



PROVINCIE  
VLAAMS • BRABANT

*Masterplan*

***Afbakening kleinstedelijk gebied Halle***

OMGEVING – Idea consult – Haskoning – O2 consult  
Afbakening kleinstedelijk gebied Halle – visienota

rapport: 10004\_02\_SRP\_TK\_004b.docx  
versie: juni 2013

In opdracht van het provinciebestuur Vlaams-Brabant, dienst RO.



# Inhoud

## Inhoud

1	De visie samengevat.....	6
2	Visie-elementen en actieprogramma .....	10
3	Strategisch projecten .....	24
3.1	Noordelijke toegang van het stedelijk gebied.....	26
3.2	Stad aan de Zenne .....	32
3.3	Activiteitenas Bergensesteenweg .....	38
3.4	Bedrijventerrein Lembeek Noord.....	45
3.5	Stadsvernieuwingsproject Nederhem.....	49



# I. Inleiding

De gewenste ruimtelijke structuur en de verschillende onderdelen van het stedelijk gebied beleid voor Halle zijn uitgewerkt in een plannings- en participatieproces dat heeft geleid tot de visienota. Deze visie omvat verschillende beleidselementen.

Een aantal van deze elementen kunnen niet worden gerealiseerd binnen de huidige gewestplan- of BPA-bestemmingen. In een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP afbakening stedelijk gebied Halle) zullen de nodige herbestemming worden doorgevoerd.

De doelstelling van het afbakeningsproces is echter ruimer. Het provinciebestuur wenst dat de vooropgestelde visie ook effectief op het terrein wordt gerealiseerd. Hiertoe zijn verschillende acties nodig. Deze worden in het masterplan gevat.

Het masterplan valt uiteen in:

- strategische projecten als kader waarin de verschillende bestaande en toekomstige acties/initiatieven/ambities worden geïntegreerd.
- het opvolgen van autonome acties die voortkomen uit het stedelijk gebied beleid

In dit rapport wordt eerst de visie kort samengevat en een overzicht gegeven van de visie-elementen en bijhorende acties. Nadien wordt ingegaan op de strategische projecten, waarin verschillende van deze acties worden gebundeld. De overige acties blijven autonome acties die voortkomen uit het stedelijk gebied beleid.

## II. Visie kleinstedelijk gebied Halle – van beleid naar actie

### 1 De visie samengevat

De figuur geeft een samenvatting van het stedelijk gebied beleid voor het kleinstedelijk gebied Halle.

Aan de basis van de visie liggen drie uitgangspunten:



- *stad in de open ruimte*  
De identiteit van Halle als stad in de open ruimte, behouden en versterken. De omgevende open ruimte en de Zenne geven Halle een eigen identiteit als stad die de scharnier vormt tussen de verstedelijkte Zennevallei en het Pajottenland. Deze open ruimten zorgen ook voor groen en lucht, van belang voor de woon- en verblijfskwaliteit in de stad.
- *een bereikbare en verkeersleefbare stad*  
Een locatiebeleid voeren gericht op alternatieven voor het autoverkeer, door bijkomende voorzieningen en wonen op goed openbaar vervoersbereikbare locaties te voorzien, en barrières voor voetgangers en fietsers te milderen. Tegelijk worden ook infrastructurele ingrepen voorzien om de verkeersleefbaarheid in en bereikbaarheid van de stad te verbeteren.
- *een divers en samenhangend stedelijk gebied*  
De diversiteit aan voorzieningen, woonomgevingen en belevenissen behouden en stimuleren en meer samenhang en ruimtelijk kwaliteit brengen in het stedelijk weefsel. Zo versterkt de wisselwerking tussen functies en verhoogt de bereikbaarheid er van te voet of met de fiets. De stad wordt hierdoor nog aantrekkelijker gemaakt als woonomgeving en vestigingslocatie voor voorzieningen en ondernemingen.



### *Beleid inzake open ruimten*

Bijkomend aanbod voor stedelijke functies wordt zo veel mogelijk door inbreiding in het stedelijk weefsel voorzien. Zo blijven de omgevende open ruimten gevrijwaard voor landbouw, natuur en waterberging en recreatief medegebruik.

De Zenne wordt als groene ruggengraat doorheen de stad versterkt.

Behoud van open ruimte corridors tot in het stedelijk weefsel en behoud van zichten vanop de toegangsroutes op de open ruimte vrijwaren de identiteit als stad in de open ruimte.

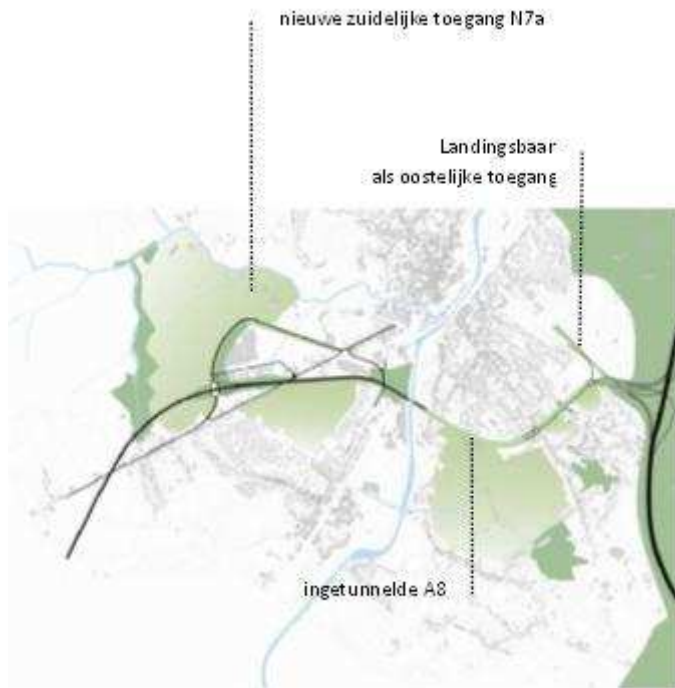
### *Stedelijk mobiliteitsbeleid*

Om de verkeersleefbaarheid te verbeteren wordt het gebruik van alternatieven voor de wagen door bewoners, gebruikers en bezoekers van de stad gestimuleerd. Het STOP-principe en een locatiebeleid staan voorop.

Voor bijkomende woonontwikkelingen en stedelijke voorzieningen worden locaties gezocht die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en wordt gestreefd naar onderlinge nabijheid.

Een kwaliteitsvolle fietsas langs kanaal/Zenne en een nieuwe fietsas op het dek van de ingetunnelde A8 vormen samen met fiets- en wandelveilige steenwegen een hoofdstructuur doorheen het stedelijk weefsel voor voetgangers en fietsers. Vanuit de stationsomgeving worden een snelle, veilige fietsverbinding naar de economische pool rond N7 (Dassenveld, Wilgenveld, Hellebroek) en een bijkomende voet- en fietsbrug over het kanaal naar de binnenstad voorzien. Herinrichting en een aangepast verkeersregime op Demaeghtlaan, Bergensesteenweg en Alsebergsesteenweg verhogen de oversteekbaarheid, de verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar busvervoer.

A8 wordt ter hoogte van Sint-Rochus en Essenbeek ingetunneld en tot volwaardige hoofdweg omgevormd. De doorstroming verbetert en moet zorgen voor minder sluipverkeer doorheen de stad. Vanuit het hoofdwegennet geven twee invalswegen een volwaardige en duidelijk leesbare toegang tot de stad: Landingsbaan in het noordoosten en een nieuwe verbindingsweg (N7a) vanuit zuidelijke richting. De verkeersdruk op Nijvelsesteenweg / Sint-Rochusstraat daalt waardoor de verkeersleefbaarheid in dit dicht bebouwd woonweefsel wordt hersteld. Vanuit



Brusselsesteenweg wordt de verbinding naar Nederhem en de stationsomgeving verbeterd om Damaeghtlaan en de binnenstad te ontlasten.

#### *Stedelijk woonbeleid*

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is een woonprogrammatie voorop gesteld die voldoende is om aan de taakstelling (tot 2012) en prognose van behoeften tot 2025 te voldoen.

In de visie voor het stedelijk gebied worden een beperkt aantal bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden aangeduid. Het betreft:

- aanbod dat mee in kan staan voor het behalen van het sociaal objectief (bv. eigendommen van een sociale huisvestingsmaatschappij)
- aanbod met een sterke concurrentiepositie ten opzichte van het aanbod in het buitengebied bv. omwille van de omgevingskenmerken of de nabijheid van een station.

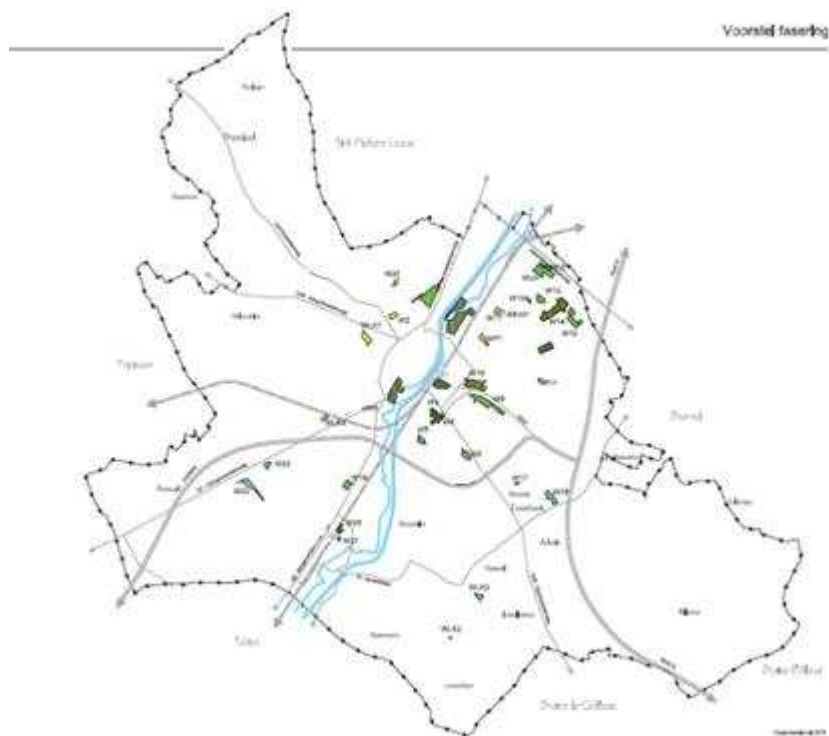
Door voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te voorzien als stedelijk aanbod, moeten andere ontwikkelingen in het stedelijk gebied niet noodzakelijkerwijze een hoge stedelijke dichtheid te hebben om de kwantitatieve behoeften in te kunnen vullen, en kan er rekening worden gehouden met de eigenheid en kwaliteit van de omgeving van elk project op zich. Zo blijft de diversiteit aan woonomgevingen in Halle behouden.

#### *Ruimtelijk beleid voor bedrijventerreinen*

Halle is al sinds de 19<sup>de</sup> eeuw een belangrijke economische pool. Ook de laatste decennia zijn er nog grote bedrijfsontwikkelingen bijgekomen. Het industrieel karakter, vrij recente ontwikkelingen van bedrijventerreinen ten koste van open ruimte en de verkeersproblematiek maken dat er geen maatschappelijk draagvlak is voor nieuwe grote bedrijventerreinen.

Het ruimtelijk-economisch beleid richt zich niet op het aantrekken van nieuwe grootschalige bedrijven, wel op het behoud van de bestaande en een aanbod voorzien voor regionale KMO's. Hoofdprioriteit is het op de markt brengen van bestaand aanbod. De onbenutte oppervlakte in het bedrijventerrein Lembeek Noord zo optimaal mogelijk benutten is van strategisch belang.

De taakstelling voor nieuwe bedrijven wordt dan beleidsmatig op 15 ha vastgesteld. Deze wordt deels ingevuld met (kleinschalige) uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen, vooral in



woonprogrammatie gemeentelijk structuurplan (bron: GRS Halle)



functie van het behoud van bestaande grote bedrijven, en een kleinschalig nieuw bedrijventerrein. Hiervoor liggen nog twee opties ter tafel: uitbreiding van Dassenveld of Hondzocht (aansluitend bij het bedrijventerrein Saintes).

#### *Ruimtelijk beleid voor stedelijke voorzieningen en handel*

Een kwaliteitsbeleid voor de binnenstad is prioritair. De toekomst als handels- en dienstencentrum wordt versterkt door nieuwe stedelijke voorzieningen zo veel mogelijk in de nabijheid van dit centrum te situeren. Tegelijk wordt gewerkt aan een aangename en kwaliteitsvolle publieke ruimte. Prioriteiten zijn de omgeving Possozplein-Slingerweg met pleinen in plaats van grote parkeerterreinen, en Demaeghtlaan als stedelijke boulevard in plaats van het steenwegkarakter.

Er zijn geen concrete vragen voor ruimte voor nieuwe grootschalige stedelijke voorzieningen gekend, behoudens de uitbreiding van het ziekenhuis tot zorgcampus en een nieuwe locatie voor kantoren en trainingsfaciliteiten voor de wielerbond op de gewestgrens. Door de trend van schaalvergroting bij stedelijke voorzieningen (zoals scholen, zorginstellingen enz.) kan op termijn wel een vraag naar nieuwe locaties ontstaan. Hiervoor worden de kop van Landingsbaan en onderbenutte ruimte tussen N6 en N7 (Bergensesteenweg noord) voorbehouden. Deze zijn goed ontsloten, zowel met de wagen als met het openbaar vervoer, en projecten zouden de identiteit en samenhang van het stedelijk gebied versterken.

Grootschalige detailhandel wordt verder geclusterd aan de bestaande kleinhandelscluster langs Bergensesteenweg (N6).

## **2 Visie-elementen en actieprogramma**

De beleidslijnen en visie resulteren in een coherent pakket van wenselijke ontwikkelingen in het stedelijk en om het stedelijk gebied. De figuur hiernaast geeft een samenvattend beeld van deze visie.

Deze visie-elementen vormen samen het actieprogramma van het stedelijk gebied beleid voor Halle. Deze worden in volgende tabellen in een overzicht gegoten.



-  grensstellend open ruimte gebied
-  stedelijke open ruimte
-  zennevallei
-  open ruimte corridor | zicht
-  groene open ruimte vinger met recreatief medegebruik
-  nieuw stedelijk park
-  bijkomende voetgangers- en fietsbrug
-  bijkomende fietsverbinding
-  herstructurering Demaeghtlaan
-  stadsontwikkeling Possazplein
-  zorgcampus
-  doortrekkersterrein
-  multifunctionele stedelijke ontwikkeling landingsbaan
-  multifunctionele herontwikkeling Bergensteenweg noord
-  optimaliseren bestaande bedrijventerreinen
-  uitbreiding bedrijventerrein van beperkte omvang
-  verder te onderzoeken alternatieven voor uitbreiding bedrijventerrein

-  consolideren bestaande kleinhandelscluster
-  uitbreiden kleinhandelscluster
-  nationale sportcluster
-  mogelijk te ontwikkelen nieuwe woonprojecten
-  strategisch project ivf bereikbaarheid en leefbaarheid stedelijk gebied
-  verbeterde verbinding





	<b>visie-element</b>	<b>doorwerking</b>	<b>trekker (partners)</b>
1	afbakingslijn afbakening stedelijk gebied en behoud open ruimtecorridor Stroppen	vastleggen afbakingslijn in PRUP voeren van een stedelijk gebied beleid binnen de afbakingslijn overeenkomstig de visie herbestemming deel woonreservegebied als te vrijwaren open ruimte zicht Stroppen in PRUP	provincie (gemeente, provincie, vlaamse overheid)  provincie
2	behoud en versterken Zennevallei als groene ruggengraat	behoud groene bestemmingen aandachtspunt in ontwikkelingsprojecten en vergunningbeleid initiëren en coördineren concrete projecten voor recreatief medegebruik, waterberging en ecologische verbindingfunctie	stad Halle Regionaal Landschap ZZZ (VLM, stad Halle)
3	behoud open ruimte zicht Kluisbos-Kleine Beek	verfijnen bestemming in gewestelijk RUP voor optimale verweving van landbouw, natuur, bos en recreatie voor Kluisbos – Krabbos	Vlaams gewest
4	open ruimte vinger Prinsenbos - Meerbeek	behoud open ruimte bestemmingen (behoudens nieuwe knoop N7axA8)	
5	open ruimte vinger Stasbeek	behoud open ruimte bestemmingen herbestemmen niet te ontwikkelen delen van het woonreservegebied en ontginningsgebied in PRUP	provincie
6	open ruimte vinger Groebegracht / Druco / SK Halle (ruime omgeving Grote Weide)	verfijnen huidige open ruimte bestemmingen in gewestelijk RUP voor behoud, het herstel en de ontwikkeling van de beekstructuren en de verweving van landbouw, natuur en waterberging in de omgeving van Groebegracht - Rollebeek herbestemmen niet te ontwikkelen delen van het woonreservegebied als open ruimte in PRUP, deel rond SK Halle met nabestemming woonreservegebied initiëren en coördineren concrete projecten voor landschapsbouw, recreatief medegebruik, waterberging en ecologische functie	Vlaams gewest  provincie  regionaal landschap ZZZ
7	open ruimte vinger langs kanaal	behoud open ruimte en groene bestemmingen herbestemming KMO-gebied tussen kanaal en spoorweg tot groengebied met mogelijkheid tot kleinschalige toeristisch-recreatieve infrastructuur in PRUP	provincie



	<b>visie-element</b>	<b>doorwerking</b>	<b>trekker (partners)</b>
8	bijkomende voetbrug binnenstad-station	overleg ontwerp en afspraken realisatie	stad Halle (Infrabel, W&Z)
9	fietsverbinding station-Dassenveld_Pajottenland langs spoor	onderzoek concreet tracé en afspraken realisatie	provincie (AWV, NMBS Holding, Colruyt)
10	verbeterde noordelijke ontsluiting binnenstad - N6	verwerving benodigde gronden realisatie kruispunt N6	stad Halle AWV
11	strategisch project oostelijke ontsluiting van het stedelijk gebied	afstemming onderzoek, visievorming en actieprogramma	provincie (AWV, stad Halle, MOW, W&Z)
12	project A8	verder uitwerken projectontwerp eventueel aanpassing t.o.v. voorontwerp gewestgrensoverschrijdend overleg verbinding N6 – Hondzocht herbestemming i.f.v. infrastructuur (vermoedelijk enkel i.f.v. het gedeelte zuidelijke ontsluiting) realisatie ontsluiting Druco naar N7a	AWV  AWV provincie (delegatie vanuit Vlaams gewest)  AWV (Druco)





	<b>visie-element</b>	<b>doorwerking</b>	<b>trekker (partners)</b>
13	realisatie woonprogrammatie gemeentelijk structuurplan	fasering, kwaliteits- en kwantiteitsvoorwaarden en bewaking gezonde mix van woningtypologieën via gemeentelijk ruimtelijk beleid (RUP, vergunningen), woonbeleid en grond- en pandenbeleid	stad Halle
14	woonontwikkeling aan park A8 (Essenbeek Keerstraat, Essenbeek – Borreweg)	herbestemming, ordening en randvoorwaarden d.m.v. PRUP in afstemming met effectieve realisatie A8	provincie
15	woonontwikkeling Biezeput	herbestemming, ordening en randvoorwaarden d.m.v. PRUP	provincie
16	woonontwikkeling in deel woonreservegebied aan recreatie Stroppen	herbestemming, ordening en randvoorwaarden d.m.v. gemeentelijk RUP	stad Halle
17	woonontwikkeling resterend deel woonuitbreidingsgebied Windmolenken	overleg met huisvestingsmaatschappij m.b.t. gemengde woonontwikkeling  ontwikkeling via vergunningenbeleid eventueel principiële akkoord en/of gemeentelijk RUP voor de herbestemming, ordening en randvoorwaarden	stad Halle (sociale huisvestingsmaatschappij)  stad Halle (sociale huisvestingsmaatschappij)
18	woonontwikkeling in deel woonreservegebied Cité Lembeek	ontwikkeling via vergunningenbeleid eventueel principiële akkoord en/of gemeentelijk RUP voor de herbestemming, ordening en randvoorwaarden	stad Halle (sociale huisvestingsmaatschappij)
19	bevestiging doorstrekkersterrein Huizingen	herbestemming in afzonderlijk PRUP  herinrichting	provincie  provincie



	<b>visie-element</b>	<b>doorwerking</b>	<b>trekker (partners)</b>
20	voorkomen verder ontwikkeling grootschalige kleinhandel Brusselsesteenweg	gemeentelijk vergunningenbeleid	stad Halle
21	herstructurering/verdichting bedrijventerrein Lembeek Noord, met beperking in tijd van de mogelijkheid om een kade aan te leggen voor watergebonden ontwikkelingen  (indien kade niet aangelegd binnen bepaalde periode, vervalt de mogelijkheid om kade te voorzien i.f.v. de activatie van het aanbod)	ontwikkelingsplan en herverkaveling inrichting vastleggen in PRUP  inrichtingsvoorstel kade en aansluiting bedrijventerrein ontwikkelingsplan en herverkaveling aanleg gemeenschappelijke kade herbestemming en inrichting i.f.v. watergebonden bedrijvigheid vastleggen in PRUP	POM provincie  W&Z POM W&Z provincie
22	herontwikkeling bedrijvenzone Lembeek Zuid (Luhns en W&Z gronden)	afspraken eigenaars / ontwikkelingsplan eventueel brownfieldproject	POM (eigenaars , Agentschap Ondernemen)
23	voorkomen verdere ontwikkeling grootschalige kleinhandel strip Lembeek Zuid als KMO zone	gemeentelijk vergunningenbeleid	KMO (BPA Lembeek Zuid)
24	uitbreiding Wilgenveld	gemeentelijk RUP is goedgekeurd	stad Halle
25	beperkte uitbreiding Hellebroek	uitwerken concreet projectontwerp A8 (o.a. ruimte voor aansluiting N6xN7a)  herbestemming deel bufferzone tot bedrijventerrein in PRUP afbakening stedelijk gebied	AWV provincie
26	beperkte uitbreiding Dassenveld	onderzoek mogelijkheid afdoende landschappelijke inkleding/buffering bedrijventerrein  herbestemming deel bufferzone in PRUP afbakening stedelijk gebied	provincie provincie
27	mogelijk nieuw bedrijventerrein Hondzocht	Dit werd onderzocht maar niet opgenomen in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan als bedrijventerrein.	



	<b>visie-element</b>	<b>doorwerking</b>	<b>trekker (partners)</b>
28	kleinhandelsconcentratie Bergensesteenweg ruimtelijke optimalisatie en uitbreiding grootschalige kleinhandel met niet-kernegebonden aanbod	onderzoek intensifiëren ruimtegebruik herbestemming in PRUP afbakening stedelijk gebied	provincie provincie
29	verdichtingsproject grootschalige stedelijke voorzieningen Bergensesteenweg Noord	herbestemming in PRUP	provincie
30	boulevardvorming Demaeghtlaan	streefbeeld N6 vergunningenbeleid en/of gemeentelijk RUP('s)	AWV stad Halle
31	stadsontwikkelingsproject omgeving Possozplein	uitwerken stadsontwikkelingsproject	stad Halle
32	zoekzone grootschalige stedelijke voorzieningen 'stedelijke toegangspoort Landingsbaan'	afstemming op ingrepen i.f.v. oostelijke ontsluiting stedelijk gebied (strategisch proces – zie eerder) herbestemming in PRUP als reservering (voorkomen andere ontwikkelingen of effectieve bestemming in functie van grootschalige voorzieningen) in PRUP	provincie provincie
33	nationaal voetbalcentrum ontginningsgebied Lembeek	overleg bevoegde Vlaamse overheden (RWO en Natuurlijke Rijkdommen) m.b.t. inhoud van het voorstel en bevoegdheidsverdeling vastleggen bestemming en inrichting (als nabestemming ontginningsgebied) in PRUP	provincie provincie



### 3 Strategisch projecten

Voor de operationalisering van de visie zijn voor een aantal cruciale onderdelen nog verder overleg, (ontwerpend) onderzoek en gecoördineerde acties nodig. De aandacht gaat vooral uit naar ontwikkelingen die 'strategisch' zijn en aan het stedelijk functioneren en het imago van het stedelijk gebied een sterke impuls kunnen geven. In deze strategische projecten worden verschillende onderdelen van het stedelijk gebied beleid voor Halle samen beschouwd. Enerzijds omdat ze van elkaar afhankelijk zijn en gebiedsgericht op meerdere doelstellingen van het stedelijk gebied beleid inspelen, en anderzijds omdat afstemming en coördinatie van opeenvolgende ingrepen door verschillende actoren nodig is.

Verschillende besturen en instanties staan in voor uitvoering van acties die onderling samenhangen. Het voeren van een stedelijk gebied beleid zal maar tot de gewenste resultaten leiden, als iedere partner hierin zijn verantwoordelijkheid neemt en zijn deel uitvoert. Dit vereist bovendien een overkoepelende opvolging en afstemming van de acties.

De provincie wil een sterk coördinerende rol opnemen, om de visie ook effectief op het terrein te realiseren. Daar toe worden een aantal strategische projecten gedefinieerd waarin verschillende bestaande en toekomstige acties/initiatieven/ambities worden geïntegreerd. Deze strategische projecten dienen als kader om concrete afspraken tussen, en engagementen van, de verschillende betrokken actoren vast te leggen.

We onderscheiden volgende strategische projecten:

- noordelijke toegang van het stedelijk gebied
- Stadsontwikkelingen aan de Zenne
- Herontwikkeling bedrijventerrein Lembeek-Noord
- Nieuw stadsdeel Nederhem
- Bergensesteenweg



**Noordelijke toegang van het stedelijk gebied – context en probleemstelling**



perifeer karakter, geen verblijfskwaliteit door grote parkeerterreinen vlakbij centrum



verlies 'ringfunctie' kanaalkades en geen vaste brug bij verbreding kanaal



meer verkeer door dichtbebouwd woonweefsel bij volwaardige toegang Landingsbaan



betera ontsluiting van parkeer-terreinen, Nederhem en station naar Brusselsesteenweg gewenst

sas noordelijker bij verbreding en verdieping kanaal, brug wordt aangepast maar locatie blijft

school voorziet herontwikkeling van deel van de site

'achterkant'situatie aan de toegang tot de stad

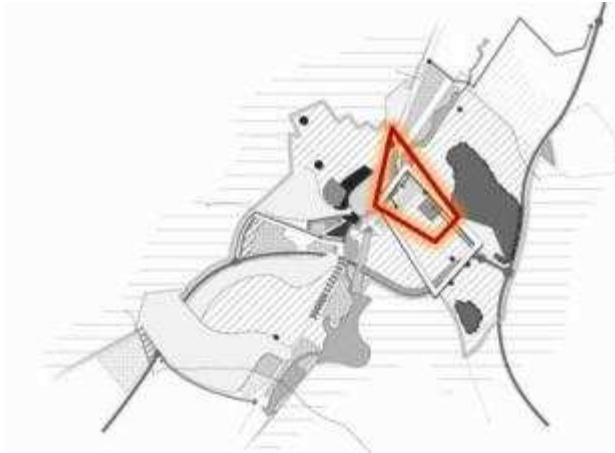


Landingsbaan als belangrijke invalsweg vanuit RD door aanpassing knoep RD



ruimte voor grootschalige stedelijke voorzieningen (zie ook al BPA)

### 3.1 Noordelijke toegang van het stedelijk gebied



*parkeerpleinen Possozplein / Slingerweg*

Het strategisch project 'noordelijke toegang stedelijk gebied' is één van de beleidsprogramma's om de rol als kleinstedelijk centrum te handhaven. Dit door enerzijds werk te maken van kwaliteitsverbetering en anderzijds ruimte te bieden voor de ontwikkeling van grootschalige stedelijke functies nabij de binnenstad en nabij het station als knooppunt van openbaar vervoer. Het programma omvat tegelijkertijd het werken aan een bereikbaar en leefbaar stedelijk gebied, en het verbeteren van de samenhang in het stedelijk gebied in het noordelijke verknopingsgebied (Nederhem, Possozplein, kanaal en Zenne, stationsomgeving, kop Landingsbaan).

#### *Probleemstelling en context*

Momenteel functioneren zowel Nijvelsesteenweg/St.-Rochusstraat als Landingsbaan belangrijke invalswegen naar de stationsomgeving en binnenstad. Langs beide assen moet het verkeer zijn weg zoeken door dicht bebouwd (woon)weefsel. Het project A8 voorziet een nieuwe knoop van Landingsbaan met R0 waardoor Landingsbaan naar alle richtingen op R0 aansluit en de belangrijkste toegangsroute zal vormen. Verkeer op Nijvelsesteenweg kan naar R0 via een nieuwe secundaire verbindingsweg door/langsheen het park op de ingetunnelde A8. Het project A8 spreekt zich niet uit hoe het verkeer van Landingsbaan verder moet naar het station, naar de nieuwe geplande stadswijk Nederhem en naar de (parkings) aan de binnenstad. Blijft dit door dicht bebouwd stedelijk weefsel gaan? Tegelijk is een nieuwe verbinding van stationsomgeving, Nederhem en de parkings aan Possozplein/Slingerweg naar Brusselsesteenweg wenselijk, om verkeer doorheen de binnenstad en op Demaeghtlaan af te bouwen. Zal de combinatie van deze weg en de verbeterde Landingsbaan niet tot bijkomend sluipverkeer doorheen het stedelijk gebied leiden, en de verkeersleefbaarheid negatief beïnvloeden? Uit het streefbeeld voor de verbreding en verdieping van het kanaal blijkt ook dat de kades (Willamekaai en Stationsplein) niet meer als binnenstedelijke 'ringweg' kunnen functioneren. Bovendien zal de Bospoortbrug vermoedelijk een beweegbare brug worden en wordt momenteel onderzocht of een bijkomende vaste brug, meer zuidelijk, nodig en haalbaar is. De verkeerssituatie in en om de binnenstad zal dus – op termijn - grondig wijzigingen.

Het behoud van de grote parkeerterreinen aan Possozplein/Slingerweg is niet wenselijk, niet zoals ze er nu bijliggen. Deze liggen vlakbij het historische stadscentrum, hebben een perifeer karakter en zijn weinig kwaliteitsvolle publieke ruimten. Hier kan de binnenstad versterkt

worden met aangename pleinen met daar rond stedelijke functies op maat van de binnenstad, en kan het contact tussen stad en Zenne terug worden versterkt.



*achterkantsituaties aan toegangsweg  
Landingsbaan*

Aan de kop van Landingsbaan komen de automobilisten toe in wat een achterzijde van de stad lijkt. Hier is nog ruimte voor stedelijke ontwikkelingen. Een deel van het gebied is gevat in een BPA waarin stedelijke ontwikkelingen (kantoren, wonen, woonondersteunende handel) mogelijk is. Aansluitend zijn nog restruimten die mee kunnen worden ingeschakeld voor stedelijke ontwikkeling. Deze locatie is zowel nabij het station, als openbaar vervoersknooppunt, als goed ontsloten naar het hoofdwegennetwerk. Alhoewel er geen concrete vragen gekend zijn, lijkt dit een geschikte locatie voor grootschalige stedelijke voorzieningen. Door de nodige ruimte te reserveren kan worden ingespeeld op de trend van schaalvergroting en kunnen deze toch in het stedelijk weefsel en nabij het stadscentrum worden gehouden.

Het KTA, nabij de kop van Landingsbaan gelegen, heeft een masterplan gemaakt voor de herontwikkeling van een deel van de site. Mogelijks liggen hier potenties om een snelle doorsteek voor voetgangers te maken vanuit de site voor grootschalige stedelijke voorzieningen naar de stationsomgeving, aansluitend op de nieuwe voorziene voet- en fietsbrug over de sporen en het kanaal naar het historische stadscentrum.

#### *Doelstellingen*

- leesbare en vlotte toegang van het hoofdwegennet tot het stedelijk gebied
- verbeteren bereikbaarheid stationsomgeving
- verbeteren verkeersleefbaarheid in de wijk Sint-Rochus en de binnenstad
- betere samenhang tussen binnenstad, Nederhem, stationsomgeving en Zenne
- versterken stadscentrum als woon- en centrumgebied, met aangename publieke ruimtes en ruimte voor bijkomende kleinschalige handel, voorzieningen en woonmogelijkheden
- versterken van de identiteit van de stad met een kwaliteitsvolle stedelijke omgeving als poort naar de stad van op Landingsbaan
- ruimte voor grootschalige stedelijke voorzieningen op goed bereikbare plaats, zowel via de weg als het openbaar vervoer, aan het stedelijk centrum.

#### *Programma-elementen van het stedelijk gebied beleid Halle*

- project A8: heraanleg knoop A8 x R0 en aansluiting Landingsbaan en Nijvelsesteenweg
- aangepast circulatie- en parkeerbeleid binnenstad en Sint-Rochuswijk

- verbeterde noordelijke ontsluiting (verbinding Nederhem – N6 (Brusselsesteenweg ))
- verbeterde oostelijke ontsluiting (aansluiting Nederhem – Landingsbaan)
- stadsontwikkelingsproject Possozplein – Slingerweg
- zoekzone grootschalige stedelijke voorzieningen 'stedelijke toegangspoort Landingsbaan'

Relevant(e) bijkomende programma-element(en) en andere programma's::

- verplaatsing/aanpassing bruggen over kanaal (verbreding en verdieping van het kanaal)
- herinrichting site KTA (aanzet in masterplan en haalbaarheidsstudie)



*aangename stedelijke pleinen en groene zones vullen de binnenstad aan en verbeteren de relatie met de Zenne en kanaal*



*een stedelijke poort met ruimte voor grootschalige stedelijke voorzieningen aan de kop van Landingsbaan, nabij het station*

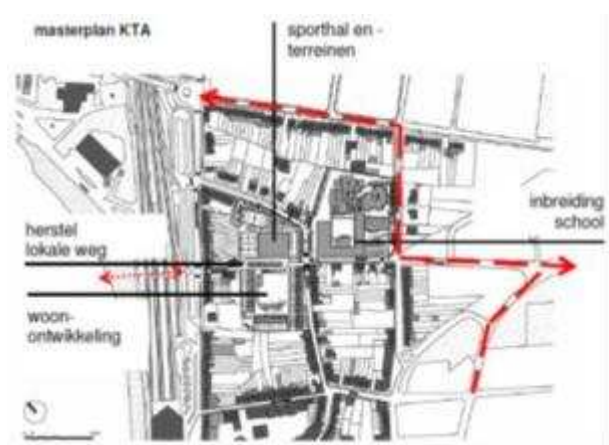
#### *Visie en randvoorwaarden*

- de bereikbaarheid van het station en de binnenstad wordt aangepakt uitgaande van het STOP-principe, met bv. randparkings voor station en binnenstad op bewandelbare afstand in functie van een verhoogde verkeersleefbaarheid en kwaliteit van de publieke ruimte in de binnenstad en verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer; de noodzaak (en mogelijkheden) van een aanpassing van de toegang voor autoverkeer via Landingsbaan tot de stationsomgeving en binnenstad, hangt mee af van het toekomstige parkeerbeleid
- locatie nieuwe verbinding tussen Brusselsesteenweg en Scheepswerfkaai af te stemmen op ligging van een nieuwe sasbrug; de ontsluiting mag, in combinatie met een verbeterde toegang via Landingsbaan en de gewijzigde rol van de kades in de verkeerscirculatie na verbreding van het kanaal, geen bijkomend sluipverkeer doorheen de stad genereren
- ontwikkeling van omgeving Slingerweg/Possozplein uitgaande van een (herdachte) samenhangende schakeling van kwaliteitsvolle publieke ruimten op schaal van de binnenstad, met een programma van wonen, diensten, handel, kantoren... in de gebouwen die deze publieke ruimten definiëren, een (vernieuwde) stedelijke omgeving op maat van en als aanvulling op de binnenstad; te grootschalige functies zijn er niet wenselijk
- uitbouwen Zennevallei als groene ruggengraat, verbeteren van de relatie van de binnenstad en de Zenne (visueel en functioneel), met kwaliteitsvolle overgangen tussen de groene Zennevallei en het kanaal enerzijds en de stedelijke omgeving Slingerweg/Possozplein anderzijds
- ruimte voor grootschalige stedelijke voorzieningen aan Landingsbaan kan eventueel worden gecombineerd met wonen, kantoren of ondersteunende kleinhandel, maar grootschalige kleinhandel of hoogdynamische recreatie wordt uitgesloten
- deze ontwikkelingen moeten een hoogwaardige beeldkwaliteit hebben en het gezicht van het stedelijk gebied vormen; een hogere stedelijke dichtheid en typologie is wenselijk, maar zich tegelijkertijd op een kwaliteitsvolle manier integreren in het omliggende (woon)weefsel;

gesloten gevelwanden (niet-woonfuncties) kunnen bufferend werken tussen Landingsbaan en het bestaande woonweefsel.

#### *Denkrichtingen en onderzoeksvragen*

De omvorming van A8 tot volwaardige hoofdweg en maatregelen die kaderen in de verbreding en verdieping van het kanaal zullen de verkeerssituatie in de binnenstad grondig wijzigen. Het toekomstige mobiliteitsbeleid voor de binnenstad moet hierop anticiperen. De grote vraag daarbij is het stedelijke parkeerbeleid: hoe kunnen de bezoekers doorheen de stad tot de parkings worden geleid of moeten de parkeermogelijkheden dichterbij het verkeer worden gebracht?



*masterplan KTA en nieuwe voet-/fietsbrug bieden mogelijkheden voor wandelen van stedelijke poort tot binnenstad*

De ruimte voor grootschalige stedelijke voorzieningen aan Landingsbaan moet worden gevrijwaard. Prioritair is het reserveren van de ruimte voor mogelijke toekomstige vragen, en voorkomen dat andere (gedeeltelijke) ontwikkelingen in deze zone de potenties voor grootschalige stedelijke voorzieningen zouden aantasten. Een grote vraag is echter ook hoe het verkeer van Landingsbaan tot in/aan het station en de binnenstad zal worden geleid in de toekomst. Nieuwe wegtracés zullen bepalen waar en hoe gebouwen in deze zone kunnen worden ingeplant. Er kan bijvoorbeeld ook worden gedacht aan een stadsrandparking aan de nieuwe stedelijk poort Landingsbaan, eventueel met een voetgangersdoorsteek naar het station en de binnenstad via de site van de tussenliggende school. Een toekomstvisie op de ontsluiting van en het parkeren in de binnenstad is hiervoor nodig.

Een herontwikkeling van de omgeving rond Slingerweg (zgn. stadsontwikkelingsproject Possozplein) is vooral ingegeven vanuit de kwaliteitsdoelstelling om de publieke ruimte van de binnenstad als geheel aangenamer te maken. Het herdenken van de rol, schaal en schakeling van publieke ruimten creëert vermoedelijk ook mogelijkheden om bijkomend woonaanbod te voorzien in gebouwen die de nieuwe publieke ruimte definiëren, al dan niet in combinatie met stedelijke voorzieningen. Een totaalvisie op het gebied is nodig, vertrekkend vanuit een plan voor de toekomstige publieke ruimten. De relatie met Zenne en kanaal zijn daarbij even belangrijk als de samenhang met het netwerk van publieke ruimten van de historische binnenstad. De vraag rijst of daarbij nog een ruim parkeeraanbod in deze omgeving moet/kan worden voorzien. Ook hiervoor is een visie nodig op het toekomstige mobiliteits- en parkeerbeleid voor de binnenstad.

<i>actieprogramma 'noordelijke toegang stedelijk gebied'</i>	<i>initiatiefnemer</i>	<i>timing</i>	<i>raming</i>	<i>relatie</i>
1. uitvoeringsontwerp aanpassing A8 tot volwaardige hoofdweg (project A8)	AWV	2012 - 2014		
2. aanbesteding en uitvoering project A8 (incl. verwervingen)	AWV	2014 - 2020		actie 1
3. uitwerken verkeerscirculatieplan en parkeerbeleidsplan binnenstad / Sint-Rochuswijk *	stad Halle	2012 - 2014		
4. verwerving gronden voor noordelijke ontsluiting / oostelijke ontsluiting * (indien nodig volgens circulatie- en parkeerplan)	stad Halle			actie 3
5. masterplan strategisch stedelijk project Possozplein – Slingerweg	stad Halle	2013 -		actie 3
6. RUP voor strategisch stedelijk project Possozplein – Slingerweg (indien nodig)	stad Halle			actie 3
7. realisatie strategisch stedelijk project Possozplein – Slingerweg	stad Halle			actie 5
8. RUP voor herbestemming BPA Nachtegaallaan i.f.v. vrijwaring gronden voor stedelijke voorzieningen	provincie	2012-2013		
9. Ontwikkelingsvisie voor stedelijke poort Landingsbaan	provincie & stad Halle	2014-2016		actie 3-4
10. realisatie stedelijke poort Landingsbaan	stad Halle			actie 9

\* afstemming streefbeeldstudie verbreding en verdieping kanaal (mogelijkheden gebruik kades voor verkeer, locatie nieuwe bruggen)

**Stad aan de Zenne – context en probleemstelling**

Gebrekkige ontsluiting tussen station Halle en cluster bedrijvigheid Colruyt . Strategische actie voor realisatie van een fietspad, gekoppeld aan de Zenne en parkachtige omgeving (momenteel een restzone).



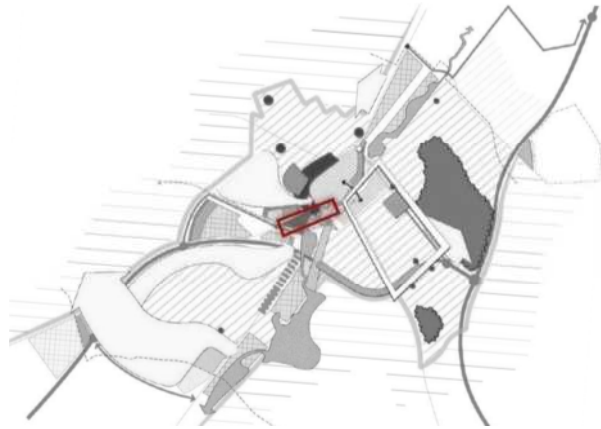
verhuis stadsmagazijnen, mogelijkheid voor nieuwe ontwikkelingen

Bergensesteenweg-Noord is aangeduid als stedelijke ontwikkelingszone. Randvoorwaarde en drager is een fietspad met groene elementen.

BESTAANDE EN NIEUWE GROENSTRUCTUREN VEBINDEN DE STAD (STATION) MET DE ZUIDLIJKE BEDRIJVENTERREINEN. AS VOOR LANGZAAM VERKEER

Streefbeeld kanaal voorziet een herontwikkeling van de kade, vraagstelling ivm brug.

### 3.2 Stadsontwikkelingen aan de Zenne



Het strategisch project 'Stad aan de Zenne' is één van de beleidsprogramma's om de rol als kleinstedelijk centrum te handhaven. Dit door werk te maken van kwaliteitsverbetering en ruimte te bieden voor de ontwikkeling van stedelijke functies nabij de binnenstad en nabij het station als knooppunt van openbaar vervoer. Het verbeteren van de langzaam verkeerverbinding tussen de stationsomgeving en de bedrijventcluster van Colruyt is hierbij een belangrijke ontwikkelingsas. Het programma omvat tegelijkertijd het werken aan een bereikbaar en leefbaar stedelijk gebied, en het verbeteren van de samenhang in het stedelijk gebied in het zuidelijke verknopingsgebied (binnenstad met de kade, stadsmagazijnen, restzone kanaal, Bergensesteenweg-Noord en de bedrijventcluster).

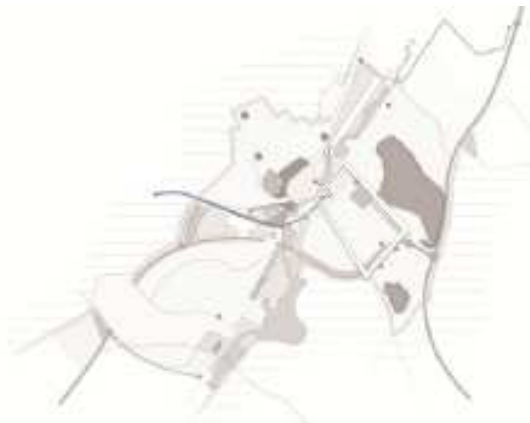
#### *Probleemstelling en context*

Ten zuidwesten van de binnenstad is een belangrijke economische cluster gelegen met een aantal Colruyt vestigingen (Dassenveld, Wilgenveld, Hellebroek en Druco). De bereikbaarheid van deze vestigingen zou verbeterd kunnen worden door een nieuw spoorwegstation in te richten aan deze cluster. Deze vraag is vooralsnog niet positief beantwoord. Het hoofdstation Halle ligt relatief dicht gelegen. Een aanvullend gegeven is de onveilige verkeersveiligheid of toch de perceptie voor fietsers om de afstand tussen het station en de cluster te overbruggen. Een meer leesbare en veilige van het gemotoriseerd verkeer afgescheiden verbinding kan het aantal fietsers drastisch doen stijgen. In de visie voor het stedelijk gebied is de realisatie van zo een verbinding opgenomen als strategische actie.

Deze verbinding zou niet louter als functionele fietsverbinding kunnen functioneren maar een verbindend element kunnen zijn tussen verschillende ontwikkelingszones en groene en publieke ruimten.

De langzaam verkeerverbinding kan eveneens opgehangen worden aan het project op Vlaams niveau 'Zuurstof voor de Zenne'. In dit project wil men een Zennepad realiseren in de Zuidelijke Zennevallei. Dit kan de recreatieve en toeristische potenties van Halle en de regio verhogen.

Langsheen deze potentiële langzaam verkeersverbinding liggen een aantal gebieden met potenties voor wonen, stedelijke ontwikkelingen en groene ruimten. Deze zones kunnen als een aparte projectzone beschouwd en ontwikkeld worden. De opportuniteit bestaat er net in om via het concept van de langzaam verkeerverbinding meer stedelijke identiteit en samenhang te ontwikkelen in deze gebieden.



*Strategische actie – verbinding station, bedrijventcluster*





*Stadsmagazijnen tussen Zenne en kanaal*

Een strategische locatie in de stad is deze van de stadsmagazijnen. Het gebied wordt momenteel ingenomen door de stadsmagazijnen. Het huidige beeld is er één van verouderde en verloederde gebouwen en een slordige inrichting. Er is in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Stroppen ruimte voorzien voor een verhuis van de stadsmagazijnen. Het gebied ligt in het stadscentrum op een steenworp van het station van Halle. De ligging aan het kanaal en de Zenne biedt potenties naar bijvoorbeeld een ontwikkeling van voorzieningen, wonen en groene publieke ruimte. Het is een zeer strategische locatie waarbij zorgvuldig met de kwaliteiten moet omgesprongen worden: visuele zichten, ecologische en recreatieve troeven van de Zenne als waterloop en het invullen van een stedelijke. Kan er op deze plaats of aan de overzijde van de Zenne plaats voorzien worden voor een langzaam verkeerverbinding? Een zorgvuldige afweging van de ontwikkelingsperspectieven en randvoorwaarden kan de ruimtelijke kwaliteit verzekeren. In het project streefbeeld kanaal is een heraanleg van de kade voorzien (suikerkaai). De Suikerkaai is aan een heraanleg toe. De staat van de weg is verouderd en ze is niet uitgerust op een veilige en aangename doorgang voor wandel- en fietsverkeer. Net voor de Bospoortbrug is een geïmproviseerde halte ingericht voor De Lijn. Er is potentie om bij een herinrichting de contactzone met het water te vergroten.



Een ontwikkelingszone die binnen de visie van het kleinstedelijk gebied uitdrukkelijk naar voor geschoven is, is de zone 'Bergensesteenweg-Noord'. De zone is een binnengebied met als bestemming KMO-zone en buffergebied. Het ontwikkelen van het gebied als KMO-zone vergt een ontsluiting via één van de reeds bebouwde percelen en een samenwerkingsverband tussen verschillende eigenaars. In de visie wordt voorgesteld deze zone als stedelijke ontwikkelingszone te ontwikkelen. Er kunnen stedelijke (grootschalige) voorzieningen, woningen, bedrijven, aanvullende handel,...voorzien worden. De zone ligt strategisch dicht bij het centrum en goed ontsloten (Bergensesteenweg, Edingsesteenweg, A8). Aan de rand van de zone aan de spoorweg zal in de toekomst in het kader van het A8-project een omleidingsweg N7a voorzien worden. Hierop kan niet aangetakt worden voor een externe ontsluiting van het gebied.

Belangrijke vragen bij de ontwikkeling van het gebied is, hoe een samenwerkingsverband tussen de verschillende eigenaars kan opgezet worden, welke ontwikkelingen er voorzien worden en onder welke randvoorwaarden en hoe een langzaamverkeerverbinding doorheen het gebied kan gerealiseerd worden.

### *Binnengebied als stedelijke ontwikkelingszone*



*groene verbinding aan de Zenne*



*Zenne en groene ruimten toegankelijk maken*

De aanwezigheid van de Zenne en de langzaam verkeersverbinding kunnen een potentie zijn om groene ruimten toegankelijk te maken en nieuwe publieke ruimten te creëren. Hele stukken van de Zenne zijn verborgen achter gebouwen en privé-percelen. De Zenne is potentieel een structurerend element in de stad. Bepaalde zones langs de Zenne hebben de potentie om ingeschakeld te worden als nieuwe groene, publieke ruimten. De stad wordt geconfronteerd met nieuwe instroom van inwoners en een verdere verdichting. Dit past in het ruimtelijk beleid om geconcentreerd te bundelen. Daartoe horen ook voldoende kwalitatieve publieke ruimten en groene longen. Minder mensen beschikken over een eigen tuin of terras. Een voldoende aanbod aan publieke en groene ruimten is belangrijk voor de levenskwaliteit en in een voldoende concurrentieel aanbod ten opzichte van het buitengebied.

In het gebied zijn er belangrijke opportuniteiten om de Zenne oever en de ruimten er langs in te schakelen als een ecologische en verbindende drager doorheen de stad.

In de visievorming van het streefbeeld kanaal onder hoede van het departement Waterwegen en Zeekanaal wordt nagedacht over de mogelijkheden van een verbreding en verdieping van het kanaal. Een aandachtspunt hierin is de rol van de Bospoortbrug. Die kan in de toekomst een andere rol vervullen naargelang het een vaste brug of ophaalbrug wordt. In functie daarvan is denkwerk verricht over een vaste 'zuidbrug' als mogelijke aanvulling op een eventuele ophaalbrug.

#### Doelstellingen

- leesbare en vlotte langzaam verkeersverbinding tussen station/binnenstad en de economische clusters
- verbeteren bereikbaarheid economische cluster Colruyt
- betere samenhang tussen binnenstad, Nederhem, stationsomgeving en Zenne
- versterken stadscentrum als woon- en centrumgebied, met aangename publieke en groene ruimtes en ruimte voor bijkomende voorzieningen en woonmogelijkheden
- versterken van de identiteit van de stad met een kwaliteitsvolle stedelijke drager opgehangen aan de Zenne
- ruimte voor woonontwikkelingen op een goed bereikbare plaats, met veel ruimtelijke kwaliteit (ligging kanaal, Zenne, kade)

- ruimte voor stedelijke voorzieningen op goed bereikbare plaats, zowel via de weg als het openbaar vervoer, aan het stedelijk centrum.

*Programma-elementen van het stedelijk gebied beleid Halle*

- ontwikkelen van een langzaam verkeerverbinding tussen station/binnenstad en economische cluster Colruyt
- versterken van het centrum van kleinstedelijk gebied door kwalitatieve ingrepen (heraanleg kade in functie van streefbeeld kanaal) en herontwikkeling (verhuis stadsmagazijnen)
- ontwikkelen van de Zenne als groen lint
- stedelijke ontwikkelingszone Bergensesteenweg-Noord
- realisatie van N7a in het kader van het A8-project



*Een woonzone gekoppeld aan groene ruimten en een langzaamverkeerverbinding - referentiebeeld*

Relevant(e) bijkomende programma-element(en) en andere programma's::

- verplaatsing/aanpassing bruggen over kanaal (verbreding en verdieping van het kanaal)
- stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg

*Visie en randvoorwaarden*

- de bereikbaarheid voor langzaam verkeer van het station en de economische cluster Colruyt dient verbeterd te worden: het ophangen ervan aan de spoorweg lijkt technisch en ruimtelijk geen sinecure te zijn, er kan een deel gekoppeld worden aan de realisatie van de N7a. Een alternatief gekoppeld aan de Zenne en ontwikkelingszones lijkt realistischer en hogere meerwaarde te hebben naar recreatieve en ecologische aspecten.
- ontwikkeling van de zone stadsmagazijnen uitgaande van een samenhang tussen een programma en een publieke en groene ruimten gekoppeld aan het kanaal en de Zenne waarbij de relatie met de binnenstad gezocht wordt
- ontwikkeling van de stedelijke zone Bergensesteenweg-Noord uitgaande van een (herdachte) samenhangende schakeling van kwaliteitsvolle publieke ruimten en langzaam verkeersverbinding, met een programma van bedrijven, wonen, diensten, handel, kantoren..., een (vernieuwde) stedelijke omgeving als aanvulling op de binnenstad; hier kunnen meer grootschalige bouwstructuren voorzien worden
- uitbouwen Zennevallei als groene ruggengraat, verbeteren van de relatie van de binnenstad en de Zenne (visueel en functioneel), met kwaliteitsvolle overgangen tussen de groene Zennevallei, het kanaal en de stedelijke omgeving

<i>actieprogramma 'Stad aan de Zenne'</i>	<i>initiatiefnemer</i>	<i>timing</i>	<i>raming</i>	<i>relatie</i>
11. aanpassing A8 tot volwaardige hoofdweg (project A8)	AWV	2012 - 2020		actie 1, 2, 19
12. inrichtingsplan voor langzaam verkeersverbinding tussen station en economische cluster Colruyt en schetsontwerp voor de eraan gekoppelde zones voor ontwikkelingen (Bergensesteenweg-Noord, stadsmagazijnen, restzones) en Zenne als groen lint	Provincie & stad Halle	2013-2015		actie 3, 9
13.RUP voor (her)bestemming gronden voor stedelijke ontwikkelingszone Bergensesteenweg-Noord	provincie	2012-2013		actie 29

**Activiteitenas Bergensesteenweg – context en probleemstelling**

grote villapercelen geschikt voor individuele ontwikkelingen van grootschalige kleinhandel

bestaande cluster(s) van grootschalige kleinhandel

ruimtelijke conflicten wonen en grootschalige kleinhandel

verkeerskarakter, veel afslagbewegingen, slechte overstekbaarheid N6

sluipende uitverming grootschalige kleinhandel

mogelijk rond punt met N7a (project A8)

oprit en carpoolparking verdwijnen na realisatie project A8

ontsluiting bedrijventerrein Lembeek Noord

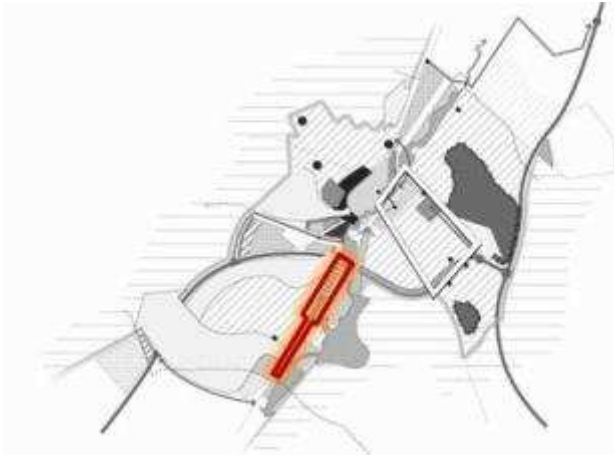
kleinschalige percelen minder geschikt voor individuele ontwikkelingen van grootschalige kleinhandel

verrommeling N6 als publieke ruimte

N6 barrière tussen Lembeek dorp & station en westelijke woonlob

bestaand rond punt en verbeterde ontsluiting naar A8 via Hondzocht (project A8)

### 3.3 Activiteitenas Bergensesteenweg



Het strategisch project 'activiteitenas Bergensesteenweg' kadert in het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en de ruimtelijke samenhang in het stedelijk gebied, en het versterken van de kleinstedelijke centrumrol wat betreft grootschalige kleinhandel.

#### *Probleemstelling en context*

Langs Bergensesteenweg (N6) hebben zich grootschalige kleinhandelszaken ontwikkeld. Er is een duidelijke clustering merkbaar ten noorden van Lembeek dorp. Ten zuiden van Lembeek dorp lijkt een ontwikkeling van grootschalige kleinhandel te beginnen. Het betreft individuele ontwikkelingen van handelszaken op onbebouwde percelen, door omvorming van bedrijvigheid of door vervangingsbouw op voormalige woonpercelen. De grotere vrijliggende percelen en percelen met villa's lenen zich tot dergelijke ontwikkelingen.

Hierdoor is een sterke menging ontstaan tussen wonen en grootschalige kleinhandel. Dit leidt tot conflicten (schaalbreuken in de bebouwing, geluid van parkerende auto's, geluid van laden en lossen, ...). Bovendien treedt door de toenemende grootschalige kleinhandel een verarming op qua architectuur en een verrommeling van het straatbeeld door de veelheid aan verhardingen en geparkeerde wagens in de 'voortuinstrook', door allerlei reclamepanelen en de industriële bouwwijze. De woonomgevingskwaliteit gaat er niet op vooruit.



*verkeersonveilige weg en verrommeld straatbeeld*

Bergensesteenweg is een drukke verkeersas. De verkeerstechnische inrichting en het brede profiel stimuleren snel verkeer en bemoeilijken de oversteekbaarheid van de weg. De weg is een barrière tussen Lembeek dorp met het station enerzijds en de woonlob Lembeek Cité anderzijds. Ter hoogte van de kleinhandelszaken is de oversteekbaarheid nog minder goed, wat ook het functioneren van de handelszaken niet ten goede komt. De vele afslaan bewegingen naar zijstraten en het bedrijventerrein Lembeek Noord, maar ook en vooral naar aanpalende woningen en de parkings van de grootschalige kleinhandelszaken, verhogen de onveiligheid. Vooral linksafslaan bewegingen leiden veelal tot gevaarlijke situaties.

Als het project A8 wordt gerealiseerd, verliest de weg in principe haar verbindende functie naar het hoofdwegennet. Deze wordt overgenomen door N7a en een verbeterde ontsluiting naar A8 via Hondzocht. De bestaande en geplande ronde punten bieden aanknopingspunten om keerbewegingen te organiseren en de linksafslaan bewegingen af te bouwen over de gehele lengte af te bouwen.

Na realisatie van het project A8 wordt de oprit N6 x A8 afgeschaft, samen met de bijhorende carpoolparking. Hier komt ruimte vrij voor nieuwe ontwikkelingen.

#### *Doelstellingen*

- verbeteren verkeersleefbaarheid en –veiligheid Bergensesteenweg.(N6), onder andere door minder toeritten en afslaande bewegingen, betere fietsvoorzieningen, verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer
- verbeteren samenhang Lembeek dorp en station enerzijds en woonlob Lembeek anderzijds door vermindering verkeersdruk (afleiding verkeer via verbinding N6-Hondzocht) en inrichting doortocht
- verbeteren ruimtelijke verweving wonen en grootschalige kleinhandel langs Bergensesteenweg door duidelijke bestemming op perceelsniveau waar grootschalige kleinhandel kan en waar niet
- verbeteren beeldkwaliteit Bergensesteenweg door herinrichting openbaar domein en inrichtingsvoorschriften voortuinstrook
- bijkomend aantrekkelijk ruimte-aanbod voor grootschalige kleinhandel in stedelijk gebied Halle door clustering van bijkomend aanbod aan bestaande concentratie en aantrekkelijkere omgeving
- optimalisatie ruimte-efficiëntie grootschalige kleinhandel.

#### *Programma-elementen van het stedelijk gebied beleid Halle*

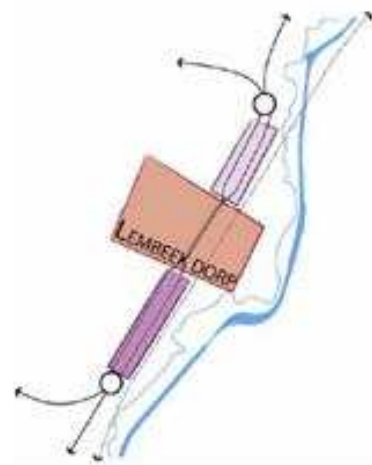
- kleinhandelsconcentratie Bergensesteenweg.

relevant(e) bijkomende programma-element(en) en andere programma's:

- herinrichting Bergensesteenweg (doortocht Lembeek, samenhangende beeldkwaliteit N6 en verbeteren verkeersveiligheid)
- project A8: wegnemen op-/afritten N6 na nieuw knooppunt A8xN7 en nieuwe ontsluitingsweg N7a (bijkomende ruimte voor grootschalige kleinhandel), nieuwe verbinding N6 – Hondzocht (vermindering verkeersdruk door afleiding verkeer)
- bedrijventerrein Lembeek Noord (ruimte voor verbetering aansluiting op N6)
- nationaal wielercentrum en uitbreiding voetbalcentrum ontginningsgebied Lembeek.
- verbreding en verdieping kanaal (nieuwe vaste (zuidelijke) brug over kanaal)

#### *Randvoorwaarden*

- het beleid is gericht op individuele (pandsgewijze) invulling/omvorming tot grootschalige kleinhandelszaken, geen onteigening
- geen handelsactiviteiten die concurrentieel zijn ten opzichte van het binnenstedelijke handelsgebeuren
- intensiever ruimtegebruik (bijvoorbeeld door aanbouwen, gemeenschappelijke parkings, activiteiten over meerdere bouwlagen,...)
- geen louter nieuwe woongebouwen in de kleinhandelszones om blijvende conflictsituaties te voorkomen, wonen boven kleinhandelszaken kan wel
- herinrichting van de weg tot een samenhangend kwaliteitsvol openbaar domein, met een duidelijk ander profiel ter hoogte van Lembeek dorp, in functie van de ruimtelijke samenhang en kwaliteit, maar ook in functie van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid, bv. door het beperken van (links)afslagbewegingen en individuele toegangen tot de percelen; met aandacht voor ontsluiting bedrijventerrein Lembeek-Noord, eventuele aansluiting nieuwe zuidelijke brug over kanaal en ontsluiting topsportcluster
- bijzondere aandacht aan een gemeenschappelijke beeldkwaliteit over de verschillende individuele percelen heen (inrichting voortuinstroken, reclamevoorzieningen, architectuur grootschalige handelszaken,...)
- geen detailhandelsontwikkeling ten zuiden van Lembeek dorp (KMO-zone).

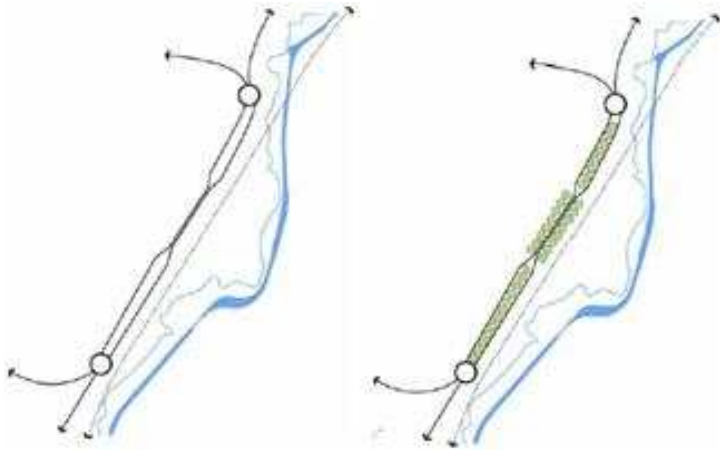


#### *Denkrichtingen en onderzoeksvragen*

In een gebiedsgerichte werkgroep zijn in hoofdlijnen een aantal ontwikkelingsconcepten voorop gesteld.

Er wordt gekozen voor een sterke clustering van grootschalige kleinhandel in het noordelijke segment van de weg. In Lembeek dorp moet het dorpse karakter primeren. Ten zuiden van Lembeek dorp wordt de beschikbare ruimte voorbehouden voor lokale bedrijvigheid. Door clustering verhoogt de wisselwerking met andere handelszaken, en wordt het functioneren van de individuele zaken versterkt. Verdere menging van grootschalige handelszaken en naastliggende woningen is niet gewenst. Omdat vooral wordt gemikt op individuele ontwikkeling van grootschalige kleinhandelszaken, zal de menging slechts geleidelijk verminderen. Nieuwe woongelegenheden blijven mogelijk, maar dan enkel als appartementen op de handelsgebouwen.

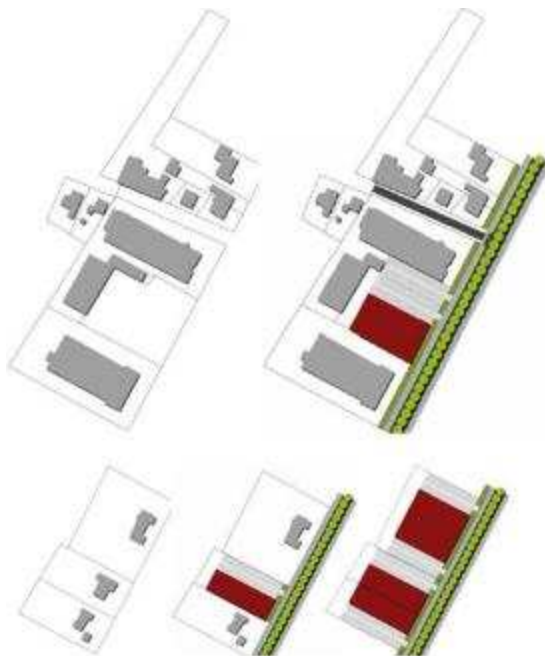




De snelheid van het verkeer wordt verlaagd en de oversteekbaarheid verbeterd door versmalling van het profiel. Ter hoogte van Lembeek dorp wordt gekozen voor een doortochtherinrichting met brede trottoirs. Ten noorden en zuiden is een middenberm wenselijk. Hierdoor worden de linksafslaande bewegingen beperkt. Enkel ter hoogte van de zijstraten kan een afslagstrook worden voorzien. Autoverkeer kan daar keren om woningen en handelszaken aan de andere kant van de weg te bereiken. De (toekomstige) ronde punten in het noorden en zuiden van de weg dienen als keerpunten voor vrachtverkeer. Dit zoekt immers vooral een weg van/naar A8 en kan kiezen tussen de op- en afritten aan Hondzocht of via N7a. Mogelijks is ter hoogte van de ontsluiting van het bedrijventerrein Lembeek Noord een bijkomend rondpunt aangewezen.



De weg krijgt een meer binnenstedelijk karakter door de aanplant van bomenrijen. Alhoewel het profiel niet over de gehele lengte hetzelfde is, zorgen deze bomenrijen voor een eenduidig karakter van de weg. Daarenboven krijgt de publieke ruimte een sterk beeld en valt de verrommeling langsheen de weg minder op. Door het opleggen van groene voortuinstraken wordt het straatbeeld nog versterkt en verrommeling bijkomend tegen gegaan.



Het ruimtegebruik van de handelszaken is nu weinig efficiënt. Het zijn meestal vrijstaande gebouwen omgeven door parking en circulatieruimten van beperkte kwaliteit. Om een intensiever ruimtegebruik te krijgen, wordt de nadruk gelegd op gekoppelde bebouwing en gemeenschappelijke parkings. Langs percelen met (nog blijvende) woonbebouwing kunnen de grote blinde gevelwanden wel hinderlijk zijn.

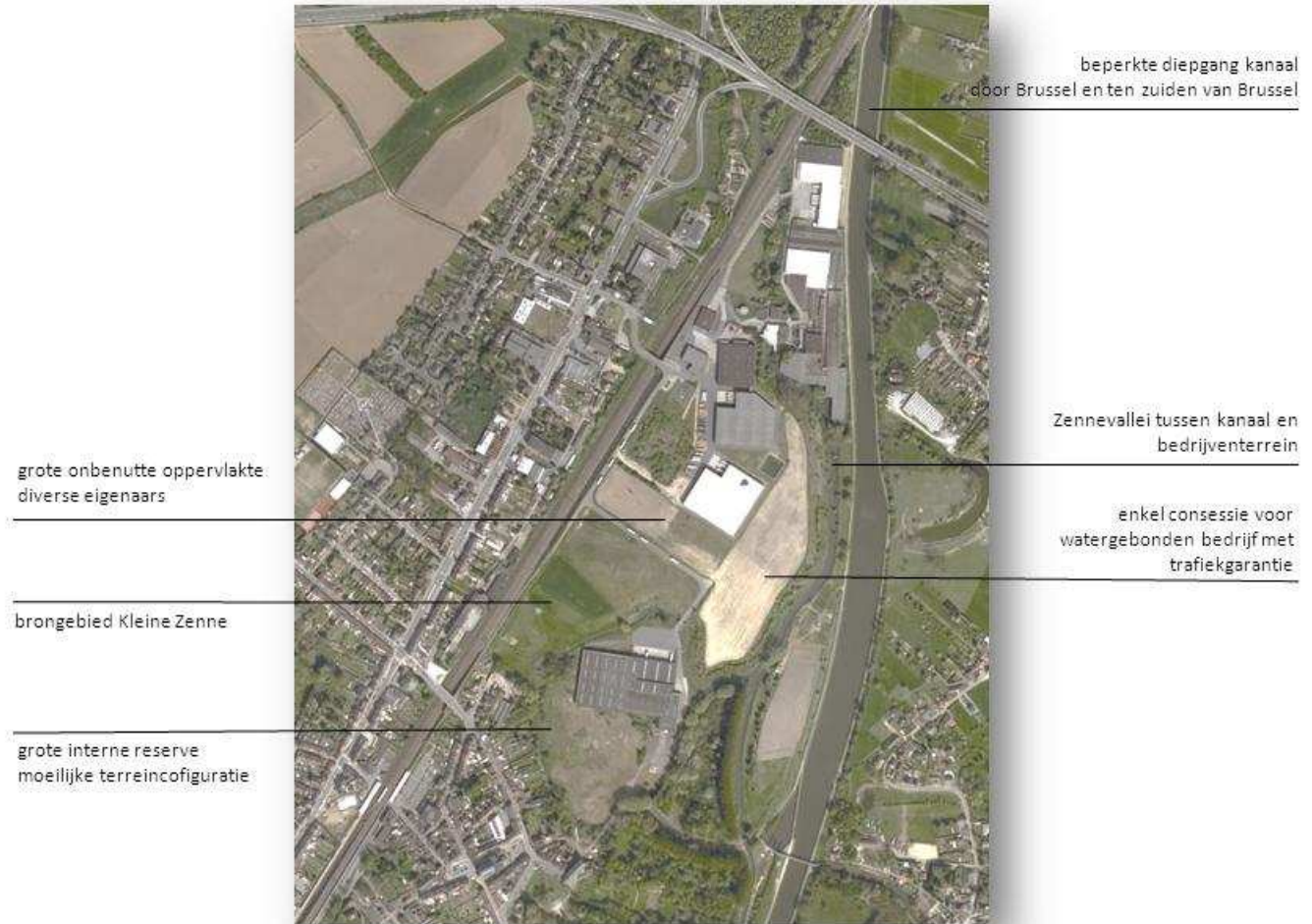
<i>actieprogramma 'activiteitenas Bergensesteenweg'</i>	<i>initiatiefnemer</i>	<i>timing</i>	<i>raming</i>	<i>relatie</i>
14. overleg en afspraken waals gewest en Tubize i.v.m. realisatie verbeterde verbinding N6 - Hondzocht	AWV	2012		actie 1
aanpassing A8 tot volwaardige hoofdweg (project A8)	AWV	2012 - 2020		actie 1, 2, 19
15. RUP voor (her)bestemming gronden voor grootschalige kleinhandel Bergensesteenweg met voorschriften i.f.v. beeldkwaliteit en ruimte-efficiëntie* + RUP voor beperking van de kleinhandel voor het overige deel van de N6	provincie	2012-2013		actie 8, 17
16. herinrichting N6	AWV	2014 -		

\* afstemming op:

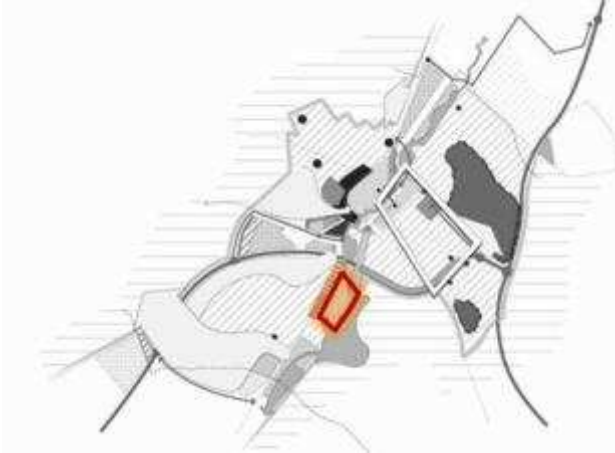
- verwijderen op-/afritten N6
- ontsluiting bedrijventerrein Lembeek Noord (ruimte voor aanpassing kruispunt/keerpunt)



**Lembeek Noord – context en probleemstelling**



### 3.4



## Bedrijventerrein Lembeek Noord

De voorgestelde ontwikkeling kadert in het versterken van de centrale (economische) rol van het kleinstedelijk gebied en tegelijkertijd het vrijwaren van Halle als stad in de open ruimte door het optimaal benutten van beschikbare voorraden.

### *Probleemstelling en context*

Het bedrijventerrein Lembeek Noord is al langere tijd bestemd als bedrijventerrein. Het is een opgespoten terrein dat gedeeltelijk is ingenomen. Er ligt echter nog een grote ongebruikte oppervlakte, deels als interne reserves van de bestaande bedrijven, maar grotendeels in handen van enkele eigenaars. De eigendomsstructuur en configuratie van de percelen is niet optimaal voor een rationele benutting van de volledige beschikbare ruimte.

Een deel van die reserve is eigendom van de waterwegbeheerder. Deze verleent enkel een concessie aan bedrijven die watergebonden zijn en een trafiekgarantie geven. De watergebonden potenties zijn evenwel beperkt door de Zenne die tussen het bedrijventerrein en het kanaal ligt, door het reliëfverschil t.o.v. het kanaal en door de diepgang van het kanaal. Er is wel een streefbeeld voor verbreding en verdieping van het kanaal uitgewerkt. Dit slaat enkel op het Vlaamse grondgebied. De effectieve uitvoering zal vermoedelijk niet op korte termijn gebeuren. De doortocht in Brussel blijft een belangrijk knelpunt, zolang die ook niet wordt verdiept en verbreed.

Een deel van het terrein is bestemd als natuurgebied. Hier bevindt zich een brongebied. Dit kan bezwaarlijk als bedrijventerrein worden ontwikkeld. De Kleine Zenne kronkelt door het terrein, waardoor de terreinconfiguratie grillig en moeilijk te rationaliseren is.

### *Doelstellingen*

- ontwikkeling als watergebonden bedrijventerrein
- on(der)benut aanbod bedrijventerrein op korte termijn op de markt brengen door te voorkomen dat watergebonden potenties leiden tot immobilisme
- verbeteren ruimte-efficiëntie door herverkaveling en inschakelen onderbenutte terreinen bestaande bedrijven
- verbeteren landschappelijke inbuffering bedrijventerrein t.o.v. Zenne/open ruimte gebied en Lembeek Dorp

#### *Programma-elementen van het stedelijk gebied beleid Halle*

- herstructurering/verdichting bedrijventerrein Lembeek Noord.

relevant(e) bijkomende programma-element(en) en andere programma's:

- verbreding kanaal aan Lembeek Noord (verbreding en verdieping van het kanaal)
- herinrichting N6

#### *Randvoorwaarden*

- ontwikkeling van watergebonden bedrijventerrein mag geen aanleiding zijn tot immobilisme van gronden; voorinvestering in gemeenschappelijke kade-infrastructuur en geen reservering van bedrijfsgebonden voor louter watergebonden bedrijvigheid
- ligging vlakbij kern kan randvoorwaarden stellen aan de aard van de over te slagen goederen (stof- en/of geluidshinder)
- Zenne-oever uit te bouwen tot robuuste groenstructuur in functie van buffering, met aandacht voor ecologische verbindingfunctie en waterbufferende functie
- ecologische verbindingfunctie moet behouden blijven onder verbinding tussen kade en bedrijventerrein
- bij vervanging orthogonale inplanting van de bestaande bedrijfsgebouwen

#### *Denkrichtingen en onderzoeksvragen*

Grofschalig ontwerp onderzoek duidt op rationaliseringsmogelijkheden van het terrein. Zo kan de beschikbare oppervlakte optimaler worden benut. Dit vergt evenwel samenwerking tussen de verschillende eigenaars. Dit vergt coördinatie van een onpartijdige instantie.

Inname van het brongebied is niet mogelijk. Als de Kleine Zenne kan worden geherprofileerd als een gracht doorheen het bedrijventerrein, is ruimtewinst mogelijk. Zeker als op termijn het bestaande bedrijf zou worden herbouwd met een meer orthogonale inplanting. Vanuit de aspecten van het waterbergend vermogen en ecologische kwaliteiten van de Zennevallei wordt in het project 'Zuurstof voor de Zenne' de mogelijkheid geopperd om de zone aan de Kleine Zenne in te schakelen als ecologisch overstromingsgebied.

De waterwegbeheerder heeft onderzoek naar de haalbaarheid van een laad-/en loskade laten uitvoeren. Technisch blijkt dit haalbaar met een overbrugging van de Zenne. Hierdoor kan de Zenne haar hydrologische en ecologische functie blijven vervullen. Er is ook een fietsverbinding mogelijk langsheen de Zenne onder de brug naar de kade door. Het bedrijventerrein zal hoe



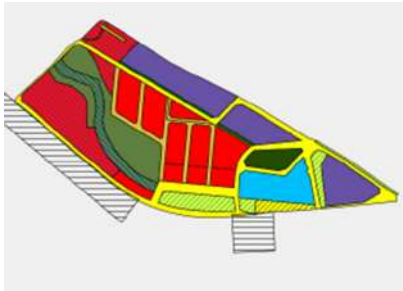
dan ook slechts in tweede orde watergebonden zijn. Binnen het bedrijventerrein blijft transport van de kade naar de bedrijven nodig. Tot nog toe heeft geen enkel bedrijf de watergebonden concessie ingenomen. Hieruit blijkt een gebrek aan interesse en/of een gebrek aan voldoende trafiekgarantie. Mogelijke oplossingsrichting is een voorafgaandelijke investering in de kade die dan voor meerdere bedrijven dienst kan doen. Het is nog niet duidelijk of de waterwegbeheerder tot dergelijke investering bereid is. De potenties van het kanaal kunnen wel toenemen bij verbreding en verdieping, maar wanneer hierin wordt geïnvesteerd is niet duidelijk. Bovendien zal ook in het Brussels gewest geïnvesteerd moeten worden om de bevaarbaarheid voor o.a. containertrafiek haalbaar te maken.

De vrees leeft dat het reserveren van het bedrijventerrein voor (louter) watergebonden bedrijven op korte en middellange termijn tot blijvende onbenutte oppervlakte aan bedrijventerrein zal leiden. Nochtans is het op de markt brengen van deze reserves één van de cruciale onderdelen van het ruimtelijk-economisch stedelijk gebied beleid. Daarom is één van de voorstellen om slechts gedurende korte tijd de mogelijkheid te geven om een kade aan te leggen. Nadien zou het bedrijventerrein definitief een bestemming als niet-watergebonden bedrijventerrein krijgen, en kan geen infrastructuur meer worden aangelegd overheen de Zenne en tussen Zenne en kanaal.

<i>actieprogramma 'bedrijventerrein Lembeek Noord'</i>	<i>initiatiefnemer</i>	<i>timing</i>	<i>raming</i>	<i>relatie</i>
17. RUP voor (her)bestemming BPA Lembeek Noord i.f.v. tijdelijke mogelijkheid aanleg kade-infrastructuur, rationelere inrichting, versterking Zennevallei als ecologische en visueel bufferende groenstructuur, voorkooprecht POM	provincie	2013		actie 8
18. aanleg kade-infrastructuur *	W&Z	vóór 2021		actie 19
19. inrichting Zennevallei (ecologisch, landschappelijke buffering) + onderzoeksvraag naar inrichten zone aan de Zenne-arm als natuurlijk overstromingsgebied	ANB, VMM			actie 20
20. herverkavelingsplan in overleg met eigenaars	POM	2014		
21. verdere uitrusting bedrijventerrein in overleg met eigenaars	POM			actie 19, 22
22. uitoefening voorkooprecht indien nodig	POM	2014		actie 19

\* hiermee rekening houden in streefbeeld verbreding en verdieping kanaal

**Stadsvernieuwingsproject Nederhem – context en probleemstelling**



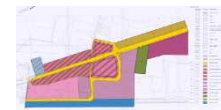
Stadsvernieuwingsproject Nederhem: nieuw stadsdeel aan centrum en station met 300tal woningen, kantoren en evenementenhal, zwembad en stationsparking. Aandacht voor groene publieke ruimten en langzaam verkeer verbindingen. Molens en parking zijn aandachtspunten.



Project streefbeeld kanaal voorziet een heraanleg van de vaste Nederhembrug en sluis. De koker voor de Zenne dient eveneens aangepast. Kansen voor waterrecreatie, fietsroutes,...



Mogelijkheid voor nieuwe ontsluitingsweg tussen stationsomgeving en Brusselsesteenweg via Stroppen.



Stadsvernieuwingsproject voor het publiek domein Possozplein-Slingerweg. Momenteel enkel parking met nochtans strategische ligging aan stadscentrum



### 3.5 Stadsvernieuwingsproject Nederhem

#### *Probleemstelling en context*

Het strategisch project 'Stadsvernieuwingsproject Nederhem' is één van de beleidsprogramma's om de rol als kleinstedelijk centrum te handhaven. Dit door enerzijds werk te maken van kwaliteitsverbetering en anderzijds ruimte te bieden voor de ontwikkeling van nieuwe woningen en stedelijke functies nabij de binnenstad en nabij het station als knooppunt van openbaar vervoer.

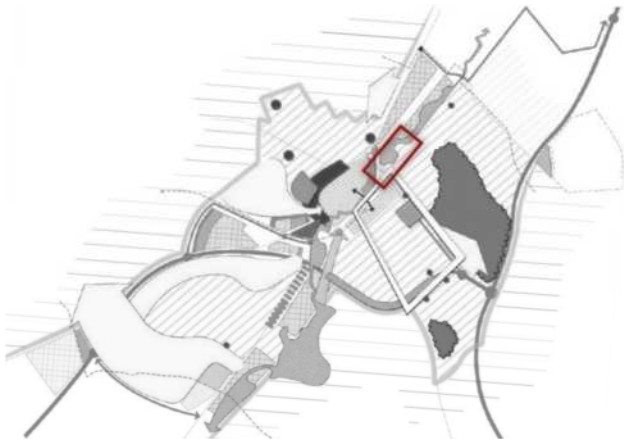
Het stadsvernieuwingsproject werd midden jaren 2000 opgestart en is in uitvoering. In 2006 werd hiertoe een bijzonder plan van aanleg goedgekeurd. Het BPA Nederhem vult de herbestemming in voor de realisatie van een stadsvernieuwingsproject met een nieuw woonwijk, zones voor kantoren, ambachten en KMO's en gemeenschapsvoorzieningen. Het strategisch project "Nederhem" biedt minimaal 300 nieuwe woonegelegenheden.

Daarnaast zijn er verschillende andere projecten die interfereren of een impact hebben op de samenhang met het gebied Nederhem.

Het streefbeeld voor de verdieping en verbreding van het kanaal voorziet op termijn een hernieuwing van de Nederhembrug, de sluis, heraanleg van de ingebuisde Zenne (koker onder het kanaal), mogelijkheden voor waterrecreatie, heraanleg van de kades,.. . Dit biedt mogelijkheden voor een kwalitatieve verbetering van de publieke ruimtes.

De stad voorziet een nieuwe ontsluitingsweg via Stroppen die de Brusselsesteenweg en het stadscentrum/stationsomgeving beter bereikbaar maken. In het ruimtelijk uitvoeringsplan Stroppen zijn hiervoor twee mogelijke alternatieven voorzien. Het verkeer met als bestemming de stationsomgeving, stadscentrum kan zo sneller naar de parkingmogelijkheden geleid worden, wat zou moeten leiden tot minder 'zoekend verkeer' en minder verkeer op het verder traject van de A.Demaeghtlaan.

Het behoud van de grote parkeerterreinen aan Possozplein/Slingerweg is niet wenselijk, niet zoals ze er nu bijliggen. Deze liggen vlakbij het historische stadscentrum, hebben een perifeer karakter en zijn weinig kwaliteitsvolle publieke ruimten. Hier kan de binnenstad versterkt worden met aangename pleinen met daar rond stedelijke functies op maat van de binnenstad, en kan het contact tussen stad en Zenne terug worden versterkt.



NA

© De Smet Vermeulen Architecten

Het gebiedsgericht programma beoogt de integratie en afstemming van al deze plannen/deelprojecten met als uitgangspunt de realisatie van een levendig stadslandschap met ruimte voor wonen, werken en ontspannen. Hierbij is het inpassen van het mobiliteitsvraagstuk een cruciale randvoorwaarde (A8-project, (rand)parkings, stationsomgeving,..).

#### *Doelstellingen*

- betere samenhang tussen binnenstad, Nederhem, stationsomgeving en Zenne
- versterken stadscentrum als woon- en centrumgebied, met aangename publieke ruimtes en ruimte voor voorzieningen
- verbeteren bereikbaarheid stationsomgeving
- verbeteren verkeersleefbaarheid in de binnenstad
- bijkomend woonaanbod voorzien, al dan niet in combinatie met stedelijke voorzieningen, in een aangename levendige stedelijke omgeving, goed ontsloten met openbaar vervoer.

#### *Programma-elementen van het stedelijk gebied beleid Halle*

- stadsvernieuwingsproject Nederhem met realisatie van wonen en stedelijke voorzieningen
- project A8: heraanleg knoop A8 x R0 en aansluiting Landingsbaan en Nijvelsesteenweg
- aangepast circulatie- en parkeerbeleid binnenstad en Sint-Rochuswijk
- verbeterde noordelijke ontsluiting (verbinding Nederhem – N6 (Brusselsesteenweg ))
- verbeterde oostelijke ontsluiting (aansluiting Nederhem – Landingsbaan)
- stadsontwikkelingsproject Possozplein – Slingerweg

relevant(e) bijkomende programma-element(en) en andere programma's:

- verplaatsing/aanpassing van de Nederhembrug en kades door uitvoering van streefbeeld verbreding en verdieping van het kanaal
- aangepast circulatie- en parkeerbeleid binnenstad
- project 'noordelijke ontsluiting' met als strategische locatie 'landingsbaan'

<i>actieprogramma 'stadsvernieuwingsproject Nederhem'</i>	<i>initiatiefnemer</i>	<i>timing</i>	<i>raming</i>	<i>relatie</i>
uitwerken verkeerscirculatieplan en parkeerbeleidsplan binnenstad	stad Halle	2012 - 2014		actie 3
verbeterde noordelijke ontsluiting N6 - binnenstad	stad Halle			actie 4
uitwerken verkeerscirculatieplan en parkeerbeleidsplan binnenstad / Sint-Rochuswijk	stad Halle	2013 - 2015		
masterplan strategisch stedelijk project Possozplein – Slingerweg	stad Halle	2013 - 2015		actie 3
23. realisatie stadsvernieuwingsproject Nederhem + opmaak RUP voor optimalisaties	stad Halle			