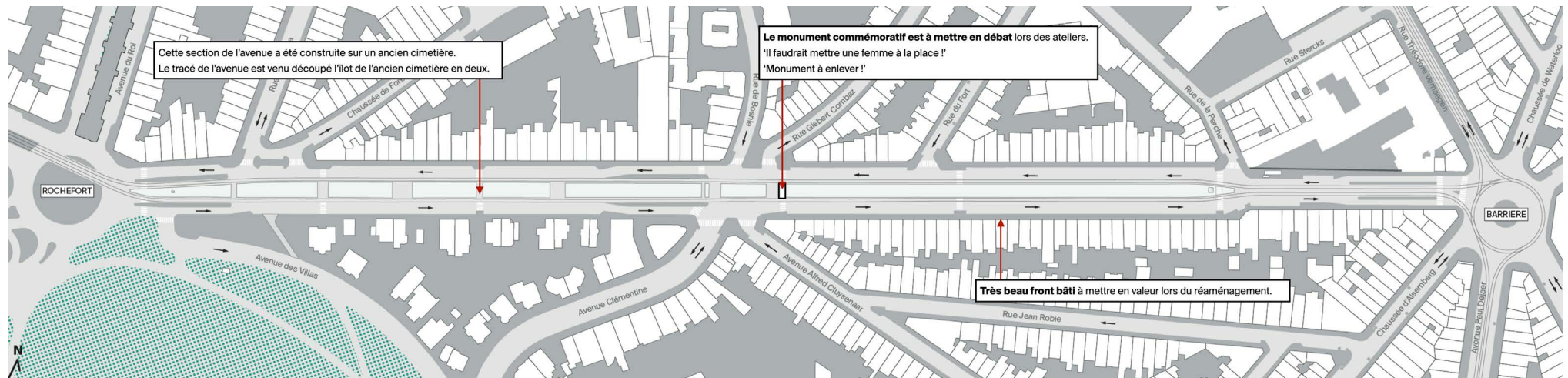
Een monument dat vragen oproept

Het monument ter nagedachtenis aan generaal Tombeur de Tabora stelt volgens de bewoners 2 problemen:

- » Zeer vervelend omdat het monument, ter hoogte van het Combaz-kruispunt, een gevaar vormt omdat het het zicht op de auto's die van de Barreel komen, verhindert;
- » Heeft het nog steeds zijn plaats binnen de laan? Er zou kunnen worden nagedacht over de symbolen die we vandaag naar voren willen brengen in de openbare ruimte (huidige collectieve waarden).



"Er zijn super mooie art deco en modernistische huizen: het zou leuk zijn om de infopanelen te hebben."



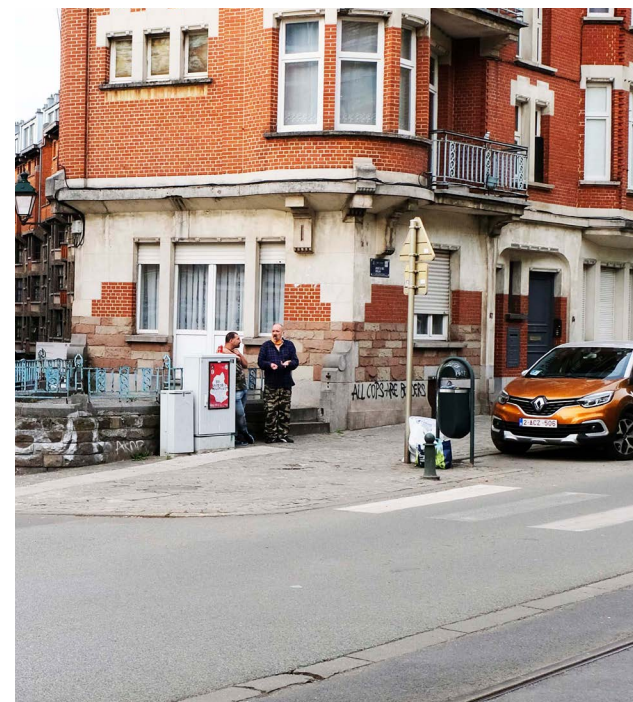
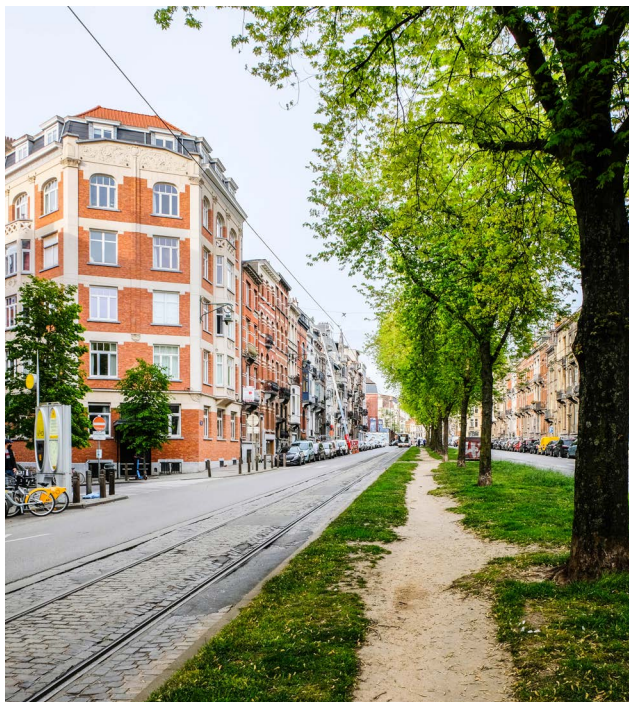
7. ONDERHOUD

BEVINDINGEN

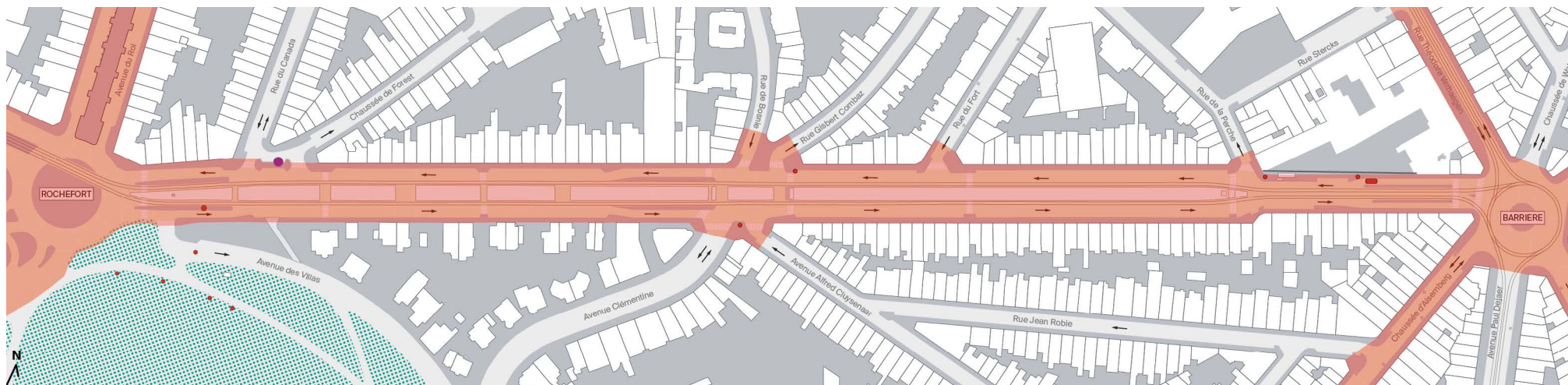
Als gewestweg wordt het onderhoud van de Parklaan beheerd door het Gewest.

Over het algemeen lijkt het uiterlijk een beetje verwaarloosd, vooral vanwege de talrijke wegreparaties en het gebrek aan onderhoud van de centrale begroeide berm.

Op het gebied van netheidsuitrusting zijn er 6 straatvuilbakken op de hele laan, wat vrij weinig is, en de aanwezigheid van talrijke sluikstorten zijn bronnen van overlast in de buurt. Er zijn ook glasbakken bij de rotonde van Rochefort.



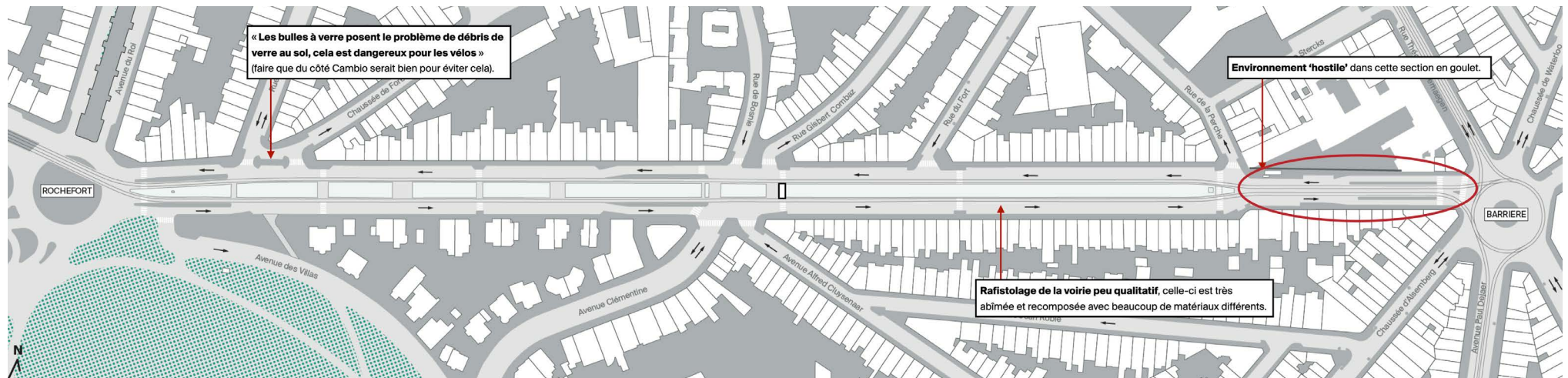
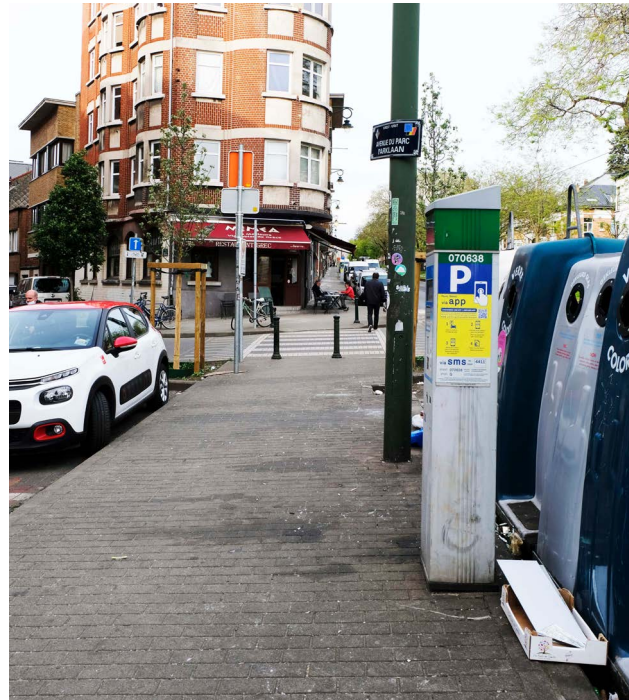
- glasbak
- straat vuilnisbakken
- Gewestelijk onderhoudsgebied



PARTICIPATIE

Het onderhoud is ook een belangrijk onderwerp, maar het roept minder opmerkingen op dan de andere thema's, we merken tijdens de twee collectieve momenten verschillende opmerkingen op die vaak naar voren kwamen:

- Gebrek aan vuilnisbakken
- Glasbakken ondergronds zouden een goed idee zijn om sluikstorten in te perken.
- Nood om de trambaan in kasseien opnieuw te doen omdat dit nooit correct wordt uitgevoerd.





3.

SOCIALE DIAGNOSE

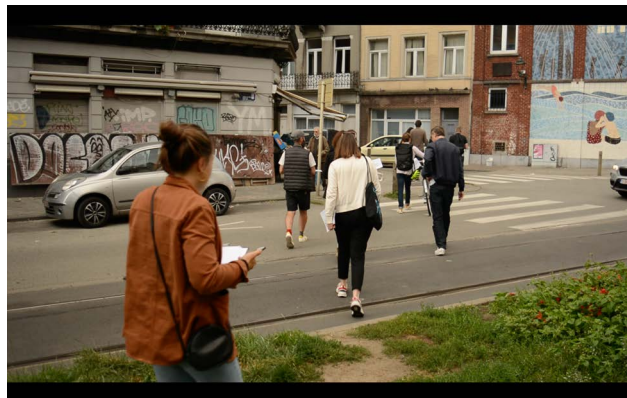
PLAN VAN AANPAK

Over een periode van twee maanden, tussen oktober en november 2021, bezochten we de Parklaan ongeveer tien keer, op verschillende tijdstippen van de dag en in het weekend. We gaven eerst de voorkeur aan observatieperiodes en spontane ontmoetingen in de openbare ruimte. Daarna begonnen we een reeks huis-aan-huisbezoeken, zowel aan handelaren als aan de lokale bevolking, in een poging de volledige laan te overlopen. In totaal hebben we interviews afgenomen met +/- 25 personen, bewoners van de Parklaan of aangrenzende straten, winkeliers of arbeiders in de laan.

Deze sociale diagnose maakt het dus mogelijk om een **eerste lezing** te maken van een aantal thema's die hierboven in de voorgaande hoofdstukken zijn bestudeerd.

Een laan - een wijk?

Ondanks zijn grote samenhang als stedelijke as, drukt de Parklaan in zijn architectuur een zekere sociaal-culturele diversiteit uit. Kijkend naar de parade van gevels van het ene uiteinde naar het andere en van de ene naar de andere kant van de laan, wordt men zich bewust van alle verschillende soorten huizen en manieren van leven die het biedt: van de villa met 4 gevels tot de studio, van de Brusselse rijhuis tot het vijf verdiepingen tellende gebouw. Door deze woningen te betreden wordt deze indruk van diversiteit bevestigd. Deze diversiteit hangt zowel samen met de samenstelling van de huishoudens (gezinnen, koppels, alleenstaanden); de leeftijd van de bewoners (kinderen, volwassenen, senioren); in de sociaal-professionele omgeving (zelfstandige, loontrekkende, werkloze, gepensioneerde, thuiswonende ouders); de gesproken taal (talen) (Frans, Nederlands, Engels, Arabisch, Portugees, enz.); nationaliteit (Belgisch, Frans, Nederlands, Portugees, Braziliaans, enz...). Het wordt gedeeltelijk verklaard door de ligging van de laan op het raakvlak van twee gemeenten, Sint-Gillis en Vorst; op de kruising van verschillende buurten die zelf sociaal geconoteerd zijn. De **populariteit van de laan** als woonplaats wordt bevestigd door alle bewoners die ze

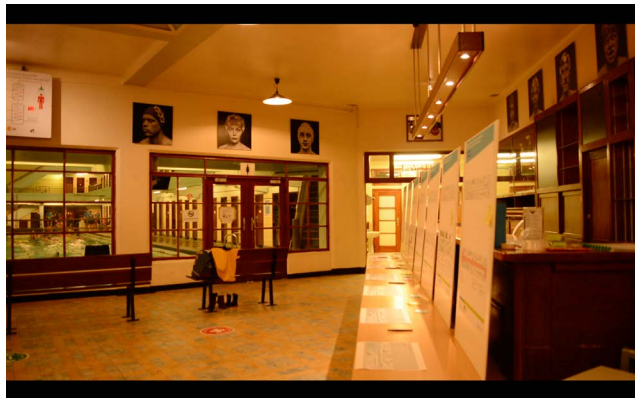
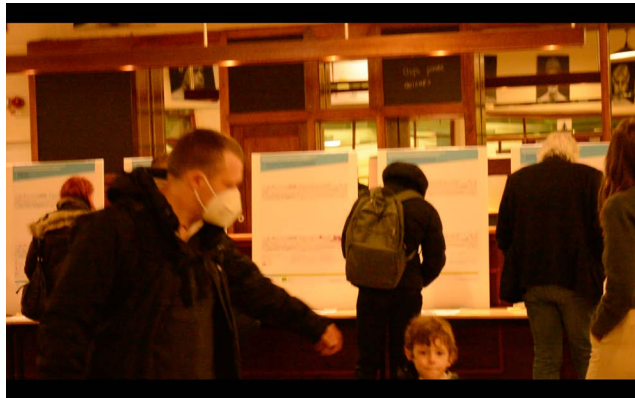


ontmoeten, zowel vanwege zijn aanzien, zijn geografische ligging in de stad, de nabijheid van sociale plaatsen (Sint-Gillisvoorplein, Stefaniaplein, het dudenpark, het park van Vorst, enz.) en zijn zeer goede ligging in het Brusselse mobiliteitsnetwerk.

In de sociale diagnose is de mix waarneembaar in de mate van betrokkenheid van de mensen die ze tegenkwamen, sommigen voelen zich erg bezorgd, anderen hebben geen mening en begrijpen de voorgestelde deelname niet. Dat blijkt ook uit de diversiteit aan reacties op de voorgenomen herinrichting. Uit deze ontmoetingen blijkt heel duidelijk dat de sociaal-culturele referentiepunten van de mensen zeer gevarieerd zijn; zelfs wanneer ze een soortgelijke mening uiten, doen de bevroegde personen dat vaak niet om dezelfde redenen. Eén onderwerp in het bijzonder kristalliseert de tegenstellingen en variaties binnen de deelnemers; het is het probleem van de mobiliteit en meer in het bijzonder van de plaats van de auto in verhouding tot de plaats van het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Dit thema werken we hieronder uit.

De diversiteit van de bewoners is ook een constatering die door de meeste ondervraagden wordt aangekaart en die naar voren wordt geschoven als een kwaliteit van de laan. Het moet worden vergeleken met het gedeelde gevoel dat **de laan "geen wijk"** is, in de zin dat het niet wordt gezien of ervaren als een plaats van socialisatie, maar vooral en heel duidelijk als een woonplaats. We merken op dat de laan ruimtelijk niet bijzonder geschikt is om te socialiseren. Zo wordt het schoolverlaten fysiek ingeklemd tussen blinde muren, een tram-/bushalte en de rijbaan met zijn vast verkeer. Zelfs de Friterie, een Brusselse instelling, beschikt niet over de nodige ruimte om haar aanwezigheid gezellig te maken. Ten slotte laat de centrale berm in zijn huidige staat geen ander gebruik toe dan het uitlaten van de buurthonden.

Terwijl sommige van de bewoners in het algemeen geen specifieke eisen stellen aan dit onderwerp en de woonstatus van de laan als een voldongen feit accepteren, hebben sommige stemmen de wens geuit dat de herinrichting een kans is om het sociale leven in de laan te verbeteren. Dagelijkse buurtuitwisselingen zouden het bewustzijn vergroten en bewoners en gebruikers meer



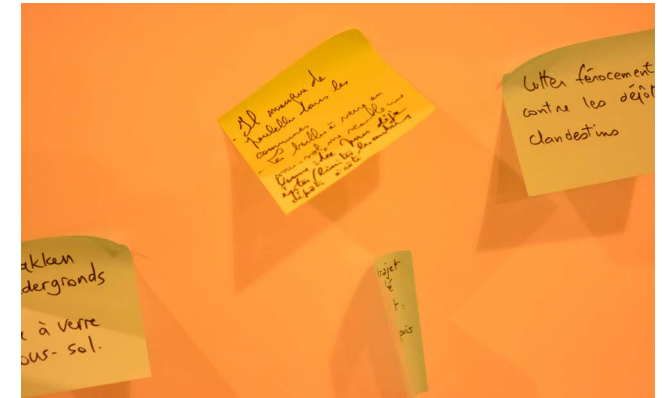
zeggenschap geven over bepaalde onderwerpen, zoals netheid, burgerzin, enz. Er werden enkele pistes genoemd die zouden kunnen bijdragen aan het buurtleven:

- diversificatie van winkels, vooral voor lokale en kwaliteitswinkels (bakkers, slaggers, enz.);
- de wederopbouw van de centrale berm tot een heuse gezelligheidsplek;
- de eventuele verhuizing en de ontwikkeling van de directe omgeving van de Friterie;
- het plaatsen van straatmeubilair in verkeersvrije zones.

Het milieu, een erfgoed dat moet worden bewaard

Gevraagd naar de omgeving van de laan, lijken de bewoners eerder tevreden. Ze vinden het er heel gezellig, met mooie gevels, genoeg groen, mooie bomen, brede voetpaden. Ze begrepen het begrip omgeving op verschillende manieren, soms vanuit een meer stedelijk oogpunt, soms meer als de natuurlijke omgeving, soms in verband met architectuur. Deze verschillende aspecten van de laan zijn namelijk met elkaar verbonden en dragen bij aan de erfgoedwaarde van de laan. De standpunten waren dus te danken aan het **behoud van wat al bestond, en in het bijzonder van de bomen**, en aan het gevoel van onveranderlijkheid van de laan. Het is waar dat het sinds zijn aanleg zeer weinig is geëvolueerd, dat het een **grote samenhang** heeft behouden, dat het zijn geest heeft behouden en dat zelfs de gevels grotendeels bewaard zijn gebleven. Dus waarom veranderen?

Af en toe werden verbeteringen aan de omgeving gesuggereerd, zoals het (her)planten van de laan, het plaatsen van vuilnisbakken, het plaatsen van banken. Maar het gevoel dat uit een deel van de interviews naar voren komt, is dat de gebruikers/bewoners van de laan niet bijzonder ontvankelijk of gunstig staan voor verandering. Deze nogal conservatieve opstelling ten opzichte van de herinrichting van de laan getuigt van het besef dat de bewoners hebben van de erfgoedkwaliteit van de laan, ook al wordt die niet in deze termen uitgedrukt, en van een zekere trots om op de Parklaan te wonen .

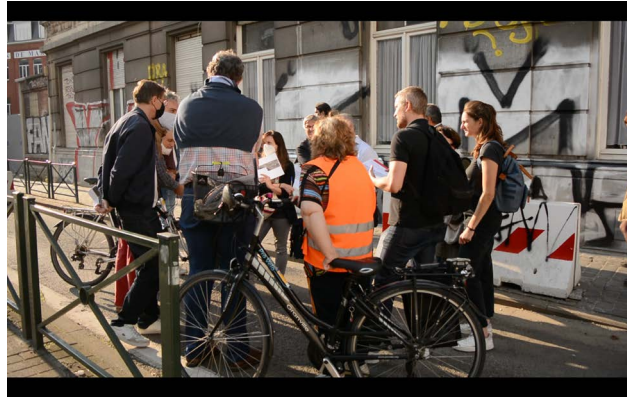


Mobiliteit: het echte (enige) probleem

“Behalve mobiliteit is er niet veel problematisch. Het probleem is de doorstroming en vooral de snelheid van de auto's”.

Deze stelling van een bewoner drukt op een wat rechtlijnige manier duidelijk het belang uit van het mobiliteitsprobleem in de laan. Ook al worden er natuurlijk andere zaken genoemd, dit onderwerp wordt door de geïnterviewden vaak direct ter sprake gebracht. De loutere aanwezigheid in de laan op bepaalde tijden, met name tijdens de 'piekuren' 's ochtends en 's avonds, maakt het mogelijk om de verkeersdichtheid en het ongemak dat dit voor andere gebruikers veroorzaakt, te bevestigen. Tijdens onze interviews zijn er ongevallen gemeld; meerdere bewoners aan de even zijde van de laan hebben gesproken over sterke trillingen in de vloeren van gebouwen wanneer bussen passeren, vaak met te hoge snelheden; lokale fietsers betreuren het gebrek aan beveiligde fietsenstallingen aan de laan en de toestand van het huidige “fietspad”.

De Parklaan, die aan het einde van de 19e eeuw werd bedacht en ontworpen om de mobiliteit van de auto te bevorderen, wordt vandaag op een paradigmatische manier geconfronteerd met zijn herinrichting en zijn mogelijke transformatie en gevraagd, in een tijd waarin het begrip mobiliteit in de stad volop in ontwikkeling is, deze te heroverwegen. De meningen van de bewoners tonen duidelijk de dichotomie aan die speelt tussen het behoud van een bestaande staat (gekoppeld aan gebruik en een ter discussie gesteld erfgoed) en een golf van transformatie (bevordering van nieuw gebruik). Het thema mobiliteit roept soms gewelddadige reacties op bij bepaalde verdedigers van de auto, maar dient als een claim voor een manier van leven en kan de uitdrukking zijn van een sociaal-culturele status. Het weerspiegelt ook een evolutie van de bevolking van de laan met de recente aankopen en renovaties van gebouwen door meer welvarende mensen en dragers van een bepaalde visie op stedenbouw.



Verkeer en participatie: welke cursors?

Veel deelnemers aan de sociale diagnose zijn zich ervan bewust dat de Parklaan een belangrijke verkeersas is voor het gemotoriseerde verkeer ten dienste van het stadscentrum van Brussel. Dit is een argument dat regelmatig wordt aangevoerd om het behoud van hetzelfde verkeer op de laan te rechtvaardigen; het is een realiteit waarmee zelfs degenen die het meest openstaan voor verandering, rekening houden. Deze kwestie stelt het meer globale verkeersplan op de schaal van de LMC-maas of ruimer van het Gewest, evenals de coördinatie tussen gemeenten, ter discussie. Inderdaad, zoals de deelnemers zeggen, als we het autoverkeer op de Parklaan verminderen, zal het verkeer op de secundaire wegen toenemen. De problemen op de Parklaan zullen alleen maar toenemen - of zelfs verergeren in straten die veel smaller zijn en minder bevorderlijk voor het autoverkeer. Dit roept ook de vraag op naar de doelstelling van dit herinrichtingsplan en het participatieve karakter ervan. Men zou zich inderdaad kunnen voorstellen - en sommige bewoners doen dat graag - het **autoverkeer op de laan drastisch te verminderen of zelfs te verwijderen**; maar dat **zou niet realistisch** zijn. We kunnen ons dan ook afvragen welke speelruimte er dan werkelijk is, en wat de doelstelling en ambitie van dit plan is. Aan de andere kant gaven sommige bewoners van de laan aan dat het 'overleg' met de bewoners voor hen een illusie leek en zou dienen als een hulpmiddel voor het valideren van een project dat hen uiteindelijk zou worden 'opgelegd'.

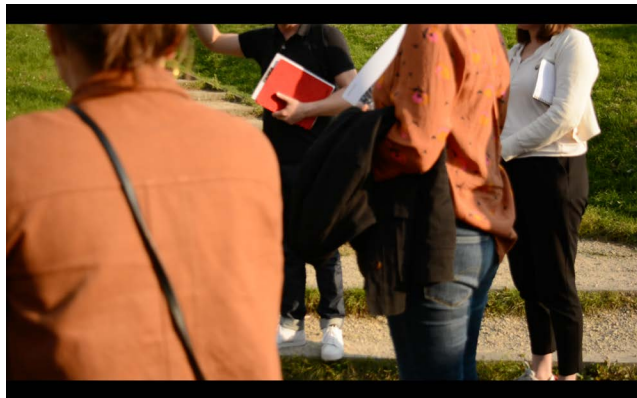
De reacties van de bewoners op de vraag naar de herinrichting van de laan zijn soms heel speels en heel ambitieus. Maar ze worden soms ook gekenmerkt door helderheid, scepsis en twijfel:

- sommigen laten zich niet toe om te dromen (“dat zou echt geweldig zijn! Maar goed, ik geloof het niet”);
- anderen zijn al bang voor de concrete realiteit van de werken en de complicaties die ze met zich meebrengen (“Ik ben een beetje bang dat de werken eeuwig zullen duren, zoals in Ukkel (...) ik heb er niet veel vertrouwen in”);
- sommigen betwijfelen of er iets aan gedaan kan worden



("Herinrichting? Ik zie niet in hoe ze kunnen veranderen. Wat kunnen ze doen? Het gazon verwijderen? Of wat? De plaats leent zich er niet voor");

- Sommigen weigeren nog steeds te geloven dat er naar hen wordt geluisterd ("Het is hypocrisie. We hebben het over mobiliteit, maar eigenlijk willen we de auto uitbannen"). Dit herinrichtingsplan wordt door de bewoners zeer voorzichtig verwelkomt, hetzij om de hierboven vermelde redenen, hetzij in verband met het hierboven beschreven mobiliteitsprobleem. Een punt van dit herinrichtingsplan is dan ook de ontvangst die de gebruikers eraan zullen geven. Als we ons kunnen voorstellen dat het als model dient voor de toekomstige ontwikkeling van wegen met dezelfde kenmerken, lijkt het belangrijk om ervoor te zorgen dat het proces ook gevalideerd wordt. Het lijkt ons dat er een coherente inspanning zal moeten worden ontwikkeld om het uiteindelijke project aan de bevolking te communiceren, uit te leggen en te rechtvaardigen.



De beelden zijn afkomstig uit de film in uitvoering van Francisco Manuel Moser tijdens momenten van uitwisseling met de bewoners. Deze film wordt aan het einde van het proces vertoond.



4.

SAMENVATTING VAN DE
UITDAGINGEN

De stedenbouwkundige analyse, de collectieve momenten en de sociale diagnose maakten het mogelijk om in elk thema een zeer groot aantal onderwerpen, aandachtspunten, behoeften naar voren te brengen.

We proberen hier een eerste syntheseoefening te doen over een aantal belangrijke kwesties waarmee volgens ons rekening moet worden gehouden bij het ontwerp van de herinrichting.

Dit synthesewerk maakt het mogelijk om een **eerste hiërarchie tussen de geanalyseerde thema's** naar voren te brengen, door de soms tegenstrijdige argumenten die zijn opgeroepen te ordenen en door bemiddelen te vergemakkelijken.

HERINRICHTING VAN EEN LAAN UIT 1900 IN 2021

Het project voor de herinrichting van de Parklaan vindt plaats in de specifieke context van een fundamentele transformatie van de openbare ruimte in Brussel. De openbare ruimten in Brussel, die al lang waren ontworpen om met de auto te reizen, zoeken nu een nieuwe, meer gediversifieerde roeping om beter te kunnen inspelen op de sociale en ecologische uitdagingen van onze tijd.

Dit werk van diversificatie, van gebruik in het bijzonder, vindt zijn plaats heel natuurlijk in de herontwikkeling van pleinen, op verschillende schalen. Veel projecten zijn ook gericht op de reconversie van buurtstraten (zie bepaalde groene straten of incidentele demineralisatieprojecten, vaak in DWC-programma's, waaronder bijvoorbeeld de DWC Zuid).

Maar qua wegen blijft de reflectie vrij wijd open. Hoe de lay-outs van de 19e van Besme in 2021 opnieuw te interpreteren?

In dit stadium kunnen we, zonder vooruit te lopen op de opties die later zullen worden onderzocht, in ieder geval **4 belangrijke uitdagingen** identificeren die zich aan het einde van het veldwerk voordoen voor de Parklaan:

» BEVORDEREN VAN ERFGOEDKWALITEITEN

Het erfgoedthema komt heel hoog naar voren in de uitwisselingen met de actoren van de wijk. De algemene mening is dat de laan vandaag de dag erg mooi is. Sommigen vragen zich zelfs af waarom het opnieuw moet worden ingericht. De architectuur, maar ook het profiel, de symmetrische middenberm, de bomen, de tram. Deze elementen van de taal van de route 1900 worden gewaardeerd en **er is een zeker conservatisme** op dit gebied. En als ze niet zonder bepaalde problemen zijn (we zullen het hieronder zien, conflicten van modi of milieuprestaties), lijken deze elementen in ieder geval belangrijk voor de bewoners.

» PRIORITEITEN STELLEN DE MOBILITEITEN

Meer dan de dimensie mobiliteit als zodanig (verkeerssnelheid, files, zelfs parkeren werden uiteindelijk relatief weinig genoemd), **blijkt de verkeersveiligheid voor elke weggebruiker een belangrijk zwak punt** van de huidige inrichting te zijn: oversteekplaatsen voor voetgangers, fietsers, schooluitgangen, opstoppen in het knelpunt. Deze conflicten zijn het gevolg van een aanzienlijke intensivering van de verplaatsingen, wat niet te voorzien was toen de laan werd gecreëerd. Ze verslechteren de kwaliteit van het dagelijks leven van omwonenden en nodigen hen uit om keuzes te maken: voetgangerscomfort, fietser, of behoud van het parkeren of tweerichtingsverkeer in stand houden: we kunnen

niet alles doen.

» VERBETER DE MILIEUPRESTATIES

We staan hier in een register van "groen" voorbeeldigheid. Afwezig op de inzet in **de 19e eeuw, kan het milieuvraagstuk niet langer terzijde worden geschoven**. De verwachtingen van actoren in het veld zijn belangrijk op milieuthema's: versterking van het huidige groene weefsel, beplantingen, verlichting, geluid werden sterk genoemd. Waterbeheer kwam relatief weinig ter sprake tijdens de uitwisselingen, maar het is een belangrijk strategisch thema in Vorst. Zelfs op ad hoc basis opgelost in de uiteindelijke ontwikkeling, moeten deze vragen centraal staan in de reflecties met sterke ambities in de scenario's.

» HET SOCIALE LEVEN VERSTERKEN

De meeste bewoners gaan ervan uit dat de laan door zijn vormgeving weinig ontmoetingsplekken biedt. De laan wordt eerder gezien als een bewoonde laan, en/of als een ruimte van stroming en beweging. Niet per se als een plek om elkaar te ontmoeten of te socialiseren. Dit staat mogelijk in contrast met de aanvankelijke visie van de "historische" ontwikkeling die een grote centrale dreef met bomen, een soort lineair park, nodigde de bewoners van Sint-Gillis uit om naar het park te wandelen. De uitdaging is hier dan ook om te kijken in hoeverre het sociale leven van tijd tot tijd kan worden versterkt: op de middenberm, in de begroeiing op het kruispunt, enz.

De landschapsrichtinglijn die zou kunnen worden gevolgd, zou zijn om als werkbasis de sterke erfgoedkwaliteiten te nemen die zijn geërfd van de stedenbouwkundige planning van Besme. En punctueel de werking ervan verbeteren op het gebied van mobiliteit, milieuprestaties en sociaal leven.

NAAR INVARIANTEN OM SCENARIO'S TE BOUWEN?

Dit werk van het prioriteren van thema's geeft een eerste inzicht in wat belangrijk is voor de bewoners van de wijk, maar het blijft vrij algemeen. Om **verder te gaan**, denken we dat het mogelijk is om deze grote problemen te specificeren en ze concreet te "implementeren" door een bepaald aantal invarianten te identificeren. Dat wil zeggen duidelijke en vaste richtlijnen voor het project, ongeacht het scenario. Deze invarianten moeten intern met Brussel Mobiliteit worden besproken en kunnen dan als basis dienen voor overleg met de bewoners voor de rest van het werk.

Voor elke invariant is het inderdaad mogelijk om een bepaald aantal specifieke scenario's in overweging te nemen. Het zijn deze scenario's die besproken kunnen worden tijdens de workshop over het project. Dit maakt het mogelijk om de discussies te concentreren op concrete punten en om bepaalde middelen te sturen voor het ontwerp van het project.

Onderhouden en versterken van de uitlijning van bomen

Een van de grote vragen: uitlijning behouden en versterken. Het idee is om uit te gaan van de beplante uitlijning als een vast onderdeel van het project. Dit is een belangrijke invariant die duidelijke consequenties heeft voor keuzes. Dit kan op vele manieren, mede afhankelijk van het resultaat van de fytosanitaire studie.

Verbeteren van de centrale berm

Historisch gezien was de laan een wandelpad die naar het park leidde, deze wandelpad heeft op de een of andere manier zijn naam aan de laan gegeven. Het lijkt ons nuttig om de scenario's te onderzoeken om deze rol in de toekomst opnieuw te kunnen spelen. Dit vraagt om aanpassingen, zowel in de breedte als in de lengte, met het wegwerken van onderbrekingen in de voetgangerscontinuïteit. Dit herstel beantwoordt aan de uitdaging om het sociale leven te verbeteren, maar kan ook interessant zijn vanuit milieuoogpunt (doorlatendheid en aanplantingen).

De mobiliteit herzien: pas het STOP-principe toe

Dit principe maakt het mogelijk om prioriteiten te rangschikken op basis van een versterking van actieve mobiliteit en openbaar vervoer. Het plan Good Move geeft richtlijnen over de modi die prioriteit hebben. Het is aan te raden om in de scenario's te kijken hoe dit concreet kan worden gemaakt in een nieuw profiel van de laan: veiligheid van de bewegingen voetgangers, fietsers en versterking van het openbaar vervoer.

Verbeteren van de doorlaatbaarheid van de laan

Het doel is hier om de milieuprestatie van de laan te verhogen vanuit het oogpunt van waterbeheer: zorgen voor een betere doorlatendheid, materiaalkeuze, open grond en ontharden, wadi's, enz. Er kunnen verschillende hypothesen worden voorgesteld om het doel te bereiken.

Verzacht de flessenhals

Hier noopt de bestaande situatie tot een reorganisatie. De flessenhals is volgens iedereen tegenwoordig slecht georganiseerd: te veel functies en te weinig comfort. Voor deze sectie zijn verschillende scenario's denkbaar met als doel de modi te prioriteren en de openbare ruimte te kalmeren.

Het kruispunt Combaz veiliger maken

Dit kruispunt wordt door iedereen als gevaarlijk beschouwd, een zwarte vlek voor de verkeersveiligheid. Er zijn verschillende scenario's denkbaar om oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers te beveiligen, de continuïteit van de centrale berm te verzekeren, eventueel gebruik te maken van verplaatsing van haltes om het kruispunt te beveiligen.

"Uitgroeisels" waarderen voor het sociale leven

We mikken hier op ruimtes waar het profiel van de laan zich stipt verbreedt, op de kruising met de Combazstraat, met de Cluysenaerstraat, of met de Vorstse steenweg. Er is weinig ruimte, maar die kan gebruikt worden om het sociale leven te verbeteren.

We stellen daarom een bespreking van deze invarianten voor met Brussel Mobiliteit om verschillende scenario's voor te stellen, en bespreken deze met de bewoners tijdens de workshop over het project.



5.

INPUT VAN DE
BEGELEIDINGSComITE

DOOR DE BEGELIDINGSCOMITÉ NAAR VOREN GEBRACHT PUNTEN

- Vraag van de schoolbussen die boven aan de laan wachten
- Bezinning over de perimeter van de bescherming van het erfgoed
- Reflectie op kwaliteitsmaterialen die de voorkeur verdienen
- Vraag over tramlijnen: Renovatie noodzakelijk, rails zonder bovenleiding mogelijk?
- Continuïteit van wandel- en fietsroutes
- Plaatsing van tramhaltes
- Ontwikkeling van de centrale berm. Vroeger was een promenade, zelfs in de huidige breedte
- De omliggende gebieden zijn zeer dicht. Het is noodzakelijk om de reis naar het park te vergemakkelijken en te begeleiden, en daarbij ruimte te creëren
- De laan fungeert soms als een grens tussen de twee gemeenten