

ADVIEZEN EN REACTIES NAAR AANLEIDING VAN DE PUBLIEKE RAADPLEGING BIJLAGE BIJ DE SCOPINGNOTA

RUP De Bres

Halle



OMGEVING
LANDSCAPE ARCHITECTURE URBANISM

INHOUD

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | INLEIDING | 5 |
| 2 | ADVIEZEN VAN DE OFFICIËLE ADVIESINSTANTIES | 7 |
| 2.1 | GECORO halle | 8 |
| 2.1.1 | advies | 8 |
| 2.1.2 | bespreking | 9 |
| 2.2 | vlaamse milieumaatschappij (water) | 10 |
| 2.2.1 | advies | 10 |
| 2.2.2 | bespreking | 10 |
| 2.3 | agentschap wegen & verkeer | 10 |
| 2.3.1 | advies | 10 |
| 2.3.2 | bespreking | 11 |
| 2.4 | sport vlaanderen | 11 |
| 2.4.1 | advies | 11 |
| 2.4.2 | bespreking | 11 |
| 2.5 | stedelijke sportraad halle | 11 |
| 2.5.1 | advies | 11 |
| 2.5.2 | bespreking | 11 |
| 2.6 | het mobiliteitsplatform 23 juni 2021 | 12 |
| 2.6.1 | advies | 12 |
| 2.6.2 | bespreking | 12 |
| 3 | INDIVIDUELE INSPRAAKREACTIES | 15 |
| 3.1 | park langs de zenne | 15 |
| 3.1.1 | inspraakreacties | 15 |
| 3.1.2 | bespreking inspraakreacties | 15 |
| 3.2 | het vernieuwen van de sporthal | 16 |
| 3.2.1 | inspraakreacties | 16 |
| 3.2.2 | bespreking inspraakreacties | 16 |
| 3.3 | ondergrondse parking | 17 |
| 3.3.1 | inspraakreacties | 17 |
| 3.3.2 | bespreking inspraakreacties | 18 |
| 3.4 | autoluwe omgeving | 19 |
| 3.4.1 | inspraakreacties | 19 |
| 3.4.2 | bespreking inspraakreacties | 19 |
| 3.5 | afwerken van de woonranden | 20 |
| 3.5.1 | inspraakreacties | 20 |
| 3.5.2 | bespreking inspraakreacties | 20 |
| 3.6 | het planningsproces | 21 |
| 3.6.1 | inspraakreacties | 21 |
| 3.6.2 | bespreking inspraakreacties | 21 |

1 INLEIDING

In toepassing van artikel 2.2.18 van de Vlaamse codex ruimtelijke ordening heeft het college van burgemeester en schepenen van de stad Halle de adviesvraag en publieke raadpleging aangekondigd en georganiseerd voor het RUP 'De Bres'.

In functie van deze consultatieronde hebben de startnota en procesnota versie 1 gedurende 60 dagen ter inzage gelegen, namelijk van 10 mei 2021 tot en met 8 juli 2021. In deze periode kon men de start- en procesnota inkijken aan de balie van de stedelijke diensten. De documenten waren ook digitaal te raadplegen via de website van de stad: www.halle.be .

In de periode van inzage werd een digitaal participatiemoment georganiseerd in de vorm van een Webinar. Dit vond plaats op woensdagavond 19 mei 2021. Daarnaast werd er een open lucht tentoonstelling opgesteld aan sporthal De Bres, dat momenteel fungeert als vaccinatiecentrum. De tentoonstellingspanelen hingen er gedurende de 60 dagen publieke raadpleging.

Voorliggende nota bevat een samenvatting van de ontvangen adviezen en van de reacties die tijdens de publieke consultatie naar voor zijn gekomen (mondelijke en schriftelijke ideeën, suggesties en opmerkingen). Eerst worden de adviezen van de officiële adviesinstanties behandeld. Vervolgens worden de inspraakreacties van bewoners en andere geïnteresseerden behandeld. Deze worden opgedeeld in enerzijds de reacties tijdens het participatiemoment (Webinar) en anderzijds de individuele schriftelijke reacties.

De tekst bevat, naast een overzicht, ook suggesties hoe met de adviezen en reacties kan worden omgesprongen in het verdere planproces. Uiteindelijk moet dit leiden tot een verbeterde en aangepaste versie van de startnota, namelijk de scopingnota. De suggesties vormen de basis voor de discussie tijdens het overleg met het planteam op 3 september 2021. Het moet bijgevolg gelezen worden als een werkdocument. Omdat er heel wat gelijkaardige reacties ontvangen zijn, zit er ook heel wat herhaling in de antwoorden. In een volgende fase, bij de opmaak van de scopingnota, zullen alle adviezen en reacties en bijhorende bondige antwoorden thematisch gebundeld worden. De scopingnota wordt gepubliceerd op de website en maakt daarna ook deel uit van het RUP dat onderworpen wordt aan een openbaar onderzoek.

2 ADVIEZEN VAN DE OFFICIËLE ADVIESINSTANTIES

OVERZICHT ADVIEZEN

| nummer | naam | datum | inhoud |
|---------------|--|--------------|-----------------------------|
| 2.1 | GECORO Halle | 13.05.2021 | suggesties en opmerkingen |
| 2.2 | Vlaamse Milieumaatschappij (water) | 07.05.2021 | gunstig met aandachtspunten |
| 2.3 | Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant | 08.07.2021 | gunstig met aandachtspunten |
| 2.4 | Sport Vlaanderen | 30.06.2021 | gunstig |
| 2.5 | Stedelijke Sportraad Halle | | suggesties |
| 2.6 | Het mobiliteitsplatform | 23.06.2021 | suggesties en opmerkingen |

2.1 GECORO HALLE

2.1.1 ADVIES

1. Locatie van de sporthal: behoud op locatie en renovatie, herbouw op locatie, of herbouw op andere locatie? 1.1 De Gecoro is van mening dat de nodige flexibiliteit en creativiteit dient ingebouwd te worden en geeft als suggestie om verder na te denken dan de drie voorgestelde alternatieven door het schuiven van het bestaand volume zonder volledige verplaatsing binnen het plangebied. 1.2 Ook al heeft het ondergronds parkeren een budgetaire consequentie, toch is het concept van bovengronds parkeren in het groen voor de gecoro geen piste binnen een parkconcept. 1.3 De Gecoro maakt de kritische bedenking of een ondergrondse parking van 300 parkeerplaatsen effectief nuttig is en vreest voor mogelijke leegstandproblemen. Een actualisatie van de parkeerbehoeften is nodig, nu na het ingaan van het veralgemeend betalend parkeren begin 2021 een veel lagere bezetting van de beschikbare parkeerplaatsen blijkt dan voorheen. De Gecoro stelt tevens voor meer relatie te leggen met parkeermogelijkheden en behoeften buiten dit plangebied (bv. parkeertoren NMBS) in relatie met parkeren binnen deze site.
2. Locatie van de Zenneduiker: NO (met implicatie van blootleggen van de Zenne) of ZW (aan de overkant van de sporthal). Advies: de Gecoro neemt kennis van het voorkeursscenario voorgesteld door het studiebureau na hun overleg met de Vlaamse Waterweg en VMM.
3. Samengaand met vorig punt: leggen we de Zenne bloot of niet? Advies: idem punt 2
4. Vervanging van de atletiekpiste door Finse piste of behoud ervan? Advies: Gecoro meent dat de huidige atletiekpiste niet de nodige kwaliteiten biedt, zodat het verwijderen ervan niet als een gigantisch verlies kan beschouwd worden. Vervanging door een Finse piste kan gunstig geadviseerd worden door de Gecoro. Andere activiteiten zoals krachtbal en skate kunnen in een andere zone binnen het plangebied gerealiseerd worden.
5. Toekomstvisie met de 4 inbreidingsprojecten: gaan we voor de randafwerkingen of niet? Advies: de Gecoro stelt zich de vraag waarom het concept van het wonen niet vervat kan zijn binnen het concept van een sporthal en uit haar wens naar een stedenbouwkundig vernieuwender concept. Integratie van het wonen in het totaalproject heeft de voorkeur van de Gecoro ipv de zone als afzonderlijke projectgrond te verkopen. Creatieve geesten kunnen hier best op losgelaten worden om het te laten passen in het geheel. Nadenken over locatie en vorm is dan ook de boodschap vanwege de Gecoro.
6. Quid mobiliteit? (ontsluiting van de parking en effecten op ruimere omgeving) Advies: Gecoro wenst kennis te krijgen van de haalbaarheidsstudie opgemaakt door het studiebureau Omgeving aangaande deze locatie daterend van 2015. De Gecoro dringt aan om een actualisatie van de mobiliteitsstudie te laten gebeuren (parkeeronderzoek & mobiliteitsstudie)
7. Afbakening van het plangebied. Advies: De Gecoro stelt vast dat de projectzone stopt ten Noorden en de zone van de achterkantsituaties (terminologie startnota) langsheen de Scheepswerfkaai hierdoor niet werden opgenomen. Is dit geen gemiste kans? Kan de projectzone hier uitgebreid worden? Ook uitbreiding van de projectzone in functie van het zoeken naar "projectgrond" ter vervanging van de bouwzone aan de sporthal. Aan de Scheepswerfkaai liggen grotere potenties voor wonen dan aan de sporthal. De Scheepswerfkaai heeft vooral nood aan een gezamenlijk project gezien de complexiteit van de site {kleine kavels, onderlinge niveaoverschillen, toekomstplannen heraanleg, ...} Is de opmaak van dit RUP geen opportuniteit tot het realiseren van een volwaardige en korte verkeersverbinding Oost - West tussen Pacha kruispunt en Nederhemsite (Sasbrug)? De Gecoro raadt aan dit te bekijken. Wat betreft de ontwikkeling van trage wegen doorheen dit gebied, dringt de Gecoro aan op een logische ontwikkeling en niet alleen op een aangename uitwerking van het toekomstige park. Waarom geen realisatie van een voetgangersbrug vanuit de Groene Dreef over het kanaal richting park en stadscentrum? Waarom niet nadenken over twee bruggen over de Zenne ? Indien er geen tweede voetgangersbrug over het kanaal komt ter hoogte van de Groene Dreef dan moeten de trage wegen in het parkgebied logisch en functioneel aansluiten op de Klarabrug. Indien toch zou gekozen worden voor slechts één brug kan ze beter op een nuttige locatie liggen.

2.1.2 BESPREKING

1. 1.1 In de startnota worden nog voldoende vrijheidsgraden naar potentiële scenario's ingebouwd. Ook later in het RUP kan een zekere flexibiliteit ingeschreven worden. De twee scenario's 'herbouw op locatie', en 'behoud op locatie en renovatie' zijn nog twee mogelijke opties. Een derde scenario, waarbij de sporthal op een andere locatie wordt gebouwd, werd door het planteam afgeschreven wegens de bezorgdheid dat de sporthal een barrière zal creëren ten opzichte van het park en de hoge kostprijs. Op termijn wordt er een ontwerpwedstrijd uitgeschreven voor het ontwerp van een nieuwe / gerenoveerde sporthal. De ontwerpers krijgen voldoende ruimte om creatief met de opdracht om te gaan. De ambitie is om een sporthal als deel van het park te ontwerpen. 1.2 Bovengronds parkeren wordt ook in de startnota niet voorgedragen. Twee pistes voor het parkeren worden naar voor geschoven: (1) halfondergronds parkeren en (2) ondergronds parkeren. Binnen deze twee pistes, zijn er nog variaties mogelijk: (1) parkeren in twee lagen onder sporthal, (2) ondergrondse parking onder sporthal en buitenruimte en (3) ondergrondse parking in twee lagen onder buitenruimte. In al deze varianten wordt een kwalitatieve ontwikkeling van het park voorop gesteld. 1.3 Er werd al een uitgebreide parkeerstudie gedaan, waarbij de bezetting werd onderzocht. Uit deze studie bleek dat er ongeveer 300 parkeerplaatsen nodig zijn. In deze haalbaarheidsstudie werd ook de relatie gelegd met de parkeermogelijkheden buiten het plangebied, waaronder de parkeertoren van de NMBS. Het aantal parkeerplaatsen houdt al rekening met een reductie van de parkeerbehoeften, vandaag zijn er meer dan 400 parkeerplaatsen. Daarnaast verdwijnen er ook een aantal bovengrondse parkeerplaatsen: Possozplein, Leide, Suikerkaai, Vogelpers en Graankaai. Tot wordt er ook een scenario voorgesteld met een half-ondergrondse constructie. Hierbij is het gebruik van bovenste verdieping op termijn eventueel anders inzetbaar (kantoren, evenementruimtes,...).
2. De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en de Vlaamse Waterweg zullen het nodige doen om de Zenne in dit gebied open te leggen. De Zenneduiker komt in dit scenario ten noorden van de Fons Vandemaelstraat te liggen. Hierover is echter nog geen formele beslissing gevallen.
3. Zie punt 2.
4. Het programma in het park zal tijdens de ontwerpfase verder bepaald worden. Bij het ontwerp zullen ook de noden en verlangens van de burgers en de omliggende scholen bevestigd worden. Het plaatsen van een Finse piste kan dus in deze latere fase besproken worden.
5. Het is belangrijk om aandacht te schenken aan de randen van het park, vandaar de keuze om een nieuwe parkwand te realiseren tussen de sporthal en de Monseigneur Senciestraat met gevels gericht naar het park. De twee gebouwen zijn op enige afstand van elkaar ingetekend om de geluidsoverlast van de sporthal op de woningen te beperken. Een groene barrière tussen de twee gebouwen kan hierbij helpen. Er is dus niet gekozen om de sporthal en het de wooneenheden tezamen in één gebouw te voorzien. Een afstemming tussen beide gebouwen is echter voor het totaalproject wel van belang. Deze vraag kan opgenomen worden bij de uitnodiging van de ontwerpwedstrijd voor deze ontwerpen.
6. De mobiliteitsstudie uit 2015 blijft vooralsnog van kracht. Deze studie kan ingekeken worden.
7. Het RUP De Bres focust op realisering van het landschapspark. De Scheepswerfkaai behoort niet tot dit onderwerp. Daarnaast zou de heraanleg van de Scheepswerfkaai een 'herinrichting' zijn en heeft deze plek geen 'bestemmingswijziging' nodig. Hiervoor dient er geen RUP te worden opgemaakt. Het huidige gewestplan laat zo'n ontwikkeling toe.

2.2 VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ (WATER)

2.2.1 ADVIES

Het plan wordt als gunstig geadviseerd. Het is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid. Er werden 7 aandachtspunten meegegeven.

Aandachtspunten:

1. Bij het ontwerp van de ondergrondse parkeergarage moet er rekening gehouden worden met het risico op wateroverlast in de omliggende straten.
2. De 5m-erfdienstbaarheidszone langsheen de Zenne te meten vanaf de bovenrand van het talud van de Zenne, moet gerespecteerd worden en mag niet bebouwd of verhard worden, ook moet er langs de open Zenne ruimte zijn voor onderhoud aan de Zenne
3. Er geldt een verbod op het gebruik van pesticiden op minder dan 6 meter van het talud van het oppervlaktewater voor alle openbare diensten en voor alle commerciële activiteiten met uitzondering van de land- en tuinbouwactiviteiten;
4. We adviseren om bij een verdere uitwerking maximaal in te zetten op bovengrondse infiltratie door het toepassen van waterdoorlatende verharding, afstroming naar langsliggende groenzones of voorzien van wadi's, infiltratiekommen, infiltratiegrachten, ...;
5. Voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van bijlage I van Vlarem II (art. 5.53.5.1.1 van Vlarem II);
6. De lozing van het bemalingswater dient te gebeuren overeenkomstig art. 6.2.2.1., 2 5 5 van Vlarem II;
7. De ondergrondse constructie dient te worden uitgevoerd als volledig waterdichte kuip en zonder kunstmatig drainagesysteem.

2.2.2 BESPREKING

Deze aandachtspunten zullen worden meegenomen en geïntegreerd bij de concrete invulling van het parkgebied en de ondergrondse parking.

2.3 AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

2.3.1 ADVIES

1. De vrij summere bespreking van de effecten op mobiliteit beperken zich louter tot het projectgebied terwijl mobiliteit bij uitstek zich niet tot de grenzen van een projectgebied beperkt. De mogelijke gunstige dan wel ongunstige effect van dit project in de onmiddellijke en ruimere omgeving van het projectgebied worden niet besproken.
2. Er wordt er geen parkeerbalans gemaakt en er wordt niet aangegeven wat de totale parkeercapaciteit vandaag in de projectzone is en na de realisatie van het project.
3. Een kleinere opmerking i.v.m. hoofdstuk 8.2.1. gemotoriseerd Verkeer; Onderaan blz. 50 wordt de nieuwe verbinding die de nieuwe Nederhembrug via de Scheepswerfkaai met de N6 Brusselsesteenweg krijgt, vermeld. Ook wordt verwezen naar een nog te onderzoeken oostelijk ontsluiting in de buurt van de N203 ("blauwe pijl"). Beide staan achter nergens op een figuur aangeduid.

2.3.2 BESPREKING

1. Het mobiliteitsaspect, waaronder de effecten op de omgeving, wordt meegenomen in de scopingnota, als vervolg van het traject.
2. In de mobiliteitsstudie van 2015 werd de parkeerbalans opgemaakt. De studie toonde aan dat er nood is aan ongeveer 300 parkeerplaatsen, deze zullen in het ontwerp worden voorzien.
3. Deze opmerking wordt meegenomen in het vervolgtraject.

2.4 SPORT VLAANDEREN

2.4.1 ADVIES

Sport Vlaanderen staat zeer positief ten opzichte van de startnota. Het is van belang dat er ruimte wordt gemaakt voor de georganiseerd sporter (bv. sportclub) en voor de niet georganiseerde sporter of recreant (wandelen, fietsen, joggen). In de startnota wordt al duidelijk dat er veel aandacht wordt besteed aan de niet-georganiseerd sporter. Bij de verdere uitwerking van het RUP en de uitvoering ervan dient de sportdienst en de betrokken sportclubs nauw betrokken te worden.

2.4.2 BESPREKING

Bij de verdere uitwerking van het RUP en bij het ontwerptraject worden de noden van de sportdienst Halle en de betrokken sportclubs geïntegreerd in de plannen. Ook zullen de noden en verlangens van de burgers en de omliggende scholen bevestigd worden.

2.5 STEDELIJKE SPORTRAAD HALLE

2.5.1 ADVIES

De sportraad geeft als advies om de suggesties die vanuit de online bevraging over (1) de vormgeving en functionele invulling van de sporthal, (2) het programma in het park en (3) de praktische uitwerking van de sporthal mee te nemen in de verdere uitwerking van het RUP en de deelontwerpen. Daarnaast vraagt de sportraad ook om sporters, gebruikers van de huidige sportinfrastructuur en personen met kennis van zaken in sporthallen en buitensporten mee te betrekken in de uitwerking van het project.

2.5.2 BESPREKING

Deze suggesties worden meegenomen in het verdere traject. Daarnaast zal er nog een bevraging plaatsvinden bij de verdere uitwerking en detaillering van het project, opdat de buurt en toekomstige gebruikers bij het project betrokken worden en om de noden en verlangens vast te stellen.

2.6 HET MOBILITEITSPLATFORM 23 JUNI 2021

2.6.1 ADVIES

1. In+uit parking De Bres: via Thibautstraat (of parallel ermee, rechtstreeks op vernieuwde as Fons Vandermaelenstraat-Scheepswerfkaai en vandaar via nieuwe Stroppenweg naar N6 of via nieuwe sasbrug naar Nederhem, Sint-Rochus....
2. Lokaal verkeer naar Brusselsesteenweg, Mgr. Senciestraat: in via Meiboom, uit via Brusselsesteenweg (met lichten geregeld kruispunt). Knip of omdraaien rijrichting onderste deel Vanden Eeckhoudtstraat om wegrijdend verkeer via die weg te vermijden (nefast voor kruispunt Vanden Eeckhoudtstraat x A.Demaeghtlaan).
3. Belangrijk 1: geen rechtstreeks verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen "lokaal circuit" en toe- en afvoer naar de parking. Dit om de straten in de omgeving niet te belasten met verkeer van of naar de parking. Om die reden een knip op het einde van de Jozef Michelstraat (J. Michelstraat zelf dus doodlopend voor gemotoriseerd verkeer en de facto dubbelrichting);
4. Belangrijk 2: geen verbinding voorzien voor gemotoriseerd verkeer vanaf Parklaan naar Mgr. Senciestraat (of omgekeerd) om doorgaand verkeer door het centrum onmogelijk te maken. Dus noch over Possozplein noch over de Leide in de toekomst nog doorgaand gemotoriseerd verkeer toelaten.

Nog nader te onderzoeken vragen omtrent dit circulatieschema:

- Wat met marktkramers ? Is draaicirkel Meiboom-Brusselsesteenweg haalbaar ? Eventueel alternatieve (brand)weg doorheen park richting Fons Vandemaelestraat, maar dan louter voor zwaar vervoer (ander verkeer verbieden d.m.v. paaltjes) ? Laden en lossen van Basiliekstraat is mogelijk wel via andere routes te organiseren, focus ligt hier in eerste instantie op marktkramers, afvalophaling en brandweervoertuigen.
- Onduidelijkheid over parking Possozplein? Zou volgens de huidige plannen verdwijnen als "parking" (parkeercapaciteit zal worden overgenomen in parking De Bres). Toch opletten voor sluiproute verkeer over Possozplein via Parklaan? Alternatieven: schoolstraat (maar wat met Arkenvest als enige uitweg voor autoverkeer op moment van schoolstraat)? Schoolstraat uitbreiden tot stukje Basiliekstraat (van aan Bospoortbrug)? .
- Nog toegevoegd na de vergadering (dus niet besproken op het mobiliteitsplatform zelf): wat met verkeer dat het lokale circuit inrijdt en afkomstig is van N6 noord (bijv. verkeerkomende van kant stroppen met bestemming Brusselsesteenweg) ? Volgens het voorgestelde plan dienen zij op de A. Demaeghtlaan linksaf de Meiboom in te rijden ? Kan misschien wel (in combinatie met de lichten aan Ninoofsesteenweg), maar dit dient dan misschien wel aangepast aangelegd te worden. Verder te bekijken.

2.6.2 BESPREKING

De exacte locatie van de ontsluiting van de ondergrondse parkeergarage moet nog verder bekeken worden. Dit zal waarschijnlijk ook niet verordenend vastgelegd worden in een RUP, maar informatief worden toegevoegd in de toelichtingsnota.

In het park zal geen weg voor zwaar verkeer voorzien worden (voor bv. marktkramers). De hulpdiensten zullen de site wel altijd kunnen bereiken.

3 INDIVIDUELE INSPRAAKREACTIES

In dit hoofdstuk volgt een thematisch overzicht van inspraakreacties en antwoorden op de reacties.

3.1 PARK LANGS DE ZENNE

3.1.1 INSPRAAKREACTIES

1. Waarom wil de stad de Zenne openleggen als deze zo diep ligt? Hierdoor zal de Zenne weinig zichtbaar zijn en er is wellicht ook beveiliging nodig. Zijn er geen betere mogelijke alternatieven, zoals stuwning van het Zennewater of een hoger gelegen schijnzenne?
2. Zal het niet moeilijk zijn om de Zenne open te leggen, wegens de rotsachtige ondergrond? Tijdens een vorig onderzoek werd gezegd dat er een rotsachtige ondergrond is aangetroffen.
3. In een vorig project werd ook het Possozplein opgenomen in de vergroening. Is dit nog van toepassing?
4. Een nieuwe duiker lijkt me onrealistisch en duur. Is dit dus wel haalbaar? Het lijkt het mij realistisch om de slingerweg te behouden als entree voor de ondergrondse parking.
5. Is er een alternatief voorzien voor de atletiekpiste? Wat gebeurt er met het skatepark?
6. Gaat de pleinfunctie niet voor lawaaioverlast zorgen? Vb. Openluchtconcerten, lawaaierige padel- en racketsporten,... In welke mate zal de stad investeren in de veiligheid van het park? Hoe verhinderen dat dit een hangplek wordt? Feestjes met luide muziek tot in de late uurtjes.
7. Kan men geen terrassen voorzien, die korter gelegen zijn bij het water?
8. Gaan we op de Zenne mogen watersporten: raften, kano, ... (er van uitgaand dat ze properder wordt) of een stuwdam voor elektriciteitsopwekking, leuke waterpartijen, ...

3.1.2 BESPREKING INSPRAAKREACTIES

1. De keuze om de Zenne open te leggen is voortgekomen uit een beslissing van de Vlaamse Overheid om het kanaal in Halle te verdiepen en te verbreden opdat er grotere schepen het kanaal zouden kunnen bevaren. Hierdoor moet de Zenne dieper gelegd worden. De kosten zijn voor de Vlaamse Overheid .Deze grote ingreep biedt Halle een opportuniteit om de Zenne ineens open te leggen en deel te laten uitmaken van een nieuw landschapspark. Dankzij het openleggen kan er meer regenwater worden vastgehouden en afgevoerd. Het openleggen van de Zenne is dus een keuze genomen in het kader van duurzaam waterbeheer. De stad Halle werkt hierover nauw samen met de Vlaamse Milieumaatschappij. De VMM is ervaren met dergelijke trajecten en is al een hele tijd bezig met het onderzoek naar het verplaatsen van de ondergrondse Zenneduiker. Vandaag loopt de Zenne al door een deel van het stadscentrum. Dit geeft een beeld van hoe de diepte zal zijn in het park. Het zal echter iets dieper zijn (niet veel), aangezien de Zenne stroomafwaarts zal lopen. Daarnaast is er de ambitie om verblijfskwaliteit aan de Zenne. te genereren, bijvoorbeeld door het voorzien van terrassen aan de Zenne. Hierdoor wordt het mogelijk om dicht bij het water te wandelen, lopen of te rusten.
2. Het onderzoek van de VMM en de Vlaamse Waterweg over het openleggen van de Zenne en het verplaatsen van de Zenneduiker is vandaag nog in volle gang. Hoe het technisch uitgevoerd zal worden, is nog niet beslist. Uit de studies blijkt echter wel al dat het zeker mogelijk is.
3. De toekomstvisie voor het Possozplein is uitgewerkt in de haalbaarheidsstudie voor het stadsvernieuingsproject J. Possozplein-Slinderweg-De Bres en blijft vooralsnog van kracht. Het Possozplein is niet mee opgenomen in

het plangebied van het RUP 'De Bres'. Een RUP legt bestemmingen vast en het Possozplein bevat al de juiste bestemming die nodig is voor de herinrichting, zoals voorzien in de haalbaarheidsstudie. De opname in het RUP is bijgevolg niet nodig. De uiteindelijke herinrichting van het Possozplein zal pas gerealiseerd worden in een latere fase. Het is niet haalbaar om alle deelprojecten van de totaalvisie gelijktijdig aan te vangen.

4. De studie over het verleggen van de Zenneduiker is nog volop bezig. Later in het traject zal deze vraag beantwoord kunnen worden. De duiker wordt echter sowieso verplaatst opdat het kanaal verdiept en verbreed kan worden. Dit is een beleidskeuze van de Vlaamse overheid, zij betalen de kosten.
5. In deze fase worden er nog geen uitspraken gedaan over de concrete inrichting van het park. Er is in het ontwerpend onderzoek wel al rekening gehouden met de aanwezigheid van een atletiekpiste en skatepiste. Mocht later blijken dat er een betere plek gevonden is voor deze voorzieningen, dan is dat nog steeds mogelijk. In het RUP wordt zeker mogelijk gemaakt om de functies die er vandaag zijn, te voorzien. Het voortraject maakte al duidelijk dat hier de ruimte voor is. Een van de doelstellingen van het RUP is om voldoende aandacht te geven aan 'urban sports'. De openbare ruimte wordt als een belevingsruimte gezien. In de ontwerpfase zal dan ook aan de ontwerpers gevraagd worden om hier voldoende rekening mee te houden.
6. In het huidige ontwerpend onderzoek werd er geen pleinfunctie opgenomen. Het gaat over een parkfunctie, het is niet de insteek om hier een groot evenementenplein te creëren. De lawaaihinder zal dus vermoedelijk ook beperkt zijn.
7. Een van de doelstellingen van het RUP is om verblijfskwaliteit te verbeteren, eveneens aan de Zenne. Het voorzien van terrassen aan de Zenne is dus zeker ook de bedoeling.
8. Interessante suggesties die we kunnen meenemen. Het opstuwen is een piste dat onderzocht kan worden in overleg met VMM. In verband met watersporten uitoefenen op de Zenne, zal er gekeken moeten worden of dit de biodiversiteit in de vallei verstoort. Er zal namelijk ook geambieerd worden om de biodiversiteit aan de Zenne te optimaliseren. Deze suggesties zijn zaken die we in het RUP niet gaan vastleggen, maar die wel tijdens het ontwerpproces dienen besproken te worden in overleg met het VMM.

3.2 HET VERNIEUWEN VAN DE SPORTHAL

3.2.1 INSPRAAKREACTIES

1. Waarom wordt er een sportcomplex voorzien in het centrum van de stad. Waarom wordt het niet verplaatst naar de rand van de stad. Bijvoorbeeld naar de Eugene Ysayestraat waar al heel wat sportinfrastructuur aanwezig is? Of bijvoorbeeld op perceel Nederhemsite?
2. Zal er ook ruimte zijn voor een uitdagend mountainbike-parcours, een beetje in de stijl van het Zennepad in Buizingen?
3. Wat met de pas geplaatste zonnepanelen op het dak van de sporthal, kunnen die gerecupereerd worden?
4. Hoe is de bodemkwaliteit in de omgeving van de sporthal?
5. Waarom de sporthal niet gewoon renoveren, is vernieuwen nodig?
6. Wat met de gevechtszaal? Moet die plaats ruimen voor parking?

3.2.2 BESPREKING INSPRAAKREACTIES

1. Dit is een bewuste beleidskeuze geweest. De keuze voor de Bres is gebaseerd op de goede ligging en bereikbaarheid. De Bres is goed bereikbaar via het openbaar vervoer en ligt vlakbij de handelskern, waardoor het bijdraagt aan een

- levendige stad. De sporthal wordt ook door de scholen van Halle veel gebruikt, die in de nabije omgeving gelegen zijn. De Eugene Ysayestraat ligt al verder van de stadskern, niet meer op wandelafstand. De Nederhemsite zou te klein zijn voor een sporthal. Een sporthal heeft een groot volume dat niet op heel veel plekken in de stad nog inpasbaar is.
2. Alle suggesties op vlak van recreatie en sport zijn welkom en dit kan zeker bekeken worden. De stad zoekt nog steeds naar bijkomende lussen voor de mountainbike. Dit is echter niet altijd zo eenvoudig, aangezien de eigenaars van de percelen waarover de route loopt, ook zijn toestemming dient te geven.
 3. De site de Bres was één van de meest vervuilende sites van de stad, vandaar de keuze om hier zonnepanelen te plaatsen. Deze zonnepanelen zijn geplaatst met de veronderstelling dat de panelen kunnen verplaatst worden naar een andere site.
 4. In het verleden zijn er een aantal bodemanalyses uitgevoerd aan de zone rondom de sporthal. We gaan echter nog bijkomende analyses uitvoeren. De analyses waar we vandaag over beschikken, tonen wel aan dat het realistisch is om met het RUP verder te gaan.
 5. De twee pistes liggen vandaag nog open, er is nog geen uitspraak over gedaan. Het ontwerpend onderzoek werd vanuit een ruimtelijke invalshoek gevoerd, niet vanuit een financieel uitgangspunt. Ruimtelijk is het scenario van een nieuwbouw waarbij onder de sporthal in het gebouw kan geparkeerd worden, de meest compacte oplossing. Dit scenario kent een zuinig ruimtegebruik, waarbij de verharding tot een minimum beperkt wordt en er veel ruimte ontstaat voor groen. Omwille van deze reden werd dit scenario als voorkeursalternatief bestemd. Het is echter ook niet gezegd dat een renovatie goedkoper zal zijn dan een nieuwbouw. Bij een nieuwbouw heb je namelijk de mogelijkheid om een parking onder de sporthal te plaatsen. Bij een renovatie is het noodzakelijk om een parking op een andere plek te voorzien, wat een meerkost met zich meebrengt. Een renovatie zal ook een groot budget vragen, aangezien de sporthal verbouwd moet worden naar hedendaagse normen. Het gebouw zal dus helemaal gestript moeten worden. De twee opties liggen echter nog steeds open.
 6. Dit zal afhangen van het ontwerp en het scenario dat gekozen wordt. Indien er wordt gekozen voor het scenario waarbij er geparkeerd kan worden in een nieuwbouw op de eerste twee bouwlagen parkeren, dan zal de gevechtssportzaal op verplaatst worden. Indien er wordt gekozen voor een renovatie, dan bestaat de kans dat de gevechtssaal op dezelfde plaats zal blijven. Het verdere traject zal dit uitwijzen, maar er zal zeker ruimte voor een gevechtssaal voorzien worden in het ontwerp.

3.3 ONDERGRONDSE PARKING

3.3.1 INSPRAAKREACTIES

1. De bouw van een ondergrondse parking is niet goedkoop en daarbij komt nog de exploitatie. Zal dit een impact hebben op de parkeertarieven in het centrum? En zal de belastingbetaler dit moeten betalen?
2. Waarom parkeerbeleid niet in eigen stadsbeheer? Leidt een betalende parking niet tot evasief gedrag met leegstand tot gevolg?
3. Gaan de leden van de sportclubs vrij kunnen parkeren? Anders zal het kostelijk worden om te gaan sporten?
4. Is een ondergrondse parking nog nodig als er een NMBS- parkeertoren komt? Parking de Bres lijkt me vooral een parking dat op zaterdag zal gebruikt worden, dan zal de NMBS-parkeertoren en de parkings aan de bedrijven leegstaan. Kunnen we dus niet met een shuttle werken? Zo hoeven we geen ondergrondse parking te bouwen.
5. Worden alle parkeerplaatsen bovengronds voldoende gecompenseerd?
6. De parkeerplaatsen op het Possozplein worden ook weggehaald? Worden deze ondergronds gecompenseerd? Wat

is het voordeel van een leeg Possozplein als dit toch niet vergroend kan worden omwille van de wekelijkse markt en andere evenementen. Idem dito voor Stationsplein, Zwembadplein,

7. Waarom wordt er nergens over fietsparkeren gesproken?
8. Is een ondergrondse parkeergarage aan de overkant van het kanaal (Nederhem) geen betere optie. Of waarom niet aan de Suikerkaai?
9. Volledig inrijdend en uitrijdend verkeer wordt gecentraliseerd, dat is net een sterkere intensiteit van verkeer die de bewoners van de Jozef Michelstraat, Brusselsesteenweg en Thibautstraat moeten ondergaan. Zijn er geen andere alternatieven voorzien dan toegang via de Louis Thibautstraat? Welke invloed gaat dit hebben op de huidige doodlopende en rustige Louis Thibautstraat?
10. Een bezorgdheid is de parkeergelegenheid voor de bewoners. Kan er in het nieuwe plan voldoende parkeergelegenheid voorzien worden, uitsluitend voor de bewoners van de buurt, kort bij onze woningen in de Brusselsesteenweg?

3.3.2 BESPREKING INSPRAAKREACTIES

1. Vandaag worden de grote open ruimtes ingenomen door parking. Het bestuur besliste om hier verandering in te brengen en deze oppervlaktes kwalitatief te gaan inrichten. Vorig jaar werd de beleidskeuze gemaakt om een parkeerbeleid met betalend parkeren in te voeren. Dit was de eerste stap in het hele verhaal. Indien je een open ruimte parkeervrij maakt en ter compensatie een ondergrondse parking voorziet, dien je ook de omgeving betalend te maken, anders zal de ondergrondse parking niet gebruikt worden. Er werd gekozen om de gebruiker te laten betalen. Indien je buiten Halle woont, maar je maakt gebruik van de parking, dan betaal je hier ook voor: Dit project hoeft geen verhoging te betekenen van de parkingtarieven.
2. In eigen beheer zou betekenen dat er gratis kan geparkeerd worden. Dan betaalt de belastingsbetaler hiervoor. Het bestuur heeft ervoor gekozen om de gebruiker te laten betalen. Indien je nooit gebruik maakt van de parking, betaal je ook niet mee.
3. Er zou bij sportverenigingen kunnen gekeken worden naar abonnementen met bepaalde formules zoals bij de parking aan Nederham mogelijk is. Dit is echter in deze fase nog niet aan de orde. Er zal nog heel wat studiewerk moeten volgen bij de opmaak van het bestek voor de ondergrondse parking.
4. De NMBS parkeertoren, waarbij de bouw binnenkort start, is gericht op pendelaars en zal de bereikbaarheid naar Brussel verbeteren. Daartegenover is de ondergrondse parking meer gericht op het leven binnenin de stad zelf. De bezettingsgraad van de parking in tijdens van corona geeft ook een gewijzigd beeld. Parkeerbedrijven stellen vast dat de bezettingsgraad tijdens corona met 40 a 50% verlaagd is. Daarnaast zal één van de twee parkeerlagen zo ontworpen worden dat het op lange termijn ook een andere functie kan krijgen. Het gebouw zal futureproof gemaakt worden.
5. Er zullen ongeveer 300 parkeerplaatsen voorzien worden. Dit is een compensatie voor parking de Bres, parking Leide, de parking naast de atletiekpiste en de parkeerzone aan de L. Thibautstraat. In totaal zijn dit ongeveer 300 parkeerplaatsen. In de ontwerpfase wordt pas het definitieve getal vastgelegd.
6. De beleidskeuze is gemaakt om eerst de zone De Bres aan te pakken. Er is nog geen beleidskeuze gemaakt over de invulling van de andere pleinen. In andere steden zie je wel de grote meerwaarde van een open plein, dat door verschillende doelgroepen en voor verschillende doeleinden gebruikt wordt.
7. Bij een autoluw gebied, gericht op voetgangers en fietsers, horen uiteraard ook fietsenparkings. In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP zullen normen worden opgelegd, die een verplicht aantal fietsstalplaatsen opleggen bij zowel de ontwikkeling als bij de sporthal. Er zullen verspreide fietsenstallingen geplaatst worden, maar deze zijn vandaag nog niet gespecificeerd. Deze kunnen nog zowel open als gesloten zijn. Voor bewoners zou het interessant kunnen zijn dat ze afsluitbaar zijn. Dit hoeft echter niet al verordenend vastgelegd te worden in het RUP, maar het is wel een optie om de constructie van gesloten fietsenbergingen voor bewoners alvast mogelijk te maken in het RUP.

8. Er heeft een onderzoek plaats gevonden met betrekking tot de verschillende potentiële locaties voor een parking (onder- of bovengronds). Voortgaand op deze studie, besloot het bestuur om een parking te voorzien op de site 'De Bres', aangezien het vlak aan de stadskern gelegen is. Een parking aan de Suikerkaai is al wat verder gelegen en zou ook te dicht bij de NMBS toren liggen. De Suikerkaai zal misschien wel als tijdelijke gelijkvloerse parking gebruikt worden tijdens de bouw van de ondergrondse parking op de site De Bres. Een parkeergarage aan Nederhem ligt al heel wat verder van de stadskern.
9. Vandaag zitten we nog in de planningsfase. Het mobiliteitsaspect wordt in deze fase al meegenomen, maar verder in het traject zullen mobiliteitsspecialisten mee participeren om de mogelijke mobiliteitsimpact verder te onderzoeken en de gemeente daarin te adviseren. Het doel is om een leefbare stad te creëren. Op dit moment zijn er pistes onderzocht voor ontsluiting, maar er is zeker nog geen finale beslissing gevallen. Eén van de mogelijke scenario's is inrijdend verkeer via de Louis Thibautstraat en uitrijdend verkeer via de Monseigneur Senciestraat, maar er zijn ook nog andere pistes die op tafel liggen. De uiteindelijke beslissing zal gefundeerd worden op de adviezen van deskundigen en zal ook afhankelijk zijn van de uiteindelijke inrichting van de gehele site. Zo zou bijvoorbeeld de toegangsweg ook parallel aan de Louis Thibautstraat kunnen gelegd worden, opdat deze niet rechtstreeks de voordeuren passeert van de bewoners van deze straat. In het RUP zullen de spelregels worden vastgelegd, maar pas in het ontwerp zal de exacte inrit en uitrit van de parkeergarage bepaald worden.
10. Het is niet de bedoeling dat de bewoners zelf gebruik moeten maken van de ondergrondse parking om hun auto te kunnen parkeren. Er zullen kleine parkeerpockets voor de bewoners voorzien worden.

3.4 AUTOLUWE OMGEVING

3.4.1 INSPRAAKREACTIES

1. Hoe zijn de parkeerscenario's met een inrit vanuit de Louis Thibautstraat (bereikbaar via Jozef Michelstraat) te verenigen met het beleidsplan? Naar schatting rijden er dan 200 wagens door een dichte woonwijk. Vrees voor lawaai, trillingen, uitlaatgassen,... Volgt er een degelijke mobiliteitsstudie?
2. Hoe zal het woonzorgcentrum en het Heilig-Hart&College Halle ontsloten worden? Hoe kan je een autoluwe omgeving creëren aan de school? Er is telkens heel veel verkeer....
3. Wat gebeurt er met de markt en de kermis op De Leide?
4. Wordt er een weg voor zwaar verkeer in het park voorzien?

3.4.2 BESPREKING INSPRAAKREACTIES

1. De uitgebreide mobiliteitsstudie, die in 2016 is uitgevoerd en goedgekeurd, werd uitgevoerd in het kader van de haalbaarheidsstudie voor het stadsvernieuwingsproject J. Possozplein-Slingerweg-De Bres en blijft van kracht. Het RUP 'De Bres' wordt opgemaakt in uitvoering van deze haalbaarheidsstudie. Tezamen met eigen mobiliteitsdeskundigen en het mobiliteitsplatform van de stad Halle zal er gekeken worden op welke wijze deze mobiliteitsstudie nog verder verfijnd dient te worden. Daarnaast kan de inrit naar de ondergrondse parkeergarage ook parallel aan de Louis Thibautstraat gelegd worden. Hierdoor kan de Louis Thibautstraat een woonerf worden en wordt deze straat afgeschermd van de toegang tot de parking.
2. De ambitie is om een autoluwe omgeving te creëren, waarbij zoveel mogelijk overbodig verkeer eruit gehaald wordt en alleen het noodzakelijke bestemmingsverkeer nog over blijft. Een 'autoluwe' omgeving betekent echter niet een 'autoloze' omgeving. Het woonzorgcentrum moet bereikbaar blijven met de auto en ook de bewoners dienen hun

woning te kunnen bereiken met de auto. Aan de scholen zullen er waarschijnlijk pick-up plaatsen worden voorzien. Daarnaast zal men sterk proberen de mensen aan te moedigen om met de fiets of te voet te komen door een goede en veilige trage padeninfrastructuur te voorzien.

3. De markt en de kermis worden niet geschrapt. Zij krijgen de nodige plek in de stad.
4. Er zal geen weg voor zwaar verkeer in het park worden voorzien. De hulpdiensten zullen wel de site altijd kunnen bereiken.

3.5 AFWERKEN VAN DE WOONRANDEN

3.5.1 INSPRAAKREACTIES

1. Gaan jullie alle bouwovertrengingen en koterij in Brusselsesteenweg wegsteken achter een nieuw gebouw met 4 verdiepingen?
2. Wat met de bouwstop?
3. Is het opportuun om nog meer appartementen te bouwen?
4. Het creëren van een bijkomende handelspand lint met toegevoegde waarde op het gelijkvloers, lijkt ons niet haalbaar. Er is al leegstand in de Basiliekstraat.
5. Wordt er bij alle veranderingen ook stilgestaan bij de plaatsdruk op middelbare scholen?
6. Wat gaat de impact zijn op het uitzicht en de lichtinval van het woonzorgcentrum aan de overkant. Komt er ook een aanbod voor senioren (bv. winkels)?
7. Waarom kan deze bouwpromotor niet de ondergrondse parking financieren? Jullie geven hem tenslotte het openbaar domein om zijn project te realiseren?

3.5.2 BESPREKING INSPRAAKREACTIES

1. Het is de bedoeling om een nieuwe wand aan het park te maken, met het gezicht naar het park toe waardoor er een interactie tussen de woningen en het park ontstaat. Met dit RUP worden er geen bouwovertrengingen weggeveegd en wordt de handhaving vanuit de ruimtelijke ordening niet overbodig. Ook als het propere achterkanten zouden zijn, dan zou die voorkant naar het park nog steeds een belangrijke insteek van het ontwerp zijn.
2. Er is geen sprake van een bouwstop. Wellicht is de indiener van de reactie bezorgd over de verdere verharding van de open ruimte (verwijzend naar de 'betonstop'). Ter hoogte van de voorziene bouwzone is vandaag een verharde parkeerzone gelegen. In totaal wordt er in het plan een aanzienlijke ontharding voorzien, door het weghalen van de grote parkeerzones en het herinrichten van de Monseigneur Senciestraat (zonder groot rond punt).
3. Er wordt in deze fase enkel gekeken hoe die ruimtelijke ontwikkeling in de toekomst best vorm kan krijgen. Het is niet zo dat er nu wordt vastgelegd dat het gebouw uitsluitend uit appartementen zal bestaan. Er worden voldoende vrijheidsgraden voor functies in het nieuwe gebouw aan Senciestraat in het RUP voorzien. De bestemmingen woonzone, kantoren, handel en openbaar nut zijn mogelijk, voor zover de bestemming geen overlast voor de buurt met zich mee brengt (overdreven drukte, lawaai, verstoring van de avondrust). De levendigheid wordt beperken op de plint van het gebouw. Het RUP legt juridisch vast wat er in een gebied ruimtelijk al dan niet mogelijk is (hoogte, diepte, materialisering, ..). Dit betekent dat er omgevingsvergunningen kunnen gegeven worden aan aanvragen die passen binnen de vastgelegde spelregels. Een RUP zal gelden voor de komende 20 jaar en legt vast wat ruimtelijk gunstig is.
4. Het RUP kadert binnen een toekomstvisie voor de stad Halle. Deze visie omvat een vergroting van het centrum. Via het park kunnen bezoekers ook verder geleid worden naar de Basiliekstraat. De toekomstvisie voor de stad

- zal in de scopingnota verduidelijkt worden. Daarnaast is het gemeentebestuur ook bezig met de leegstand van de Basiliekstraat aan te pakken, dit staat los van het RUP.
5. Halle heeft zelf geen onderwijs, dus kan ook geen school oprichten. In woongebied is het mogelijk om een school te voorzien. Dit kan wel nog specifiek extra vermeld worden in het RUP door te duiden dat er op deze locatie gemeenschapsvoorzieningen mogelijk zijn. Op die manier kan hier in de toekomst wel nog een school vestigen.
 6. Een goede ruimtelijke ordening houdt rekening met lichten en zichten. De nieuwe ontwikkeling ligt ten noorden van het woonzorgcentrum en zal dus geen lichtinval afnemen. Het woonzorgcentrum zal in de toekomst volop zicht hebben op een park in plaats van een parking. Het zou zeker interessant zijn, mocht er ingespeeld worden op de vraag van senioren op vlak van faciliteiten. Een complementariteit in functies is momenteel nog niet vastgelegd in het RUP, maar zou zeker een mogelijkheid kunnen zijn.
 7. Er wordt geen openbaar domein gegeven aan een ontwikkelaar om een ontwikkeling mogelijk te maken. Vandaag kijkt de stad wat ze de komende jaren willen realiseren, wat daar mogelijk is en hoe dat vormgegeven kan worden. Vandaag maakt de stad zeker geen keuze om die grond te verkopen. Afspraken met ontwikkelaars wordt in een RUP niet vastgelegd. Dit komt pas later. Het zou bijvoorbeeld een publiek-private samenwerking kunnen zijn. Het voordeel is de ontwikkeling zal plaats vinden op grond van de gemeente en dat de stad dus ook de touwtjes in handen kan houden. Bij een publiek-private samenwerking, kan de stad zelf de route uitstippelen. Dergelijke overeenkomsten komen pas aan bod bij de uitvoering en worden niet vastgelegd in een RUP.

3.6 HET PLANNINGSPROCES

3.6.1 INSPRAAKREACTIES

1. Waarom wordt een watertoets (vanwege overstromingsgevoeligheid), een onderzoek naar de ondergrondse grondwaterstromingen en een bodemonderzoek (i.v.m. openleggen Zenne), niet voorafgaand aan een RUP uitgevoerd? Lijkt mij een noodzakelijk VOOR-onderzoek. Het zou zelfs een duur RUP overbodig kunnen maken bij ongunstige resultaten...
2. Is er een hydrologische studie gepland zodat het ontwerp geoptimaliseerd kan worden om overstromingen te vermijden? Idealiter met simulaties van de voorgestelde scenario's?
3. Wat is het budget voor het RUP?

3.6.2 BESPREKING INSPRAAKREACTIES

1. Via de MER screening werd het topic 'water' al wat toegelicht, maar het is wel mogelijk dat er in een volgende stap nog een watertoets dient uitgevoerd te worden. Het is niet waarschijnlijk dat daarna zou blijken dat het RUP overbodig is, aangezien het openleggen van de Zenne net bij een overstromingsgevoeligheid een positieve ingreep zou zijn.
2. Neen, een hydraulische studie hoort er niet bij. Het waterbergend vermogen gaat net enorm verhogen door het openleggen van de Zenne. Het VMM en de Vlaamse Waterweg nemen dit onder de loep. Het is niet zo dat dit ontwikkelingsscenario een extra hydraulische berekening vereist. Indien vanuit Vlaanderen beslist wordt dat een plan-MER noodzakelijk is (weinig waarschijnlijk), dan komen er wel nog kwantitatieve berekeningen te pas. Het is echter Vlaanderen dat dit moet beslissen en niet de stad Halle.
3. Het budget voor de opmaak van een RUP ligt tussen de 50.000 en 60.000 euro. Er komt heel wat studiewerk bij kijken. We zitten nu al een jaar rond de tafel en er is nog een jaar af te leggen Ook zullen er nog participatiemomenten volgen.

COLOFON

| | |
|---------------|---|
| project | Halle RUP De Bres |
| projectnummer | 20080 |
| opdrachtgever | Halle |
| opdrachtnemer | OMGEVING cvba Uitbreidingstraat 390 2600 Antwerpen-Berchem tel +32 3 448 22 72 fax +32 3 440 13 93 |

