

ONTWERPTEAM TV BEL ARCHITECTEN CRIT. ARCHITECTEN
BUREAU D'ETUDES GREISCH STREAM AND RIVER CONSULT TIJD
EN VLIJT ISM SB HEEDFELD STUDIO ENSEMBLE DAIDALUZ PEUTZ
D+A

RUP DE BRES

TOELICHTINGSNOTA

fase ontwerp

versie voorlopige vaststelling



Stad Halle

Oudstrijdersplein 18 • 1500 Halle

Tel. 02 365 99 00

D+A nv
RUIJTE VOOR IDEEËN

Meiboom 26
1500 Halle
T 02 363 89 10
F 02 363 89 11

Kardinaal Mercierplein 2
2800 Mechelen
T 015 56 09 56
F 015 56 09 59

Belfius BIC GKCCBEBB
IBAN BE33 0682 4745 8646
BNP Fortis BIC GEBABEBB
IBAN BE80 2930 4598 9977

BTW BE 0418 913 997
RPR Brussel
info@da.be
www.da.be

Colofon

RUP De Bres

Opdrachtgever:

Stad Halle

Opdrachthouder:

ONTWERPTEAM TV BEL ARCHITECTEN CRIT. ARCHITECTEN BUREAU D'ETUDES GREISCH
STREAM AND RIVER CONSULT TIJD EN VLIJT ISM SB HEEDFELD STUDIO ENSEMBLE
DAIDALUZ PEUTZ D+A

Opgemaakt door ondergetekende ontwerper,

Ann Lambrechts, projectleider

Erkend ruimtelijk planner

Robbin Veldboer, projectmedewerker

Erkend ruimtelijk planner

fase	document	datum	revisie	versie
4	Toelichtingsnota_voorontwerp_versie structureel overleg	22/11/2022-rv	al	4.0
5	Toelichtingsnota_ontwerp_GR_VV	16/01/2023-rv	al	5.0

Inhoudsopgave

Toelichtingsnota	5
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding van het RUP	6
1.2 Noodzaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)	6
2 Historiek van het planproces voorafgaand aan de opstart van het RUP	7
2.1 Stadsvernieuwingsproject Possozplein – Slingerweg – De Bres	7
2.2 Landschapspark Halle.....	10
2.2.1 Nieuwe stedelijke Zenne	11
2.2.2 Ontwerp schakelgebied De Bres - Nederhem	12
3 Wedstrijddossier POSSOO & DE BRES	17
4 Beschrijving van het voorgenomen plan	19
4.1 Doelstellingen	19
4.2 Visie met betrekking tot het bereiken van de doelstellingen	19
4.2.1 De realisatie van het landschapspark mogelijk maken	19
4.2.2 Het herinrichten in functie van een autoluwe omgeving	21
4.2.3 Het aanreiken van een toekomstvisie voor de sporthal	22
4.2.4 Een geconcentreerde parkeervoorziening mogelijk maken	22
4.2.5 De versterkingen van het woonweefsel mogelijk maken t.h.v. de onafgewerkte randen	23
4.3 Gewenste ruimtelijke structuur	24
4.4 Beschrijving van de onderzochte alternatieven.....	25
4.4.1 Locatiealternatieven	25
4.4.2 Inrichtingsalternatieven voor sporthal en parkeren	25
4.4.3 Inrichtingsalternatieven ontsluiting gemotoriseerd verkeer	31
5 Ruimtelijke situering van het plangebied	34
5.1 Reikwijdte en detailleringsgraad	34
6 Relatie met ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijke beleidsplannen	36
6.1 Beleidsplannen op gewestelijk niveau	36
6.1.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	36
6.1.2 Van RSV naar BRV	37
6.1.3 Regeerakkoord Vlaamse regering 2019 – 2024.....	37
6.2 Beleidsplannen op Provinciaal niveau	38
6.2.1 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB).....	38
6.2.2 Beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant	39
6.3 Beleidsplannen op gemeentelijk niveau	39

6.3.1	Ruimtelijk structuurplan Halle.....	39
7	Relatie met andere relevante plannen en projecten	42
7.1	Verleggen van de Zenneduiker.....	42
7.2	Bouwmeester scan Halle	43
8	Feitelijke en juridische context van het plangebied	45
8.1	Feitelijke context	45
8.2	Juridische context	46
8.2.1	Bestemmingsplannen.....	46
8.2.2	Verkavelingen	47
8.2.3	Rooilijnplannen.....	47
8.2.4	Atlas der buurtwegen.....	48
8.2.5	Atlas der waterlopen.....	48
9	Effecten van het RUP	49
10	Juridisch-administratieve aspecten	50
10.1	Opsomming van strijdige en op te heffen voorschriften	50
10.2	Ruimtebalans	51
11	Mogelijke inzet van instrumenten naast het rup	52
11.1	Landschapspark Halle.....	52
11.2	Sporthal	52
11.3	Recht van voorkoop	52
12	Bijlagen	53
12.1	Kaartenbundel	53
12.2	Mobiliteitsstudie ikv haalbaarheidsstudie Possozplein-Slingerweg-De Bres (2015).....	53
12.3	Nota ontwerp onderzoek	53
12.4	Wedstrijddossier POSSOO & DE BRES	53
12.5	Advies team MER op scopingnota versie 3	53
12.6	Plan afwijkingen van het gewestplan	53
12.7	Plan met mogelijke planbaten en planschade	53

TOELICHTINGSNOTA

De toelichtingsnota bevat verschillende hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 betreft de aanleiding van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de plaats van de toelichtingsnota binnen de procedure van het RUP.
- Hoofdstuk 2 schetst kort de historiek van het planproces voorafgaand aan de opstart van het RUP.
- Hoofdstuk 3 beschrijft het wedstrijdossier aangaande de inrichting van het plangebied en bijhorende aanpassingen aan het RUP.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de doelstellingen en de krachtlijnen van het voorgenomen plan en de mogelijke alternatieven.
- Hoofdstuk 5 schetst kort de ruimtelijke situering van het plangebied, de reikwijdte en detailleringsgraad.
- Hoofdstuk 6 legt de relatie van het RUP met de relevante structuurplannen en ruimtelijke beleidsplannen.
- Hoofdstuk 7 bespreekt de relatie met andere relevante plannen en initiatieven.
- Hoofdstuk 8 gaat in op de feitelijke en juridische context van het plangebied.
- Hoofdstuk 9 verwijst naar de bespreking van de effecten in de scopingnota en beschrijft de conclusie van Team-MER aangaande het al dan niet opmaken van een plan-MER.
- Hoofdstuk 10 lijst de juridisch-administratieve aspecten op met een opsomming van strijdige en op te heffen voorschriften en een beschrijving van de ruimtebalans.
- Hoofdstuk 11 beschrijft de mogelijke inzet van instrumenten naast het RUP.
- Hoofdstuk 12 geeft een oplijsting van de bijlagen die als aparte dossierstukken bij de toelichtingsnota zijn gevoegd.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding van het RUP

De plannen voor de herinrichting van de omgeving van sportcomplex De Bres zijn niet nieuw. In 2014 en 2015 voerden de stad Halle en de provincie Vlaams-Brabant al een haalbaarheidsstudie uit voor het stadsvernieuwingsproject J. Possozplein-Slingerweg-De Bres. De gemeenteraad keurde de toekomstvisie voor dit gebied goed op 6 januari 2016. In 2016 werd ook de studie Landschapspark Halle opgemaakt. Dit langgerekte park zal een groen en blauw lint vormen tussen de deelgemeenten Lembeek, Halle en Buizingen. Het park zorgt voor een nieuwe Halse identiteit en voor de opwaardering van de woon- en leefkwaliteit van de ganse stad. De visie op het stadsvernieuwingsproject rond de Bres maakt hier natuurlijk deel van uit. De gemeenteraad keurde de toekomstvisie voor dit Landschapspark goed op 10 oktober 2017.

In 2017 stippelde de gemeenteraad een lange termijnvisie uit met betrekking tot het parkeerbeleid in het centrum van de stad. Op 7 februari 2020 werd beslist om in te zetten op een gebundelde parkeerzone op de locaties De Bres en het stadsmagazijn.

In 2020 startte het stadsbestuur met de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan De Bres. Dit dossier bevond zich begin 2022 in de fase voorontwerp waarbij het RUP werd voorgelegd aan een plenaire vergadering. Parallel aan de opmaak van het RUP werd een wedstrijd georganiseerd om de nieuwe invulling van de sportinfrastructuur alsmede het Zennepark te concretiseren. Het ontwerp van TV BEL ARCHITECTEN – CRIT. ARCHITECTEN – TIJD & VLIJT – BE GREISCH – STREAM & RIVER kwam hierbij als winnaar uit de bus.

Om al de ambities van het stadsvernieuwingsproject en van het landschapspark mogelijk te maken, heeft het stadsbestuur het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), genaamd 'De Bres' opnieuw opgestart en aangepast aan de nieuwe opportuniteiten die uit het wedstrijdossier naar voren kwamen.

1.2 Noodzaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)

Om alle doelstellingen mogelijk te maken is er nood aan de aanpassing van het huidige juridisch kader, namelijk de bepalingen van de bestaande bijzonder plannen van aanleg (BPA's) en het bestaande RUP. Sommige stedenbouwkundige voorschriften zijn achterhaald en ook dienen enkele bestemmingszones aangepast te worden, zoals bijvoorbeeld de intekening van enkele parkeerzones en de zone voor het sportcomplex. Daarnaast willen we via het RUP ook enkele voorkeurechten instellen, vooral met het oog op de realisatie van het park en het openleggen van de Zenne.

Het RUP 'De Bres' zal het BPA 'Recreatiezone De Bres' en een klein deel van het BPA 'De Bres' en van het RUP 'Parklaan-Zenne-Vondel' vervangen. Deze plannen worden toegelicht onder punt 8.2.1.

Het op te maken RUP De Bres zal, naast een grafisch plan, een bundel stedenbouwkundige voorschriften bevatten, dat aangeeft wat de mogelijkheden zijn voor het betrokken deelgebied op het vlak van stedenbouwkundige vergunningen. De ingrepen worden tevens onderzocht op hun milieu-impact aan de hand van een screening van de plan-MER plicht (zie hoofdstuk 9 en scopingnota).

2 HISTORIEK VAN HET PLANPROCES VOORAFGAAND AAN DE OPSTART VAN HET RUP

De afgelopen jaren is er al uitgebreid werk gemaakt van een nieuw toekomstperspectief voor het gebied van De Bres en omgeving. Voor zowel het stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-De Bres als voor het Landschapspark Halle werd reeds een uitgebreid planproces doorlopen. De beide studies vormen de basis van het op te maken RUP 'De Bres'.

2.1 Stadsvernieuwingsproject Possozplein – Slingerweg – De Bres

De gemeenteraad sprak zich in zitting van 6 januari 2016 principieel positief uit over de in de eindrapporten van de studie Possozplein-Slingerweg-De Bres voorgestelde toekomstvisie.

In het gemeentelijk structuurplan en het masterplan van het kleinstedelijk gebied Halle, zet de stad Halle in op de herontwikkeling van verschillende strategische gebieden en projecten. De studieopdracht voor het stadsvernieuwingsproject Joseph Possozplein - Slingerweg - De Bres vertrekt van volgende doelstellingen:

- het versterken van Halse binnenstad als handels-en horecacentrum, toeristisch en wooncentrum
- het ontwikkelen van een toekomstvisie en nieuwe identiteit voor dit stadsdeel
- het streven naar een hoge verblijfskwaliteit
- het uitbouwen van een ruimtelijk en financieel haalbare stadsontwikkeling.

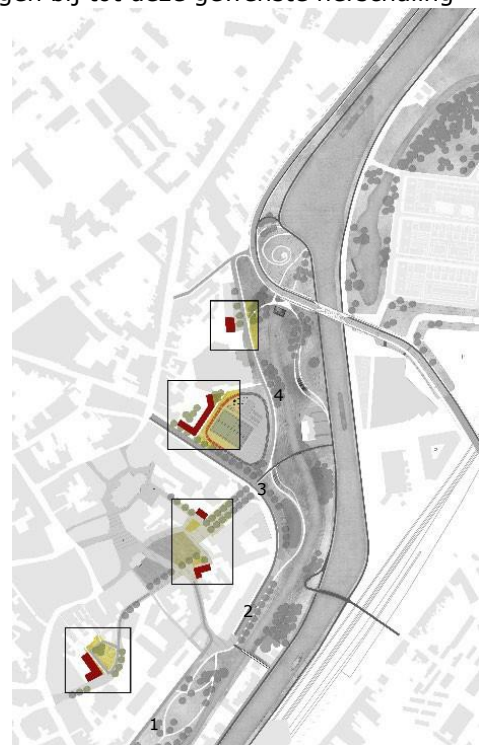
De stadsvernieuwing moet in het projectgebied een stedelijke centrumconditie scheppen. Om dit stedelijk karakter in het projectgebied te ontwikkelen dringt een herschaling van het stadsdeel zich op. Zowel het herstellen van de historische logica als het kwaliteitsvol integreren van de geplande infrastructuurwerken dragen bij tot deze gewenste herschaling en de bijgevolg herdefiniëring van de ruimten. In het stadsvernieuwingsproject kan een onderscheid gemaakt worden tussen verschillende inbreidingsprojecten

1. inbreidingsproject 'Vuurkruisenstraat'

Het binnengebied langs Vuurkruisenstraat, dat vandaag dienst doet als parking, wordt ontwikkeld als een kwaliteitsvol inbreidingsproject waarbij naast de oprichting van een meergezinsgebouw in het stadshart ook de twee bestaande trage doorsteken richting Basiliëkstraat worden geherwaardeerd.

2. inbreidingsproject 'J. Possozplein – Vondel'

Net als ter hoogte van Vuurkruisenstraat wordt op deze locatie gestreefd naar een kwaliteitsvol inbreidingsproject. Omwille van de ligging aan het plein en ter versterking van het kleinhandelsapparaat kunnen op het gelijkvloers handelsvoorzieningen worden voorzien. J. Possozplein is vandaag de dag een grote onbebouwde ruimte in het stadshart die in



hoofdzaak wordt gebruikt als parkeerterrein. Het plein sluit in het noorden onmiddellijk aan op de Grote Markt. Het parkeer- vrij maken van deze pleinruimte is een ambitie die is gekoppeld aan de realisatie van de geconcentreerde parkeervoorziening ter hoogte van sportcomplex De Bres.

3. inbreidingsproject 'Woon- en zorgcentrum'

Deze ontwikkeling is gesitueerd op de site van het rust- en verzorgingscentrum waarbij door middel van een bijkomend bouwprogramma ter hoogte van het rusthuis een nieuwe, kwaliteitsvolle pleinwand wordt gecreëerd.

4. inbreidingsproject 'Monseigneur Senciestraat – Louis Thibautstraat'

Het bestaande bouwblok met rommelig achterkanten wordt afgewerkt met een kwaliteitsvol woonblok dat de achterzijde aan het zicht ontnemt en op vlak van schaal naadloos aansluit op de bestaande woningen enerzijds en het sportcomplex anderzijds. Aan de andere zijde van het sportcomplex, ter hoogte van Louis Thibautstraat, wordt eveneens de bestaande bouwstrook afgewerkt met een tweetal grondgebonden woningen.

Enkel het project aan de 'Monseigneur Senciestraat-Louis Thibautstraat' behoort tot het plangebied van het RUP. De andere drie inbreidingsprojecten maken hier geen deel van uit, maar deze projecten zullen wel invloed hebben op het plangebied. Bij de stadsvernieuwing wordt er namelijk ook ingezet op een grondige reorganisatie van de parkeervoorzieningen. Een deel van de bestaande parkeerterreinen op J. Possozplein, langs Leide, langs Fons Vandemaelestraat, langs Willamekaai en in Vuurkruisenstraat worden geconcentreerd ter hoogte van het sportcomplex De Bres. Deze geconcentreerde parkeervoorziening wordt ontsloten vanaf de heraangelegde Nederhembrug.

In het projectgebied gelden de Zenne en het kanaal als een groenblauwe structuur met natuurlijke en landschappelijke waarden. De opwaardering van het kanaal biedt mogelijkheden om deze waarden te versterken waarbij zowel, afhankelijk van het gekozen tracé vanuit de Zennekokerstudie, de nadruk ligt op een verdere uitbouw als natuurlijke structuur of op een versterking als zacht recreatieve parkstructuur.

Ondermeer de bestaande atletiekpiste maakt plaats om de Zenne te herwaarderen in zijn historische loop. Als verlengstuk van de Zenneparkstructuur 'Albert-en Elisabethpark' biedt deze zone aansluiting op het bovenlokaal traag netwerk en het voetgangersnetwerk naar het historisch stadshart. Langs de geherwaardeerde Zenne biedt een parkpadenstructuur met hoger en lager gelegen padenstructuur en zitplekken een kwaliteitsvolle publieke ruimte met een veelzijdige beleving van de waterloop. Bovenop de ondergrondse parking aan De Bres wordt een nieuw sportprogramma voorgesteld met een finse piste, beachvolleybalvelden, voetbal- en krachtbalvelden en speelvoorzieningen. Ter hoogte van de Nederhembrug wordt een landschapsheuvel voorgesteld met uitzichtpunt.

In plaats van de vooropgestelde nieuwe brug voor gemotoriseerd verkeer wordt de opgewaardeerde Zenne overbrugd door een nieuwe fiets- en voetgangersbrug. Deze brug is zodanig ingepast dat zij in het verlengde van de groenas naar het J. Possozplein ligt en vanaf de Nederhembrug een vlotte ontsluiting naar het stadshart biedt. De verlengde voetgangersbrug vormt een strategische trage verbinding tussen het stadscentrum en de stationsomgeving van Halle. Zij overbrugt enkel het kanaal en biedt een goede aansluiting op de bestaande brug aan de Dijkstraat en op de nieuwe fiets- en voetgangersbrug van de opgewaardeerde Zenne. De verlengde voetgangersbrug is een landschappelijk en architecturaal kwaliteitsvolle brug die naadloos aansluit op het bestaande en nieuwe Zennepark.

De studie schuift binnen het plangebied volgende relevante deelprojecten als actiepunten naar voor:

1. gedeconcentreerde parkeervoorziening
2. herinrichting sportzone de Bres
3. herinrichting Leide-M. Senciestraat
4. inbreidingsproject M. Senciestraat - L.Thibautstraat



| Figuur 1: stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-de Bres actiepunten (bron. stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-de Bres, project- nota)



| Figuur 2: sfeerbeeld gewenste toestand inbreidingsproject 'Monseigneur Senciestraat – Louis Thibautstraat' (bron. stadsvernieuwingsproject Possozplein- Slingerweg-de Bres, eindrapport haalbaarheidsstudie)

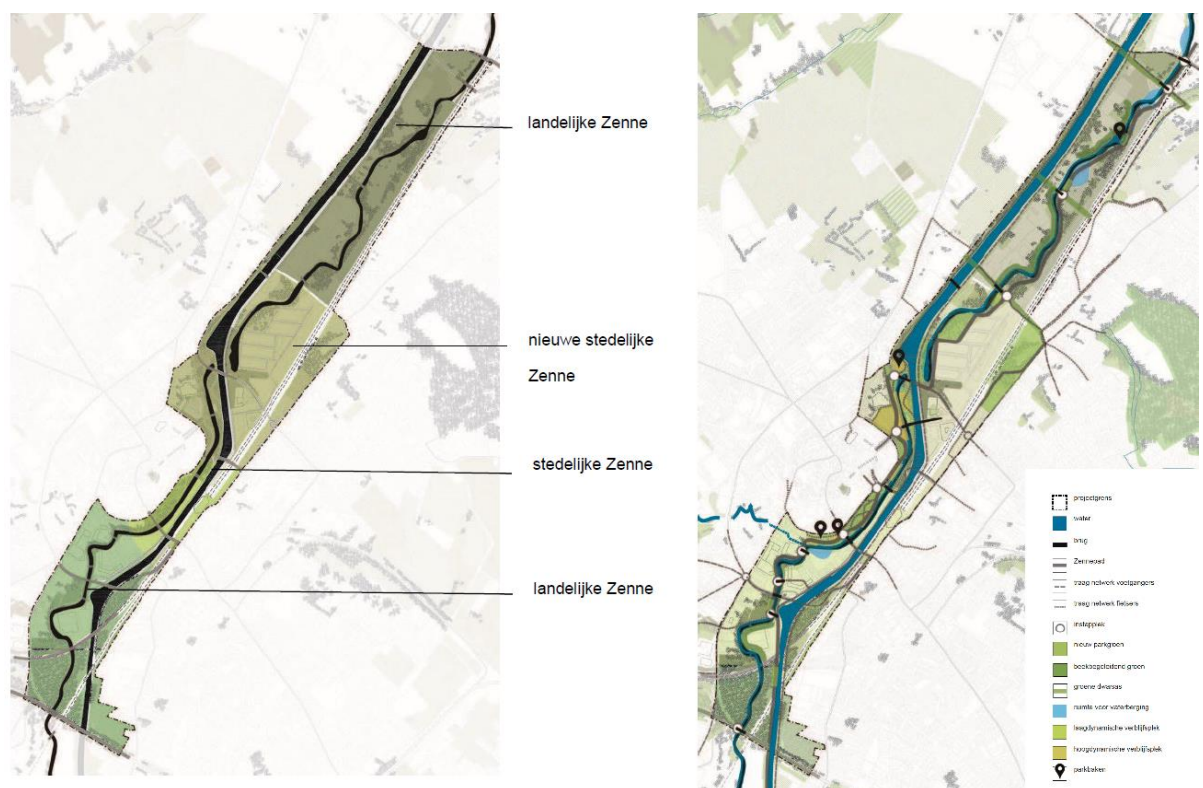
2.2 Landschapspark Halle

De gemeenteraad sprak zich in zitting van 10 oktober 2017 principieel positief uit over de in de studie van het landschapspark Halle voorgestelde toekomstvisie die de basis kan vormen voor verdere uitwerking en uitvoering.

Stad Halle heeft met verschillende opdrachten ingezet op de herwaardering van de Zennevallei. Een kwaliteitsvolle overkoepelende totaalvisie zal de omgeving van de Zenne als een langgerekt landschapspark op de kaart zetten. De studie Landschapspark Halle ontwikkelt een totaalvisie voor een landschapspark dat zorgt voor een nieuwe Halse identiteit en voor de opwaardering van de woon- en leefkwaliteit van de ganse stad. De contour van het park wordt gevormd door bestaande en nieuwe randen van bebouwde en niet-bebouwde ruimten. Hierbij verdienen de positionering en interactie van de bebouwing in de randen met het park bijzondere aandacht, vooral de geplande bebouwing en het bouwkundig erfgoed zijn hierbij van belang. In de studie wordt voor schakelgebied de Bres/Nederhem een concreet gedetailleerd ontwerp naar voor geschoven.

Volgende ruimtelijke concepten vormen de uitgangspunten voor de uitbouw van het landschapspark Halle:

- 1 Zennepark, 4 typerende deelruimten (die zich onderscheiden op het vlak van het omliggende bebouwd weefsel, de gebruiksintensiteit en de randen)
- versterkte groenstructuur
- ruimte voor water
- uitgebreid trage wegennetwerk
- netwerk van gevarieerde verblijfsplekken
- bruggen en bakens als oriëntatiepunten.



| Figuur 3: 4 typerende deelruimten in zennepark (link) en gewenste ruimtelijke visie (rechts) (bron: Landschapspark Halle Eindrapport)

2.2.1 Nieuwe stedelijke Zenne

Voorliggend RUP maakt integraal deel uit van de deelruimte 'nieuwe stedelijke Zenne'. Langsheen deze deelruimte bevinden zich harde recreatieve functies zoals sportactiviteiten en speelzones.

De studie schuift binnen deelruimte nieuwe stedelijke Zenne (het plangebied) volgende ontwerpprincipes naar voor:

GROEN

- Aanplant van typerende vallei gebonden beplanting met afwisseling van opgaand groen, ruigten en extensieve grasbermen

WATER

- Maximaal benutten waterbergend vermogen door getrapt oeverprofiel

PADENNETWERK

- Hoofdpadenstructuur nieuw park in asfaltverharding met Arkosegranulaat
- Lager en dichtst bij de Zenne gelegen paden in volwaardige halfverharding - Arkosegranulaat

VERBLIJFSPLEKKEN

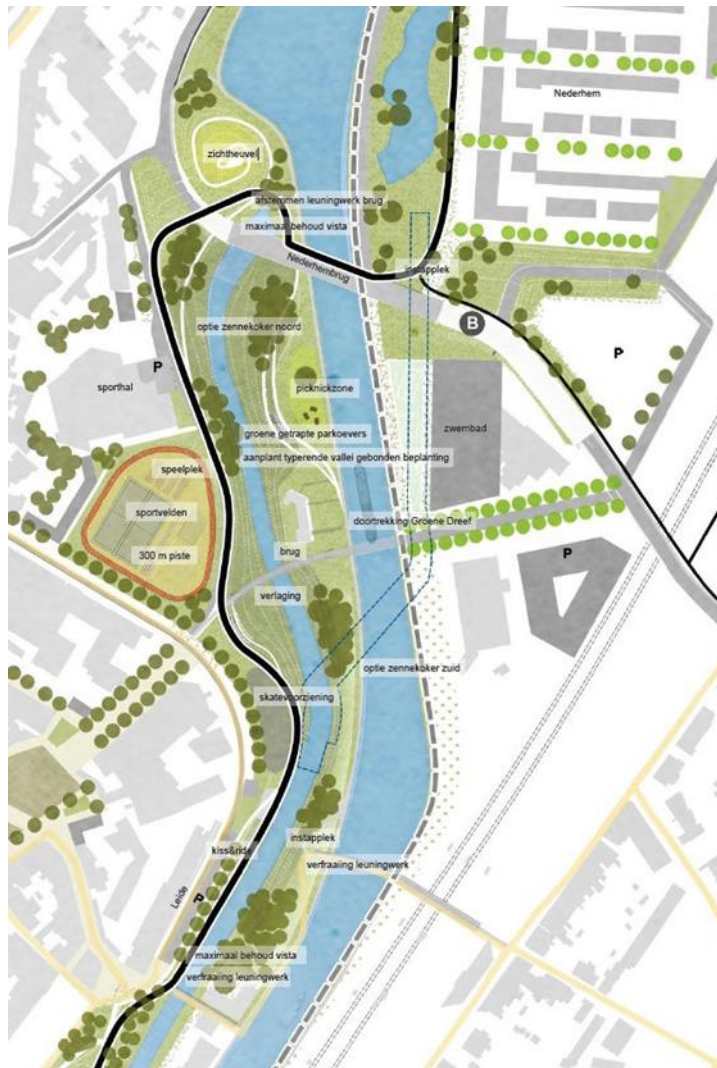
- Verlaagde verblijfsplekken langs Zenne
- Zitgelegenheid langs sport- en speelzones

PARKBRUGGEN

- Nieuwe parkbrug op as J. Possozplein
- Afstemmen leuningwerk van nieuwe fiets- en voetgangersbruggen
- Verfraaiing leuningwerk van bestaande bruggen

PROGRAMMAMAKER(S)

- Landschapsheuvel
- Uitgebreed sport-, speel- en zachte recreatieprogramma



| Figuur 4: ontwerpprincipes nieuwe stedelijke Zenne (bron. Landschapspark Halle, eindrapport)

2.2.2 Ontwerp schakelgebied De Bres - Nederhem

Het plangebied behoort tevens tot het schakelgebied. Deze zone vormt een scharnierpunt van verschillende stedelijke en infrastructuurontwikkelingen.

De herontwikkeling van het schakelgebied tot stedelijk park biedt immers zowel functionele, ecologische als recreatieve voordelen. De langgerekte groene parkstructuur ondersteunt de corridorfunctie van de ruimere Zenneloop. Het gebied zal worden ontwikkeld tot een geïntegreerd landschappelijk en parkachtig stadsproject in harmonie met haar omgeving. Het schakelgebied kan zo bijdragen aan de synergie tussen het stadsproject Possozplein-Slingerweg-De Bres, de op- waardering van het kanaal naar Charleroi en de hiermee gepaard gaande verplaatsing van de Zennekoker.

De Zennekoker is een sturend element voor de parkinrichting. In de voorstudie van de Zennekoker (cf. supra) was ervan uitgegaan dat de Zennekoker noordelijk zou worden ingeplant zodat de hele zone langs de sportsite De Bres als een opengelegde en geherwaardeerde Zenne met parkontwikkeling fungeerde. Uit bijkomend onderzoek blijkt inmiddels dat de Zennekoker omwille van de hoge uitvoeringskost mogelijks niet op de tot nu toe voorziene locatie kan worden ingepast. In dit geval komt de koker veel zuidelijker

nabij de huidige te liggen en is de parkontwikkeling met geherwaardeerde waterloop niet meer van toepassing. Deze aangepaste inplanting vormt de aanleiding om een bijkomend alternatief op te maken en dus twee ontwerpen uit te werken: één voorkeursontwerp met een noordelijke ligging van de Zennekoker met een volledig nieuwe parkzone, één alternatief ontwerp met het behoud van de huidige invulling (atletiekpiste en skatepark) en opwaardering van de omliggende parkzone. In beide varianten wordt uitgegaan van een ondergrondse centrale par-keervervoorziening op langere termijn ter hoogte van sporthal De Bres met daarboven een deel van het parkprogramma.

Het ontwerp voor de parkontwikkeling vertrekt, voortbouwend op de eerder uitgevoerde studie, van volgende programma- elementen:

- sportprogramma De Bres:
- 300m looppiste
- voetbalveldje kunstgras
- 4 petanqueterreintjes
- 2 krachtbalvelden gras
- verspringbak zand + aanloopstrook
- beachvolleybalveld zand
- skateterrein
- verschillende kleine speeltuintjes aan De Bres en Nederhembrug
- waterspelelementen: boomstammen door water, rotsstenen
- zitplekken aan het water
- picknickweide
- zicht- en landschapsheuvel aan Nederhembrug.

De studie Landschapspark Halle werkt twee ontwerpen uit voor het schakelgebied nl. alternatief Zennepark (1) en alternatief Sportpark (2).

Alternatief Zennepark (1) waardeert de omgeving van de Zenne en van het kanaal op tot een volwaardige natuur- en parkstructuur. De bestaande atletiekpiste maakt onder meer plaats om de Zenne te herwaarderen in zijn historische loop. Als verlengstuk van de Zenneparkstructuur 'Albert en Elisabethpark' biedt deze zone aansluiting op het bovenlokaal traag netwerk en het voetgangersnetwerk naar het historisch stadshart langs de Zenneloop. Langs de geherwaardeerde Zenne biedt een parkpadenstructuur met hoger en lager gelegen padenstructuur en zitplekken een kwaliteitsvolle publieke ruimte met een veelzijdige beleving van de waterloop. Op strategische locaties wordt de oversteek van de (nieuwe) Zenne gemaakt met parkbruggen.

Alternatief Sportpark (2) gaat uit van de meer zuidelijkere inpassing van de Zennekoker. Hoewel de openlegging van de Zenne vervalt in de nieuwe parkstructuur, blijft de integratie van water in deze variant relevant. De toevoeging van water laat toe om hemelwater maximaal te infiltreren en vast te houden. De toepassing van ondiepe watervlakken biedt boven- dien talrijke mogelijkheden voor waterrecreatie, met spelprikkels en oversteekjes voor kinderen over het water. Vooral het recreatieve aspect kwam onder meer aan bod tijdens de georganiseerde klankbordgroepen. Omwille van veiligheidsredenen is dit binnen de huidige Zenneloop niet gewenst. Naast de integratie van water biedt de nieuwe parkstructuur ruimte voor een afwisseling van graspartijen, spelzones en bomengroepen. De variant gaat uit van het behoud van de bestaande atletiekpiste en het skatepark (op lange termijn kan het skatepark een plaats krijgen ter hoogte van C.C. 't Vondel). Hierbij wordt in de parkzone maximaal ingezet als sportpark aansluitend op de sporthal De Bres.

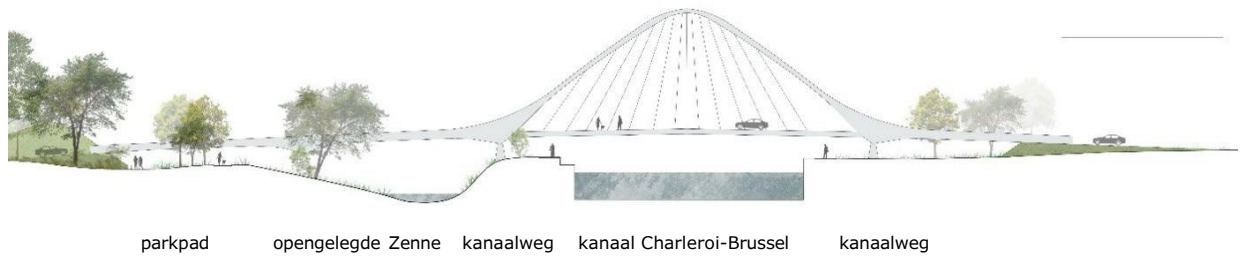
Het voorplein voor De Bres, boven de ondergrondse parking, wordt ingericht als multifunctioneel grasplein waar sportactiviteiten kunnen doorgaan, maar ook evenementen, de markt enz.



| Figuur 5: schakelgebied alternatief Zennepark (1) (bron. Landschapspark Halle, eindrapport)



| Figuur 6: simulatie Zennepark (bron. Landschapspark Halle, eindrapport)



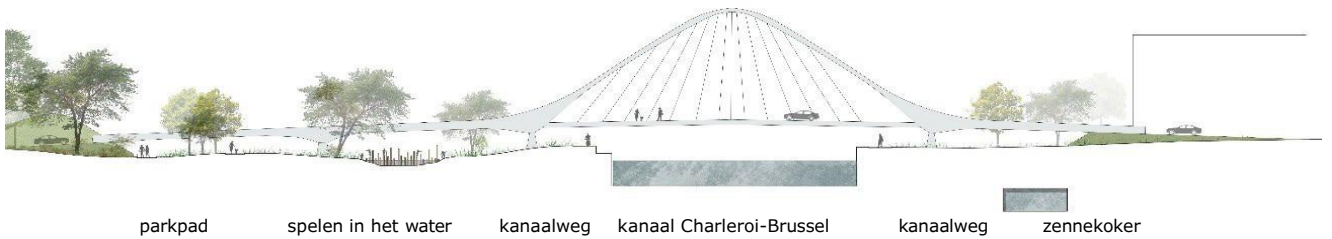
| Figuur 7: principesnede schakelgebied Zennepark



| Figuur 8: schakelgebied alternatief Sportpark (2) (bron. Landschapspark Halle, eindrapport)



| Figuur 9: simulatie sportpark (bron:Landschapspark Halle eindrapport)



| Figuur 10: principesnede schakelgebied sportpark (bron: Landschapspark Halle eindrapport)

WEDSTRIJDDOSSIER POSSOO & DE BRES

Parallel aan de opmaak van het RUP werd een wedstrijd georganiseerd om de nieuwe invulling van de sportinfrastructuur alsmede het Zennepark te concretiseren. Daarbij mocht worden afgeweken van een aantal krachtlijnen van het RUP mits motivatie.

Uit de wedstrijd dienden zich nieuwe opportuniteiten aan voor een toekomstgerichte en duurzame ontwikkeling van het plangebied. Daarom werd besloten om het RUP bij te sturen. De filosofie van het beginproces blijft weliswaar bewaard maar de invulling op het terrein wordt bijgestuurd. Een samenvatting van de afwijkingen en bijhorende motivatie worden in dit hoofdstuk kort besproken. Het volledige wedstrijdossier is als aparte bijlage opgenomen.

Afwijkingen op oorspronkelijk RUP:

1. de Zenne zal meer meanderend door het plangebied worden aangelegd;
2. het Zennepark krijgt een gelaagde / getrapte uitstraling;
3. het bouwblok M. Senciestraat-L. Thibautstraat-Brusselsesteenweg wordt vervolledigd waarbij de private ontwikkeling aan de Senciestraat wordt gecombineerd met een gedeeltelijk hergebruik van de structuur van de bestaande bebouwing van De Bres;
4. de hoofdstructuur van De Bres wordt behouden en ingezet als parkeergebouw met mogelijkheid om hier (op termijn) alternatieve programmering te voorzien (buurtwinkel, marktjes, co-working, enz.). Van een ondergrondse parking binnen het plangebied is dus niet langer sprake. Dergelijke ondergrondse parking heeft als belangrijk nadeel dat er moeilijk een (beleefbare) alternatieve invulling kan voorzien worden;
5. grenzend ten zuidoosten van de structuur van De Bres wordt een nieuw volume opgericht waarin nagenoeg alle sportinfrastructuur wordt ondergebracht op drie gestapelde niveaus. Hierbij zal het derde niveau verscheidene buitensportvelden herbergen (op het dak van het op te richten volume);
6. een nieuwe brug voor traag verkeer (stappers en trappers) over de Zenne en het kanaal Charleroi-Brussel zal het op te richten volume voor sportinfrastructuur als wel het Zennepark verbinden met de nieuwe stationsbuurt.

Motivatie voor afwijkingen op oorspronkelijk RUP:

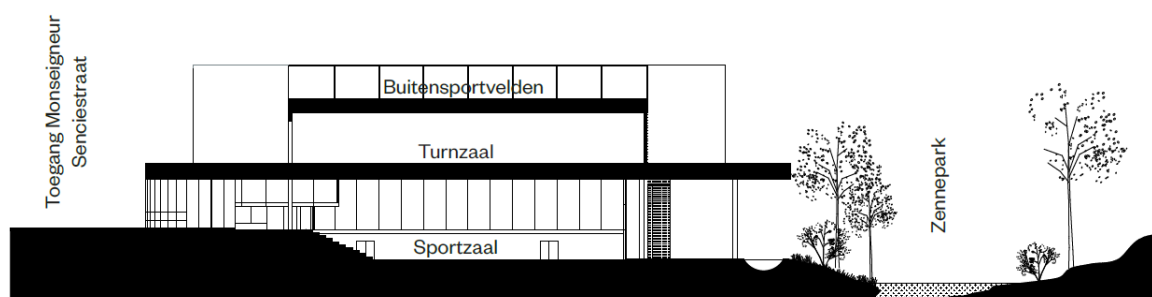
1. door de Zenne meanderend aan te leggen wordt er niet louter meer ruimte voor water voorzien maar wordt er ook ingezet op natuurherstel en een versterkte relatie tussen Zenne en stad;
2. doordat de Zenne aanzienlijk dieper dan haar omgeving is gelegen en het wedstrijdossier wil inzetten op een toegankelijke Zenne met natuurlijke oevers worden omvangrijke delen van het plangebied getrapd aangelegd. Zo ontstaan er Zenneterrassen waarop verpozingsruimten kunnen worden ingericht en natuur kan floreren. Bij hoog water doen de terrassen dienst als waterberging;
3. een afgewerkt bouwblok wordt als zeer positief bevonden in de ruimtelijke ordening. Naast dat het 'dode' achterkanten wegwerkt zorgt een afgewerkt bouwblok voor een visueel aantrekkelijke en rustig ogende ruimte. Door een gedeelte van de structuur van De Bres te betrekken bij de private ontwikkeling wordt er daarnaast respectvol omgegaan met het huidige volume van De Bres; immers leert het verleden ons dat bouwstijlen die nu als oud en minder esthetisch worden ervaren in de toekomst een heel andere status kunnen verkrijgen;
4. door de hoofdstructuur van De Bres in te zetten als polyvalent parkeergebouw wordt niet enkel een deel van het huidig volume bewaard maar wordt er ook ingezet op een multifunctioneel volume dat kan worden aangepast aan de noden van de tijd (toekomstbestendig bouwen). Daarnaast wordt voorkomen dat er omvangrijke

ingrepen aan de ondergrond plaatsvinden en dat de parking water zou kunnen vatten bij overstromingen;

5. door een nieuw gestapelde volume te voorzien waarin nagenoeg alle sportinfrastructuur wordt ondergebracht kunnen niet alleen de nieuwste technieken op vlak van het bouwen van een sporthal worden toegepast (i.e. akoestiek), maar wordt er ook zuinig met ruimte omgegaan waardoor er maximaal ruimte wordt gereserveerd voor het meanderen van de Zenne;
6. een bijkomende brug voor traag verkeer verbetert de doorwaadbaarheid van het plangebied als wel die van de rechteroever van het kanaal Charleroi-Brussel aanzienlijk. Hierdoor zullen Hallenaren meer worden gestimuleerd om zich te voet of per fiets door de stad te verplaatsen.



| Figuur 11: maquette van het inrichtingsplan



| Figuur 12: dwarsdoorsnede van het op te richten volume voor sportinfrastructuur

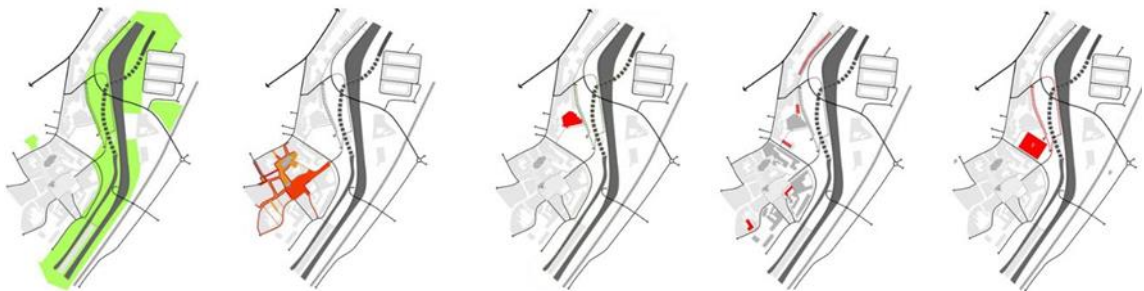
4 BESCHRIJVING VAN HET VOORGENOMEN PLAN

4.1 Doelstellingen

De doelstellingen voor het RUP De Bres komen voort uit de haalbaarheidsstudie 'Stadsvernieuwingsproject Possozplein – Slingerweg – De Bres' uit 2015, de studie 'Landschapspark Halle' uit 2017 en het wedstrijdossier Possoo & De Bres. Deze doelstellingen liggen eveneens in lijn met de toekomstvisie vanuit de Bouwmeester Scan Halle uit 2019 (zie hoofdstuk 7.2).

De doelstellingen die worden vooropgesteld bij de uitwerking van het RUP De Bres zijn volgende:

1. De realisatie van het landschapspark mogelijk maken, met opnieuw openleggen van de Zenne
2. De omgeving autoluw maken, op maat van fietsers en voetgangers
3. Het aanreiken van een toekomstvisie voor de sporthal en sport in open lucht
4. Het woonweefsel versterken ter hoogte van de onafgewerkte parkranden
5. Een geconcentreerde parkeervoorziening mogelijk maken

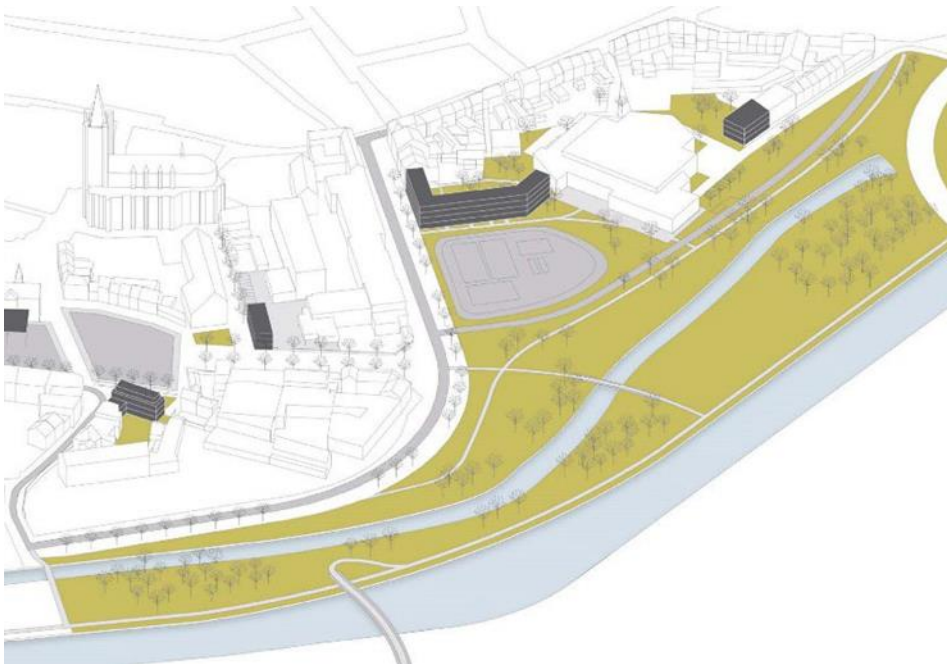


4.2 Visie met betrekking tot het bereiken van de doelstellingen

4.2.1 De realisatie van het landschapspark mogelijk maken

Tot eind vorige eeuw was de Zenne bijna een openbare riool. Maar met o.a. verschillende waterzuiveringsinstallaties proberen de verschillende gewesten van de Zenne opnieuw een leefbare waterloop te maken. Een eerherstel waar ook de stad Halle graag aan meewerkt. Door tal van projecten en ingrepen willen we de Zennevallei opnieuw herwaarderen. Een kwaliteitsvolle overkoepelende totaalvisie zal de omgeving van de Zenne als een langgerekt landschapspark op de kaart zetten.

Het RUP De Bres buigt zich over een deelruimte van dit langgerekte landschapspark. Concreet voor dit plangebied betekent dit dat de groenzone in het hart van de stad gemaximaliseerd wordt en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en de Vlaamse Waterweg het nodige zullen doen om de Zenne in dit gebied open te leggen. Halle wil daarom werk maken van een kwaliteitsvol stedelijk park met aandacht voor sport, spel en recreatie, ecologie, waterhuishouding en stedelijke activiteiten.



Volgende ontwerpprincipes voor deze deelruimte van het landschapspark worden naar voor geschoven:

1. Een aangenaam groengebied met typische beplanting voor vallei- en speelgroen
2. Een duurzaam waterbeheer gericht op waterberging en -infiltratie
3. Een actieve buitenbeleving met een uitgebreid programma voor sport en zachte recreatie
4. Een gevarieerd padennetwerk op maat van fietsers en voetgangers
5. Een ruim aanbod van uitnodigende verblijfsplekken aan het water en bij de sport- en speelzones
6. Enkele verbindende parkbruggen, bestaand en nieuw over de opengelegde Zenne
7. Drie beeldbepalende landmarks, namelijk de landschapsheuvel, Nederhembrug en sporthal

In deze fase worden er nog geen uitspraken gedaan over de concrete inrichting van het park. Deze wordt later in het ontwerpproces voor het park bepaald. In het kader van dit concreet ontwerp zal er ook een participatiemoment georganiseerd worden waarbij burgers hun input kunnen geven. In de startnota van het RUP werd wel een ontwerp onderzoek

gevoerd, waarbij rekening gehouden wordt met het inpassen van sport en recreatie. Dit ontwerpend onderzoek werd later aangevuld met de bevindingen uit het wedstrijdossier Possoo & De Bres. Het RUP zal het alvast mogelijk maken om de functies die er vandaag zijn, waaronder een atletiekpiste en skatepisten, opnieuw te voorzien, terwijl de concrete inrichting flexibel beschreven zal worden in de stedenbouwkundige voorschriften, om toekomstige noden en wensen niet te hypothekeren. Er zal voldoende aandacht gegeven worden aan 'urban sports' en aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit aan de Zenne, door bijvoorbeeld het voorzien van terrassen.

Om het openleggen van de Zenne niet te hypothekeren wordt voor specifieke aanwezige constructies een voorkooprecht ingesteld. Het betreft enkele zones tussen Leide en Willamekaai en de omgeving van Slingerweg. Ook werfzones voor deze werken en de realisatie van de Nederhembrug worden in het RUP mogelijk gemaakt.

4.2.2 Het herinrichten in functie van een autoluwe omgeving

In het stadsvernieuwingsproject wordt ingezet op een kwaliteitsvolle natuurcorridor langs het kanaal en wordt gemotoriseerd verkeer geweerd doorheen deze nieuwe groenzone. Een hoge verblijfskwaliteit staat voorop.



De nieuwe Nederhembrug krijgt gescheiden voetgangersvoorzieningen. Deze voetgangersrelatie is belangrijk voor de stad aangezien er op Nederhem een grote randparking wordt ingeplant.

Voor de fietsers wordt een aaneengesloten verkeersvrije verbinding voorzien langs het kanaal, als ook door het park. De aanwezigheid van het scholencomplex langs dit parklint biedt opportuniteiten om het fietsgebruik te stimuleren. De Brusselsesteenweg, Michelstraat, Leide en Parkstraat zullen ook nog gemotoriseerd verkeer faciliteren maar de intensiteiten zullen lager liggen dan in de huidige context.

Bij een autoluwe gebied, gericht op voetgangers en fietsers, horen uiteraard ook fietsenstalplaatsen. In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP zullen hiervoor normen worden opgelegd, bij zowel het nieuw gebouw aan Senciestraat als bij de sporthal.

Het parkeren wordt ondergronds gebracht. Op die manier kan het publiek domein bovengronds een andere invulling krijgen, zowel recreatief als functioneel. Het gebied wordt ook vlot toegankelijk en veiliger gemaakt voor voetgangers en fietsers. Autoverkeer wordt opgevangen aan de randen (behalve voor bewoners).

4.2.3 Het aanreiken van een toekomstvisie voor de sporthal

De keuze om een nieuwe of grondig gerenoveerde sporthal te voorzien op deze site is gebaseerd op de centrale ligging, vlakbij de handelskern en de scholen, en goede bereikbaarheid via het openbaar vervoer. De sporthal draagt bij tot een levendige stadskern. De sporthal wordt ook veel gebruikt door de scholen van Halle, die in de nabijge omgeving gelegen zijn.

Er werden drie mogelijke opties onderzocht:

1. het behoud en grondig renoveren van de huidige sporthal
2. de bouw van een nieuwe sporthal op dezelfde locatie
3. de bouw van een nieuwe sporthal op een andere locatie al dan niet met herbruik van de huidige voorzieningen.

De voorkeur gaat uit naar bouw van een nieuwe sporthal op een alternatieve locatie. In dit scenario richt de voorkant van de sporthal zich naar de stad. Ook de mogelijkheid van een grondige renovatie van de bestaande sporthal wordt meegenomen in het plan als wel nieuwbouw op bestaande locatie. Deze alternatieven worden toegelicht onder punt 4.4.

Tijdens de bouw van een nieuwe sporthal zullen de sportactiviteiten in de huidige sporthal door kunnen gaan. Na realisatie van de nieuwe sporthal kan de huidige voorziening gerenoveerd worden en heringericht worden voor nieuwe functies waaronder parkeerruimte.

4.2.4 Een geconcentreerde parkeervoorziening mogelijk maken

Vandaag bestaat de zone van De Bres en Leide voornamelijk uit parkeerplaatsen. Dit geeft een weinig kwalitatief beeld van wat eigenlijk de representatieve 'voortuin' van de stad zou moeten zijn. Deze parkeerplaatsen zullen in de toekomst verdwijnen om plaats te maken voor het park en de Zenne, maar dienen uiteraard zoveel mogelijk gecompenseerd te worden. Door het nieuwe parkeergebeuren te concentreren, wordt al het parkeren voor bezoekers aan deze kant van de stad gebundeld en kan de overlast voor de bewoners, wandelaars en fietsers verminderd worden.

Vanuit de voorgaande haalbaarheidsstudie werd er geconcludeerd dat er nood is aan ongeveer 180 tot 300 plaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen is een compensatie voor parking De Bres, parking Leide, de parking naast de atletiekpiste en de parkeerzone aan de Louis Thibautstraat. In de ontwerpfase wordt pas het definitieve getal vastgelegd. Het parkeren wordt in de toekomst gelaagd (als parkeergebouw) ingericht om zoveel mogelijk groene ruimte te creëren. Het beoogde parkeergebouw zal in de huidige sporthal De Bres worden ingepast (voorkeursalternatief) waarbij er in het ontwerp rekening wordt gehouden met een alternatieve invulling (anders dan (volledig) parkeren) op termijn. Deze garage krijgt een toegang vanuit het noorden, direct aansluitend nabij de Nederhembrug. Zo wordt Monseigneur Senciestraat, Brusselsesteenweg en omgeving ontlast.

Bij inrichting van het openbaar domein zal wel ruimte geboden worden aan bewonersparkeren.

In het RUP zullen via stedenbouwkundige voorschriften ook normen worden opgelegd voor het aantal fietsstalplaatsen. De fietsparkeervoorzieningen zullen verspreid worden over een aantal plekken op de site. Voor meer achtergrond over de onderbouwing van deze parkeercapaciteit wordt verwezen naar het bijlagerapport met de uitgebreide

mobilitiestudie, dat hoort bij de studieopdracht voor het stadsvernieuwingsproject Joseph Possozplein - Slingerweg - De Bres.

4.2.5 De versterkingen van het woonweefsel mogelijk maken t.h.v. de onafgewerkte randen

Het gebied van De Bres wordt beschouwd als een kwalitatief visitekaartje tot de stad, waar stedelijke levendigheid, sport en spel en groenbeleving het centrum versterken. Het is ook belangrijk om aandacht te besteden aan de randen van het park. De interactie tussen park en sporthal is daarbij erg belangrijk, maar ook de relatie tussen het park en het wonen en andere stedelijke functies. Tussen Monseigneur Senciestraat en de huidige sporthal De Bres voorzien we daarom een nieuw project waarin verschillende functies mogelijk zijn: wooneenheden, kantoren, handel, gemeenschapsfuncties en openbare nutsvoorzieningen. Al deze verschillende bestemmingen zijn mogelijk voor zover de bestemming geen aanzienlijke overlast voor de buurt met zich meebrengt.



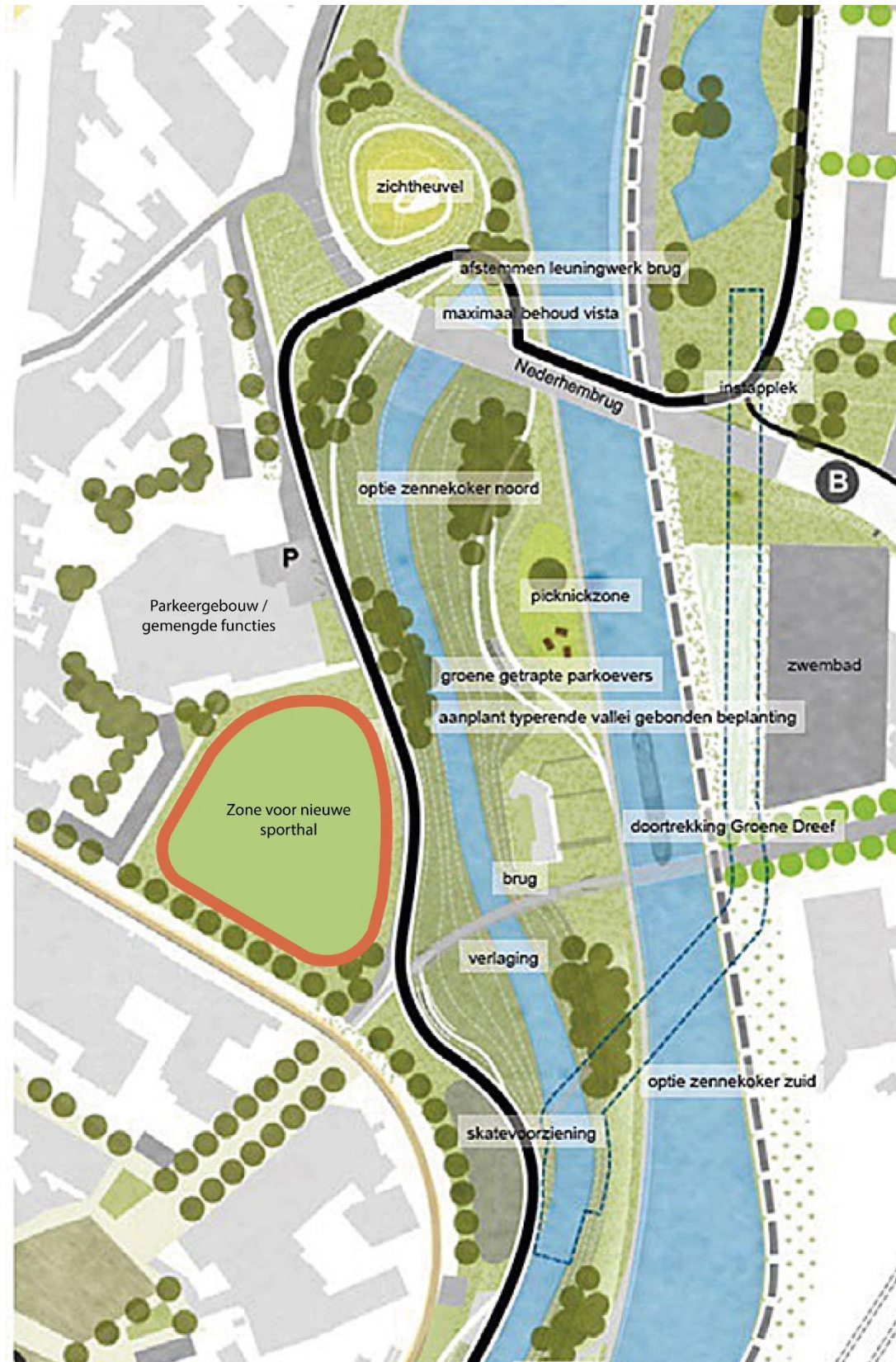
Er ontstaat zo een nieuwe parkwand met gevels gericht naar het park, bestaande uit maximaal drie tot vier bouwlagen. Dit nieuwe project is ideaal gelegen voor de realisatie van een levendige, publieke plint (gelijkvloerse verdieping) aan het park. Aan de parkzijde zijn ook terrassen voorzien.



Het parkeren voor de nieuwe bewoners wordt binnen het beoogde parkeergebouw thv de huidige sporthal opgevangen.

4.3 Gewenste ruimtelijke structuur

De visie betreffende het landschapspark, zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk, is visueel vertaald in onderstaande structuurschets.



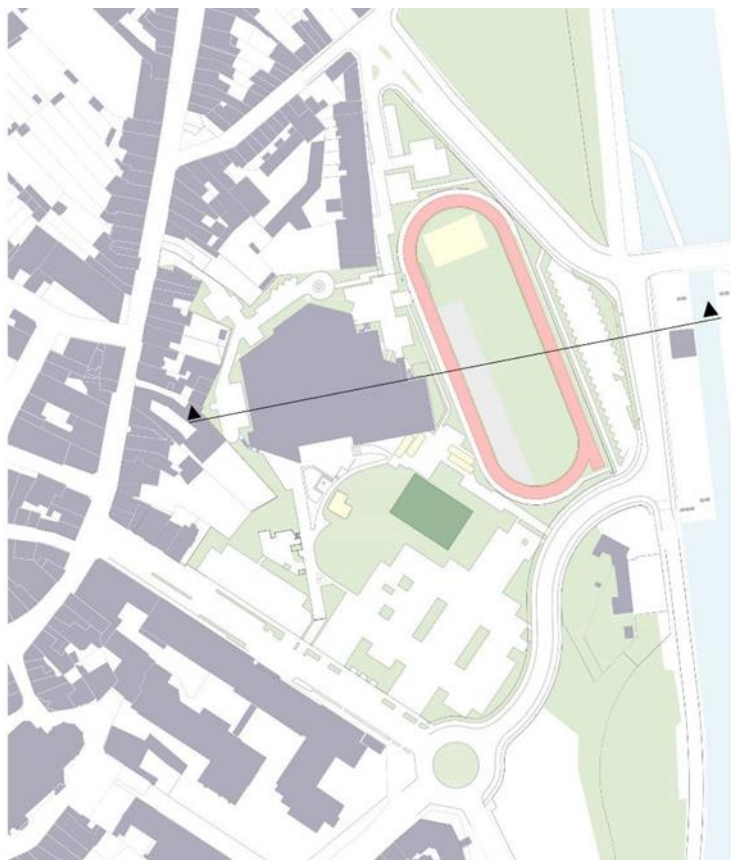
4.4 Beschrijving van de onderzochte alternatieven

4.4.1 Locatiealternatieven

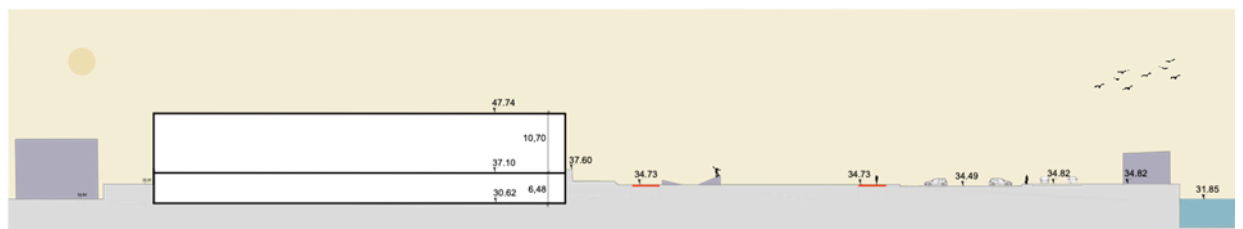
Aangezien wordt vertrokken vanuit de specifieke behoeften op het betreffende terrein en verder wordt gewerkt op een grotendeels reeds geordend terrein, zijn er geen locatiealternatieven van toepassing.

4.4.2 Inrichtingsalternatieven voor sporthal en parkeren

A. Nulalternatief: Behoud bestaande toestand sporthal en bestaande bestemmingen



| Figuur 13: Grondplan bestaande toestand



| Figuur 14: Snede bestaande toestand

B. Inrichtingsalternatief: nieuwe sporthal met (half) ondergronds parkeren in twee lagen

Bij het eerste inrichtingsalternatief bevinden er zich twee parkeerlagen onder de sporthal: één halfondergrondse bouwlaag met een hogere bouwhoogte (min. 3 meter) en één parkeerlaag daaronder. De parkeerlagen lopen gedeeltelijk door onder het voorplein. Daardoor ontstaat er een licht verhoogd terras aan de voorkant van de sporthal. Deze uitbreiding van het ondergronds parkeren is nodig om de gevraagde capaciteit van ongeveer 300 parkeerplekken te behalen.

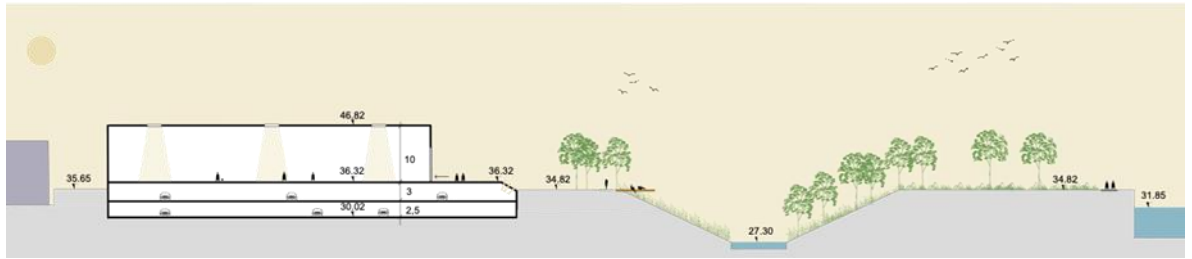
De snedes van de huidige sporthal tonen aan dat het diepste gedeelte van de sporthal zich 6,48 meter onder het vloerpeil van de inkom bevindt. Een ondergrondse parking op deze locatie is dus zeker haalbaar, aangezien de grond hier al diep genoeg uitgegraven is en er dus een minimaal risico is m.b.t. bodemvervuiling en draagkracht.

Het halfondergronds parkeren heeft ook bijkomende voordelen:

- Inval van daglicht
- Betere verluchtingsmogelijkheden
- Door de hogere bouwhoogte en het daglicht kan deze verdieping ook voor andere doeleinden gebruikt worden. Bij- voorbeeld voor evenementen.



| Figuur 15: Grondplan scenario – parkeren in 2 lagen onder sporthal



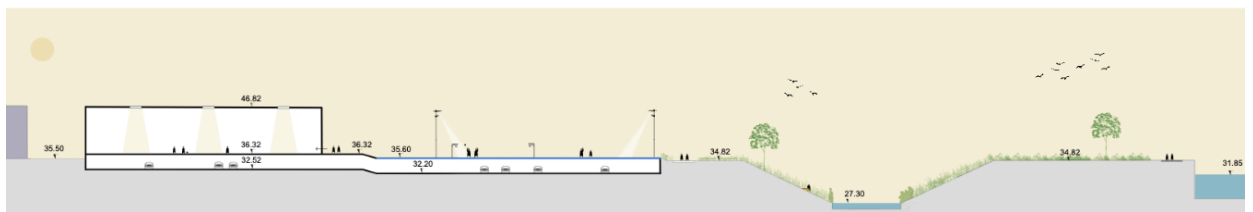
| Figuur 16: Snede scenario – parkeren in 2 lagen onder sporthal

C. Inrichtingsalternatief nieuwe sporthal op bestaande locatie met parkeren op 1 ondergrondse bouwlaag

Een variante op het scenario ‘bouw van een nieuwe sporthal op dezelfde locatie’ is dat alle parkeerplaatsen zich bevinden op één bouwlaag, waarbij een deel halfondergronds gelegen is onder de sporthal en een deel ondergronds onder de buitenruimte. Op het dak van de parkeergarage kunnen sport- en speelactiviteiten ingericht worden, maar de mogelijkheden voor een groene omkadering met beplanting zijn bij deze optie wel beperkt.



| Figuur 17: Grondplan inrichtingsalternatief – ondergrondse parking onder sporthal en buitenruimte



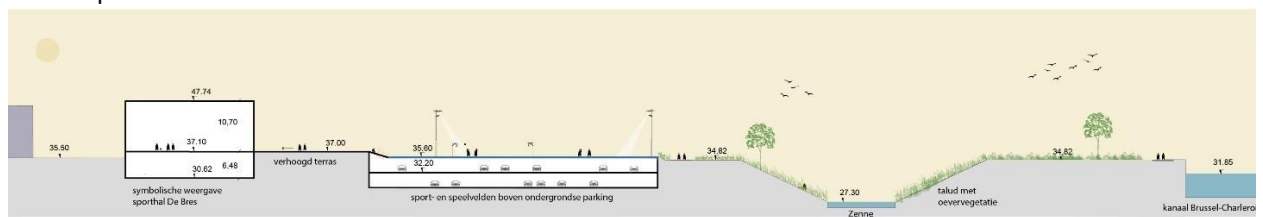
| Figuur 18: Snede inrichtingsalternatief – ondergrondse parking onder sporthal en buitenruimte

D. Inrichtingsalternatief: Behoud bestaande sporthal met ondergronds parkeren in twee lagen

Indien toch gekozen wordt voor een grondige renovatie van de bestaande sporthal, dan zal het parkeren onder het voorplein georganiseerd worden door middel van twee ondergrondse bouwlagen. De mogelijkheid van een grondige renovatie van de bestaande sporthal wordt nog meegenomen in het plan, als alternatief voor nieuwbouw. Er is daaromtrent nog geen definitieve beslissing genomen, de kosten en baten zullen van elkaar afgewogen worden.



Figuur 19: Grondplan inrichtingsalternatief - ondergrondse parking onder buitensportvelden

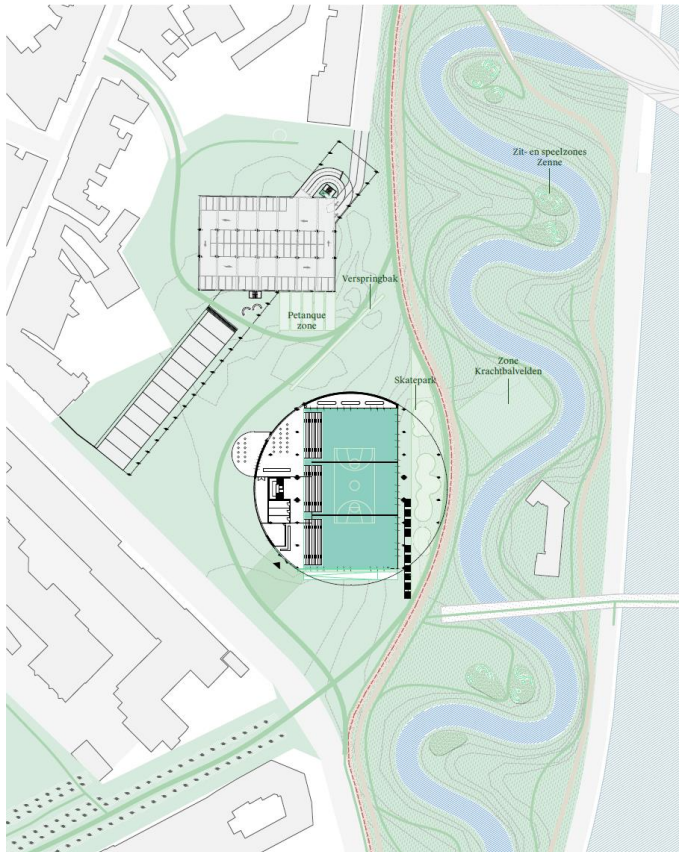


| Figuur 20: Snede inrichtingsalternatief - parkeren in 2 lagen naast sporthal

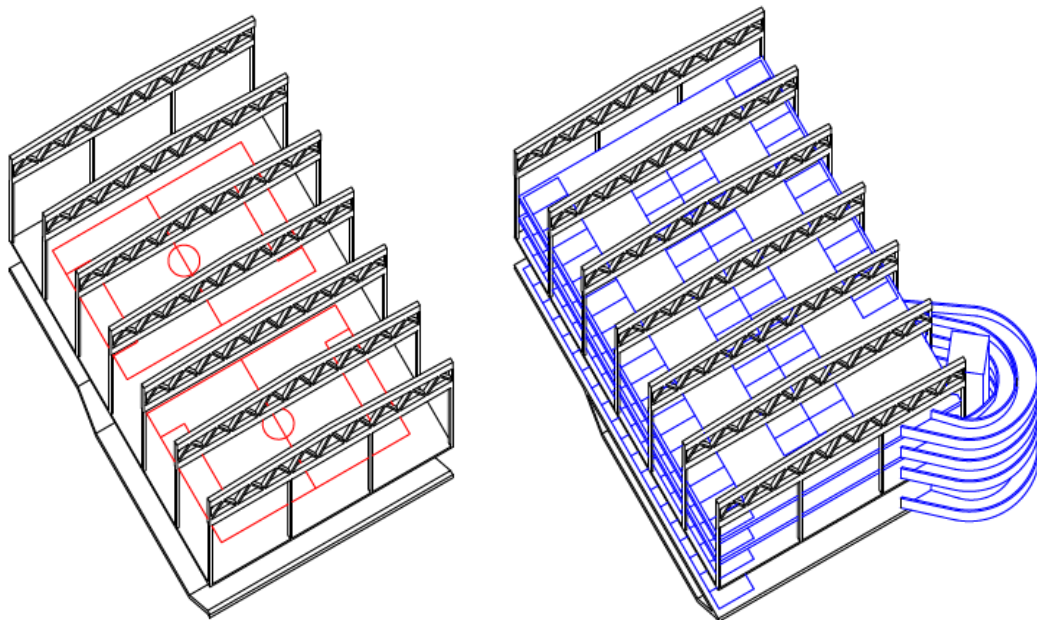
E. Voorkeursalternatief: nieuwe sporthal op alternatieve locatie met bovengronds parkeren in parkeergebouw De Bres

Het voorkeursalternatief kan in vijf heldere actiepunten gesynthetiseerd worden. Deze weerspiegelen eveneens de kernwaarden voor dit cruciale stadsdeel van Halle:

- **Maximaliseren groene en blauwe ruimte**
Binnen de perimeter van het plangebied is de meest ideale en ecologisch performante groen/blauwe ruimte gedefinieerd. Deze permeabele stadsruimte zal nieuwe zuurstof en herkenbaarheid geven aan Halle, alsook een schakel vormen binnen het Landschapspark Lembeek- Buizingen. Dankzij een aangepaste rivierlogica (7 meanders) ontstaat er een gul en toegankelijk Zennelandschap.
- **Een publieke architectuur**
Het huidige sportcentrum is 'weggestopt', zowel onder zijn overmaats dak als in de oksel van een woonweefsel. Dit is een oneigenlijke situatie die veel achterkanten en non-ruimtes creëert. In het voorkeursalternatief is de sportinfrastructuur niet langer een perifere maar een centrale en herkenbare plek in het Haller Zennepark. Het nieuwe sportcentrum vormt een connector tussen het Possozplein en de verlengde Zenne. Deze architectuur wil een publieke landmark zijn, niet gratuit of opvallend, maar een herkennings- en ontmoetingspunt voor allen.
- **Hergebruik hoofdstructuur DE BRES / mobiliteit**
De robuuste draagstructuur van DE BRES is interessant voor hergebruik, zij het niet als sportinfrastructuur. Het voorkeursalternatief ziet hier een unieke kans om het mobiliteitsvraagstuk kordaat aan te pakken. Het planvoornemen voorziet om de hoofdstructuur van DE BRES om te vormen tot geconcentreerde parkeervoorziening, die eenvoudig kan worden geherprogrammeerd (markten, diensten, gemeenschapsfuncties). Zo wordt ook het verkeer uit het Zennepark gehouden.
- **Inbreidingsproject M. Senciestraat en L. Thibautstraat**
In voorliggende visie wordt de voorziene (private) woonuitbreiding aan de M. Senciestraat stedenbouwkundig gesynthetiseerd met het hergebruik van de DE BRES-structuur. Zo kan er één sterk stedelijk ensemble ontstaan aan het Zennepark, zonder onnodige achterkanten.
- **Een optimale fasering**
De voorgestelde projectonderdelen – water / landschap / architectuur – gaan gepaard met een uitgekende fasering, zonder timing conflicten. Het wordt belangrijk bevonden dat de huidige sporthal zo lang mogelijk kan blijven functioneren voor de Hallenaren (en geen twee jaar dicht moet tijdens de werken). Er wordt in de planning daarenboven rekening gehouden met parallelle dossiers zoals aanleg Leidepark, Possozplein, Nederhembrug, Parkbrug, Zennesiphon, knip Leideweg, verwijderen Slingerweg en installatie Sluiscomplex.



| Figuur 21: Grondplan voorkeursscenario – nieuwe sporthal op alternatieve locatie met bovengronds parkeren in parkeergebouw De Bres



| Figuur 22: Herprogrammering van de structuur als compact en efficiënt park(eer)gebouw voor het Zenne-park, met mogelijkheid alternatieve programmering (buurtwinkel, marktjes, co-working, enz.)



| Figuur 23: Zicht vanuit het Zennepark op het nieuwe sportcentrum

4.4.3 Inrichtingsalternatieven ontsluiting gemotoriseerd verkeer

In 2014 en 2015 voerden de stad Halle en de provincie Vlaams-Brabant al een haalbaarheidsstudie uit voor het stads- vernieuwingsproject J. Possozplein-Slingerweg-De Bres. De gemeenteraad keurde de toekomstvisie voor dit gebied goed op 6 januari 2016. De twee ontsluitingsalternatieven van deze haalbaarheidsstudie, zoals goedgekeurd, worden meegenomen in voorliggende scopingnota.

De goedgekeurde studie met betrekking tot het stadsvernieuwingsproject leidt tot veranderingen op vlak van mobiliteit. Daarom is door middel van doorgedreven onderzoek een nieuw mobiliteitsscenario uitgewerkt in de voorafgaande haalbaarheidsstudie. Dit scenario kwam tot stand uit besprekingen met de thematische werkgroep van de stad Halle. Het kadert binnen de ontwikkelde visie van de Stad Halle over de totale verkeerscirculatie, welke verbindingen in de stad geknipt als wel moeten worden behouden en het parkeerbeleid. Het stadsbestuur heeft gekozen voor een parkeerbeleid met betalend parkeren, waarbij het principe 'de gebruiker betaalt' wordt gehanteerd. Het mobiliteitsaspect van het inrichtingsplan handelt over de nieuwe parkeerorganisatie, de verbindingen voor fietsers en voetgangers en de verkeerscirculatie. In het RUP zullen echter wel nog voldoende vrijheidsgraden voor verkeersafwikkeling voorzien worden.

Een eerste topic waarmee rekening moet worden gehouden in de vernieuwde verkeerscirculatie is de toegangsweg tot de parking. Om meer verblijfskwaliteit te verkrijgen wordt de rijrichting van de Jozef Michelstraat omgedraaid. Aangezien geen doorgaande verbinding geboden wordt door de stad van noord naar zuid wordt het verkeer dat gebruik maakt van de Jozef Michelstraat en de Brusselsesteenweg beperkt tot lokaal bestemmingsverkeer. Bezoekers moeten gebruik maken van de nieuwe parking. Een extra pluspunt om de rijrichting in de Jozef Michelstraat om te draaien is dat deze straat niet gebruikt kan worden als doorsteek voor bovenlokaal verkeer. Daarnaast zal er bij de toegang naar de op te richten parking ook rekening gehouden worden met de verkeersleefbaarheid van de Louis Thibautstraat, bijvoorbeeld via een woonerf voor de

woningen en een apart parallelbaantje naar de sporthal. Verder wordt er in het park geen weg voor zwaar verkeer voorzien.

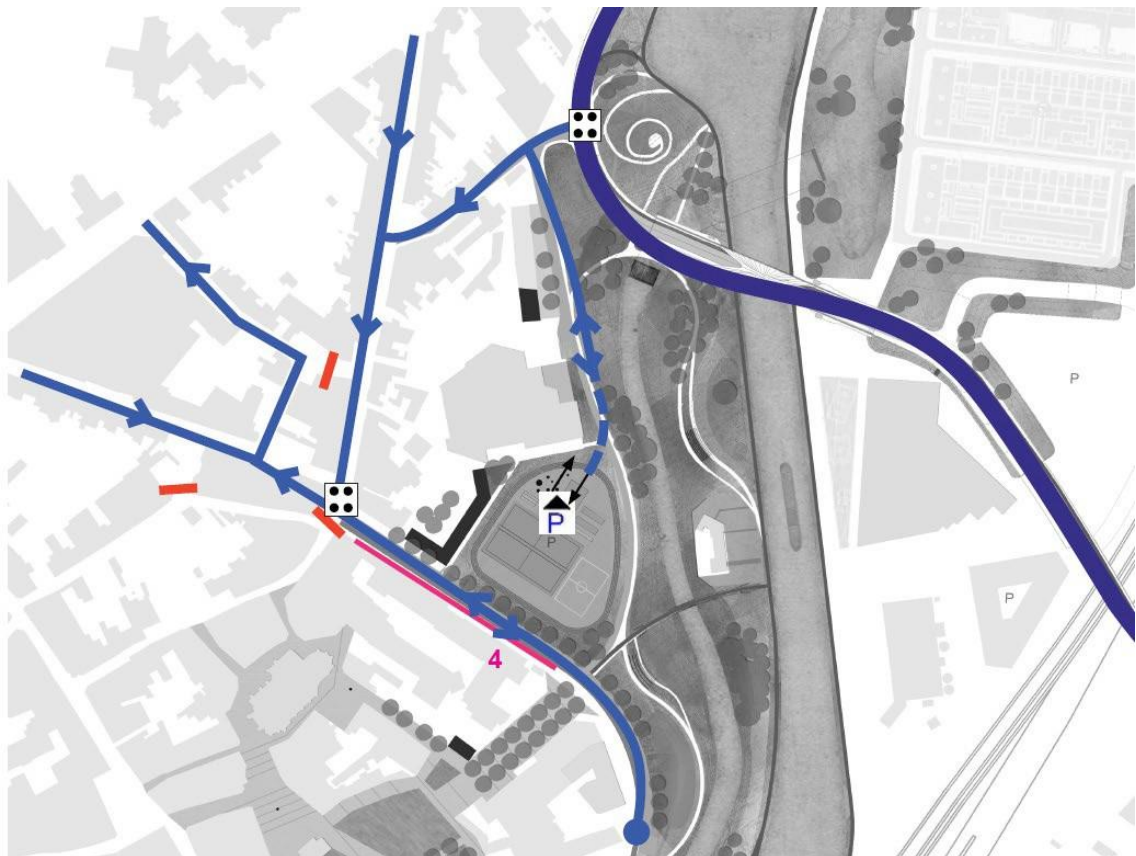
Een tweede topic is de bereikbaarheid van het scholencomplex langs de Parklaan en de Leide. Verkeer werven rond de schoolomgeving is een goed uitgangspunt maar de op te richten parking 400 meter verderop biedt geen oplossing voor de drop-off beweging van ouders. Parkeervoorzieningen met een ultra korte parkeertijd (maximaal 15 minuten) zullen duidelijk gefaciliteerd moeten worden op een bereikbare en nabije plaats om wildparkeren tegen te gaan. Het instellen van een specifiek parkeerregime kan er voor zorgen dat de parkeerplaatsen enkel gebruikt worden door ouders tijdens de schooluren.

De doorgaande verbinding voor gemotoriseerd verkeer over de Leide wordt volledig geknipt. Zo wordt een veilige en minder drukke schoolomgeving gecreëerd. Ten zuiden en ten noorden van de schoolstraat worden de drop-off zones voorzien zodat ouders alsnog kortbij kinderen kunnen afzetten of ophalen.

Voor de circulatie van het autoverkeer vanaf Monseigneur Senciestraat worden twee mogelijkheden weerhouden. Enerzijds kan, zoals in alternatief B weergegeven, een nieuwe ontsluitingsweg voor lokaal verkeer vanaf Monseigneur Senciestraat worden aangelegd richting de Nederhembbrug. Anderszijds kan de ontsluiting gebeuren naar N6 via Meiboom - Vanden Eeckhoudtstraat met een lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Brusselsesteenweg (alternatief A).

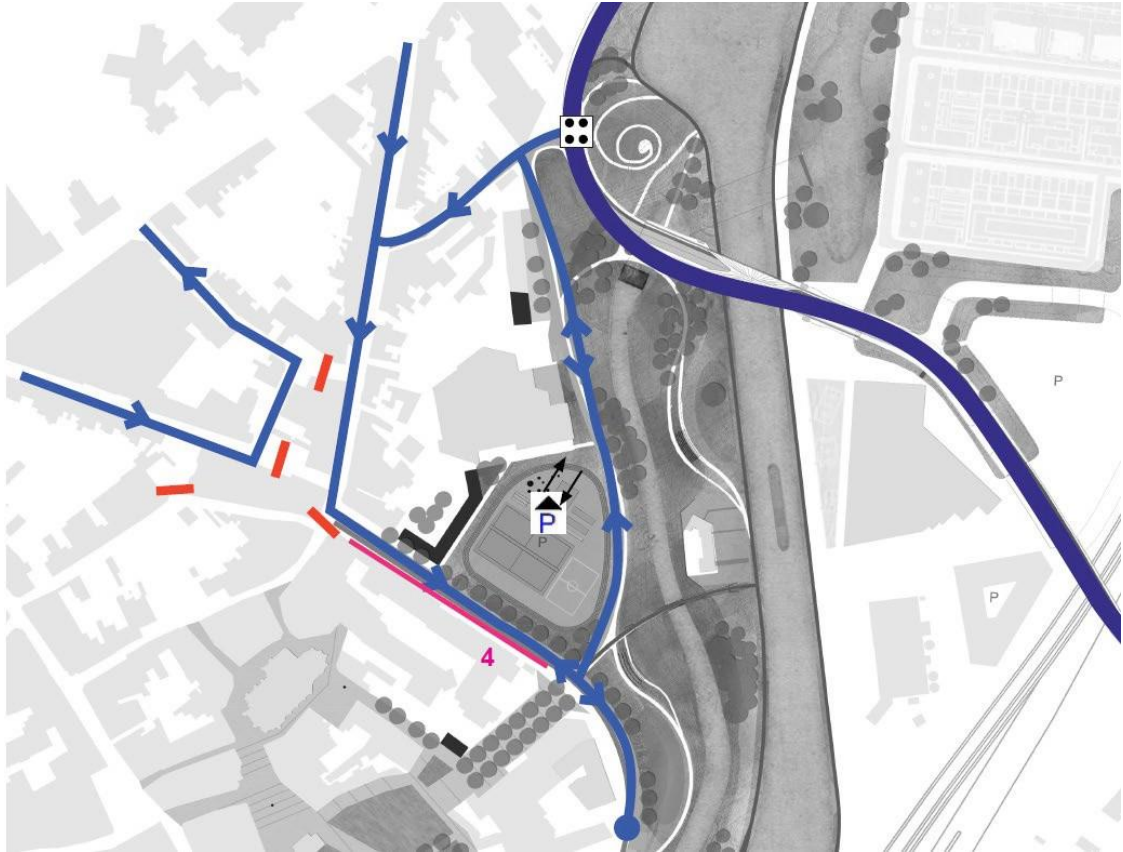
A. Voorkeursalternatief met ontsluiting naar N6

Ontsluiting naar N6 via Meiboom - Vanden Eeckhoudtstraat met een lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Brusselsesteenweg



B. Alternatief met nieuwe ontsluitingsweg doorheen het park richting de Nederhembrug

Een nieuwe ontsluitingsweg voor lokaal verkeer vanaf Moneigneur Senciestraat richting de Nederhembrug.



RUIMTELIJKE SITUERING VAN HET PLANGEBIED

Situering van het plangebied op macro-niveau

Kaarten – zie bijlage – aparte kaartenboek

Kaart 1 situering op macro-niveau

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van stad Halle. De stad situeert zich in het zuiden van de provincie Vlaams- Brabant en grenst aan het Waalse Gewest. Halle, gelegen ten zuidwesten van het Brussels Hoofdstedelijk gewest, wordt omringd door de volgende gemeenten:

- Sint-Pieters-Leeuw (noorden)
- Beersel en Eigenbrakel (oosten)
- Kasteelbrakel en Tubeke (zuiden)
- Pepingen (westen).

Halle bevindt zich langs de Zennerivier. De belangrijkste hoofdwegen zijn de gewestwegen N6, N7, N28 en N203a. Ten oosten van de stad bevindt zich autosnelweg E19 (oprit 21). Het station van Halle is gelegen op het kruispunt van spoorlijnen 1, 26, 94, 96, 96E, 96N. Al deze infrastructuur zijn van bovenlokaal belang en maken van Halle een goed bereikbare en goed ontsloten stad.

Situering op meso-niveau

Kaart 2 situering op meso-niveau

Het plangebied situeert zich in het noordoosten van Halle en is gelegen tussen de stadskern en de Zenne. Meer specifiek volgt het projectgebied het kanaal Brussel-Charleroi vanaf bufferzone Scheepswerfkaai in het noorden tot parking Leide in het zuiden. Het station bevindt zich, net als fietsostrade F20 (Halle, Brussel), aan de overzijde van de Zenne. Aan de overzijde van het kanaal bevinden zich het station met bijhorende spoorwegbundel en het zwembad.

Situering van het plangebied op micro-niveau – mogelijke afbakening van het plangebied

Kaart 3 situering op micro-niveau

Het plangebied bestaat uit het gebied rond sporthal 'de Bres'. De site wordt ontsloten door ontsloten door Scheepswerf- kaai, Jozef Michielstraat, Brusselsesteenweg, Monseigneur Senciestraat, Leide, Willamekaai en het kanaal Brussel-Charleroi. Het gebied wordt voornamelijk gekenmerkt door parkeerplaatsen en sportvoorzieningen in een groene setting. De Zennerivier stroomt ter hoogte van het plangebied onder het kanaal door. De recent aangelegde fietsersbrug 'Klarabrug' sluit in het zuiden aan op het plangebied.

5.1 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het RUP legt de voorschriften van bestemming, inrichting en beheer vast. Het is een volledig RUP, dat wil zeggen op zichzelf leesbaar. Het vervangt het onderliggende BPA Recreatiezone de Bres, BPA De Bres, RUP Parklaan-Zenne-Vondel, gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse en geldt bij vaststelling als enig bestemmingsplan voor de gebieden in kwestie. Het detaillerings-niveau is dat van een ruimtelijk uitvoeringsplan waarin de belangrijkste

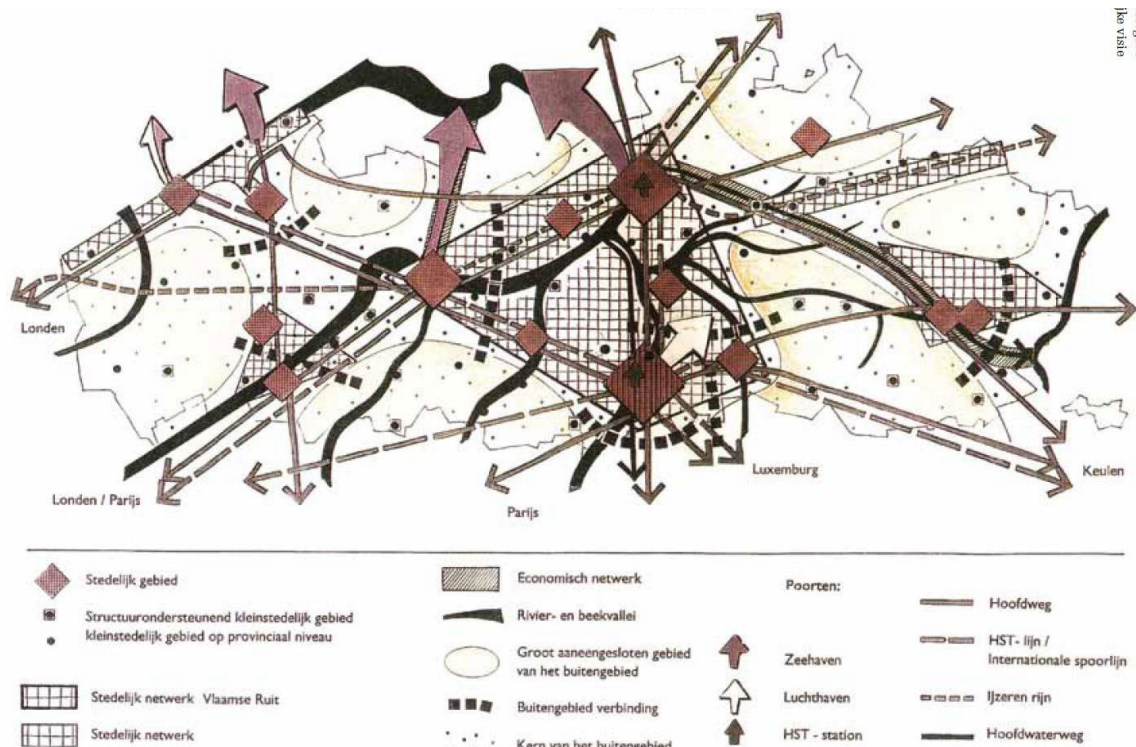
principes rond verbindingen, ontwikkeling, ontsluiting en publieke ruimte worden vastgelegd binnen de nieuwe bestemmingen en overdrukken.

6 RELATIE MET RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN OF RUIMTELIJKE BELEIDSPANNEN

6.1 Beleidsplannen op gewestelijk niveau

6.1.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV, 23/9/1997, partieel herzien 12/12/2003 en 17/12/2010) stelt het streven naar openheid en stedelijkheid voorop, uitgedrukt in de metafoor 'Vlaanderen: open en stedelijk'. De metafoor is ingegeven vanuit het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, vanuit de bestaande ruimtelijke structuur, de maatschappelijk-economische dynamiek van de samenleving en de bedreigingen die negatief inwerken op de ruimtelijke structuur. Met het streven naar openheid én stedelijkheid wenst het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen een trendbreuk te realiseren in het ruimtelijk beleid.



| Figuur 24: RSV - schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen

Het RSV selecteert Halle als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Het plangebied is integraal gelegen binnen het kleinstedelijk gebied. Binnen het stedelijk gebied Halle kunnen vanuit de ontwikkelingsperspectieven de toeristische en recreatieve infrastructuur opgedreven worden. Het historische karakter, het culturele erfgoed en de landschappelijke en/of natuurlijke waarden van de stad leveren hiertoe potenties. Als kleinstedelijk gebied selecteert het RSV Halle ook als economisch knooppunt.

6.1.2 Van RSV naar BRV

Met het oog op een nieuwe visievorming op lange termijn met betrekking tot de Vlaamse ruimte in het algemeen, zal het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vervangen worden door het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Het plan- proces om te komen tot een BRV is volop aan de gang. Op 4 mei 2012 werd het Groenboek BRV goedgekeurd door de Vlaamse regering als basis voor maatschappelijk debat. Het schetst de ruimtelijke toestand van vandaag, de maatschappelijke uitdagingen die hierop inwerken en een visie en aanzet tot strategieën om hiermee om te gaan. Op 30 november 2016 keurde de Vlaamse regering het Witboek BRV goed. Het Witboek BRV is een beleidsverklaring van de Vlaamse regering die de strategische krachtlijnen schetst voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia. Deze beleidsverklaring is de basis voor operationele maatregelen zoals het opmaken en bijsturen van regelgeving, instrumentarium, beleidskaders of ontwikkelingsprogramma's. Vanuit dit goedgekeurde Witboek is het zinvol om de duidelijke basis- principes reeds aan te wenden als onderdeel van het toetsingskader voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid en dus ook voor het RUP 'De Bres'.

Het Witboek BRV stelt dat het bestaande ruimtebeslag beter benut en de open ruimte maximaal gevrijwaard moet worden. Door het bestaande ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken wordt de druk op de open ruimte verminderd. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn. De ontwikkeling van nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in steden en dorpen.

Daarbij wordt ook gesteld dat een efficiënter ruimtegebruik niet betekent dat we onze steden en dorpen helemaal vol moeten bouwen. Een differentiatie is nodig, omdat iedere plek anders is. Sommige locaties zijn meer geschikt voor intensivering of verweving, omdat er al sprake is van een concentratie van functies. Zo werkt het Witboek BRV vanuit de knooppunt- en plaatswaarde van een locatie in functie van verdichting en kernversterking.

- De knooppuntwaarde van een locatie wordt beïnvloed door de nabijheid van het spoornetwerk en van A-buslijnen.
- De plaatswaarde van een locatie wordt beïnvloed door de nabijheid van diverse voorzieningen zoals bijvoorbeeld detailhandel en culturele of educatieve voorzieningen.

De studie 'ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen' die Ruimte Vlaanderen in 2016 uitvoerde in samenwerking met het VITO stelt dat de kern van Halle een zeer goed knooppuntwaarde en een zeer goed voorzieningenniveau heeft. Dit maakt de kern van Halle tot een geschikte locatie voor kernversterking.

Kaart 5 synthese knooppuntwaarde en voorzieningenniveau

6.1.3 Regeerakkoord Vlaamse regering 2019 – 2024

Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 legt de krijtlijnen vast voor de beleidsbeslissingen in de legislatuur 2019-2024. De open ruimte wordt maximaal gevrijwaard waarbij werk wordt gemaakt van een bouwshift. Op goed gelegen plaatsen worden kansen gecreëerd voor wonen. Kernversterking wordt gerealiseerd op de locaties die beschreven staan in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Bij iedere ontwikkeling moet aandacht zijn voor omgevingskwaliteit, mobiliteit, open ruimte, groenblauwe verbindingen en zuinig en efficiënt ruimtegebruik waarbij verharding beperkt wordt.

6.2 Beleidsplannen op Provinciaal niveau

6.2.1 Provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB)

Het ruimtelijke structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB) werd op 7 oktober 2004 bij ministerieel besluit goedgekeurd.

De stedelijke kern van Halle werd door de provincie geselecteerd binnen het structuur ondersteunend kleinstedelijk gebied. Binnen de stedelijke kernen wordt een stedelijk gebiedsbeleid gevoerd waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de kwaliteit en het aanbod van groene en open ruimte-elementen. Het wonen wordt prioritair gestimuleerd binnen de stedelijke kernen waarbij woonuitbreidingsgebieden zonder expliciete onderbouw kunnen worden aangesneden. De lokale en bovenlokale voorzieningen, met bundeling van functies, dienen optimaal gestimuleerd te worden. Indien mogelijk wordt gestreefd naar een maximale verweving van de economische activiteiten en hoogdynamische recreatie wordt prioritair gebundeld in de stedelijke kernen.

Het kleinstedelijk gebied Halle vormt een scharnierpunt tussen verschillende toeristisch-recreatieve netwerken. Halle vormt een toeristische-recreatief knooppunt in het Vlaams-Brabantse toeristisch- recreatieve netwerk van kanalen- en rivieren. Via Halle (als toeristisch-recreatief knooppunt dat goed ontsloten is) kan het toeristisch-recreatief netwerk Landelijke Kamer West verkend worden. Tenslotte heeft Halle potentieel als toeristisch-recreatief knooppunt binnen het stedelijk toeristisch-recreatief netwerk rond Brussel. Het kanaal Brussel-Charleroi wordt geselecteerd als een lijnelement waarlangs parallel een recreatief fietsroutenetwerk moet worden aangelegd. In het netwerk van kanalen en rivieren kunnen nieuwe watergebonden toeristisch-recreatieve activiteiten de bestaande toeristisch-recreatieve structuur versterken. Hoogdynamische infrastructuur zal geconcentreerd worden in de toeristisch-recreatieve knooppunten van het netwerk. Naast Halle zijn dit Vilvoorde en Grimbergen. Hier kunnen intensieve recreatievormen worden toegelaten.

Het RSVB situeert Halle grotendeels in de deelruimte Verdicht Netwerk. Het westelijke deel van Halle behoort echter tot de deelruimte Landelijke Kamer West. Het plangebied is integraal gelegen binnen het Verdicht Netwerk. De deelruimte 'Verdicht netwerk' wordt ingedeeld in subgebieden waarvoor specifieke ontwikkelingsperspectieven gelden. Halle behoort tot het subgebied Halle-Waterloo-Brussel.

- **Nederzettingsstructuur:** Voldoende woonaanbod en voorzieningenniveau moeten behouden blijven. De woonclusters dienen goed afgesloten te worden van industriële activiteiten door middel van groene buffers en open ruimteverbindingen.
- **Ruimtelijk-Economische structuur:** De stationsomgeving van Halle biedt mogelijkheden voor de uitbouw van personeelsintensieve functies (kantoren en diensten) en voor het wonen. De schaal van de kantoren moet in overeenstemming zijn met deze van Halle. De kantoren en diensten moeten steeds gemengd aanwezig zijn met andere functies en dienen een complementair aanbod te vormen op de kantoor- en bedrijvenszones van het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel en het regionaal stedelijk gebied Leuven.
- **Toeristisch-recreatieve structuur:** Het subgebied bezit onmiskenbaar een aantal toeristische potenties met onder andere het Hallerbos en de aanwezigheid van een aantal toeristische bezienswaardigheden en voorzieningen. Er moet gewerkt worden aan een betere spreiding van de recreanten over het hele gebied maar een verdere toeristische ontwikkeling is niet gewenst. De doortochten van de Zenne en het kanaal bieden een aanknopingspunt voor de toeristisch-recreatieve verkenning van de streek.

6.2.2 Beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant

De provincie Vlaams-Brabant doorloopt een traject voor de opmaak van een provinciaal beleidsplan ruimte. Op 11 oktober werd het ontwerp beleidsplan voorlopig goedgekeurd in de provincieraad.

6.3 Beleidsplannen op gemeentelijk niveau

6.3.1 Ruimtelijk structuurplan Halle

Het gemeentelijk structuurplan van Halle is op 3 september 2009 door de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant goedgekeurd. De kerngedachte doorheen de visie voor de gewenste ruimtelijke structuur bestaat dan uit de opwaardering en de versterking van de stad in al haar stedelijke functies. Halle heeft potentieel om de stedelijke pool te zijn waarnaar het Pajottenland en de ruime omgeving van Zenne, Zuun en Zoniën zich richten. 'Structuurplan Halle, 'stevige stad met bovenlokale uitstraling op de drempel van Vlaanderen' dient het ruimtelijk kader te bieden waarbinnen Halle zijn gewenste toekomstontwikkeling kan realiseren.

Halle wenst als stedelijk gebied een belangrijke woonfunctie in te vullen voor de bevolking van de Vlaamse regio tussen Wallonië en Brussel. Een gedifferentieerd en kwalitatief woningaanbod in het centrum, de stedelijke en de landelijke kernen van de stad Halle staat borg dat alle bevolkingsgroepen hun gading kunnen vinden in een aantrekkelijke (woon)omgeving. Het winkelapparaat en het voorzieningenniveau van de stadskern wordt verder uitgebouwd, een stedelijke uitstraling waardig, met respect voor de draagkracht van de stad en de behoeften van de regio.

De goede ontsluiting op het hoofdwegenet en de hoofdwegenstructuur doorheen het Halse grondgebied is een potentie die kan benut worden voor de opwaardering van de stad. Deze potentie kan slechts worden benut tegen de achtergrond van de leefbaarheid van de verschillende kernen en stadsdelen. Bijgevolg zullen initiatieven moeten genomen worden om het (doorgaand) autoverkeer in het centrum, de wijken en kernen terug te dringen. Het optimaliseren van het gebruik van de hoofdwegenstructuur is de sleutel voor het verkeersleefbaar maken van de verblijfsgebieden.

Voor Halle gelden volgende relevante doelstellingen:

- het versterken van de bovenlokale rol van Halle voor de ruime regio in al zijn stedelijke functies en met het centrum als zwaartepunt
- versterken van het wonen in het stedelijke gebied
- bundeling in de kernen van het buitengebied
- versterking en uitbouw van het voorzieningenniveau
- rol van de stadskern opwaarderen
- het optimaliseren van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid met in acht name van de bereikbaarheid
- locatiebeleid voor de verschillende activiteiten
- creëren van een langzaam verkeerswegennet
- ruimte voor recreatie met bovenlokaal en lokaal karakter
- de recreatieve uitstraling op bovenlokaal niveau versterken en inspelen op de potenties
- bundelen en uitwerken van een recreatief netwerk op lokaal niveau
- bundelen van de sport- en jeugdinfrastructuur
- uitbouw van een passief wandel- en fietstoerisme.

VISIE

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Halle deelt Halle op in drie deelruimten. Het plangebied van RUP 'de Bres' is gelegen binnen deelruimte 'Verstedelijkte Zennevallei en het stedelijk gebied Halle'.



De uitdaging voor deze deelruimte wordt gevormd door het zoeken naar evenwicht tussen:

- de bedrijvigheid langsheen het kanaal en de steenwegen
- de woon-, handels- en centrumfuncties van Halle-Centrum
- de natuurwaarden in de vorm van stapstenen langsheen de Zenne en indringende open ruimtevinger

De stad heeft ademruimte nodig. De aanwezige waterlopen kunnen hier een belangrijke rol bij spelen. De historische kern van Halle heeft zich ontwikkeld rond de Zenne. De historische activiteiten langs het kanaal. Het herstel van deze historische banden met het water en het stadsweefsel zal een meerwaarde bieden voor de uitbouw van een compacte en leefbare stad. Niet alleen worden de stadsdelen over het kanaal heen terug met elkaar verbonden (cf. supra) maar door de ontwikkeling van groene ruimtes en stedelijke ontmoetingsplaatsen langsheen het water en een fijnmazig netwerk van trage wegen, krijgt het stedelijke weefsel een verhoogde (be)leefbaarheid. Halle investeert in een kwalitatieve publieke ruimte. Door de realisatie van een volwaardig speelruimtwefsel, waarbij de aangegeven elementen worden geïntegreerd, wordt aan die doelstelling bijgedragen.

De band van de stad met het kanaal wordt verbeterd door de opwaardering van de kaaien. Deze kaaien vormen de uithangborden van de stad naar het kanaal en de spoorweg toe. Een opwaardering van het openbaar domein is vooral belangrijk langs de Suikerkaai, de Willamekaai en de Graankaai. Bij de verbreding van het kanaal, dient de herinrichting te worden afgestemd op een leefbare woonruimte langsheen het kanaal, met bijzondere aandacht voor zwakke weggebruikers en bewonersverkeer (Willamekaai). Investerings in nieuwe stedelijke ontmoetingsruimte, in verbeterde gemeenschapsvoorzieningen en economische activiteit dienen van de omgeving een aangename buurt te maken.

GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De stad heeft een duidelijke visie ontwikkeld over de ontwikkelingsmogelijkheden van de stad en de Verstedelijkte Zennevallei in relatie tot de draagkracht van het stedelijk weefsel

en de leefbaarheid van de woonomgeving en de groenstructuren. Ter hoogte van het stadscentrum worden industriegebieden langsheen de Verstedelijkte Zennevallei herbestemd voor woonfuncties, gemeenschapsfuncties en bedrijvigheid die verweefbaar zijn met de woonfunctie. De ligging van het stadscentrum aan het kanaal zijn troeven voor stadscentrum voor de ontwikkeling van een toeristische pool op bovenlokaal niveau. Daarnaast investeert de stad in het recreatief aanbod voor haar eigen inwoners. Culturele, sportieve en recreatieve voorzieningen worden verder uitgebouwd op stadsniveau en in functie van de lokale behoeften.

De bovenlokale recreatieve as langs het kanaal Charleroi-Brussel wordt uitgebouwd als bovenlokale recreatieve as met aandacht voor:

- recreatieve boottochten
- de aanleg van enkele aanlegsteigers ter hoogte van het stadscentrum voor particulier gebruik
- het bovenlokaal (provinciaal) recreatief fietsrouten netwerk
- de integratie van het kanaal met het stedelijk plein ter hoogte van het te vernieuwen sluiscomplex
- een nieuw stedelijk park langsheen de Zenne, dat als rust- en picknickplaats kan aangetakt worden op het bovenlokale fietsrouten netwerk langsheen het kanaal.

De stad streeft ernaar om één recreatief knooppunt voor harde recreatie te voorzien per kern. Voor Halle-centrum is Nederhem – De Bres geselecteerd als knooppunt dat wordt opgebouwd langsheen het huidige sportcomplex van de Bres (en de Sportoase-site).

7 RELATIE MET ANDERE RELEVANTE PLANNEN EN PROJECTEN

Volgende studies zijn relevant voor het plangebied:

- Studie Verleggen Zenneduiker
- Stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-De Bres (2015) (beschreven in punt 2.1)
- Landschapspark (2017) (beschreven in punt 2.2)
- Bouwmeester Scan Halle (2019).

7.1 Verleggen van de Zenneduiker

VMM liet een studie uitwerken waarin verschillende tracés voor de Zenne en de inpassing van de nieuwe Zennekoker ruimtelijk en technisch zijn onderzocht. Hierbij zijn drie verschillende alternatieve tracés uitgewerkt.

In het ontwerp van het gekozen tracé (variant 3) verdwijnt de atletiekpiste op deze plek en wordt de groenzone gemaximaliseerd.

De parkeerzone langs het kanaal (36 parkeerplaatsen) verdwijnt en biedt plaats aan een maximalisering van de groen- zone. Waterwegen en Zeekanaal NV heeft tijdens het proces echter aangegeven dat de Zennekoker omwille van de hoge uitvoeringskost wellicht niet op de tot nu toe voorziene locatie kan worden ingepast, hierover is nog geen formele beslissing gevallen. In dit geval moet de koker veel zuidelijker nabij de huidige komen te liggen (variant 1).



| Figuur 25: variant 1 uit de alternatievenstudie tracé Zenne (OMGEVING i.s.m. SBE)



| Figuur 26: variant 3 uit de alternatievenstudie tracé Zenne (OMGEVING i.s.m. SBE)

7.2 Bouwmeester scan Halle

De Bouwmeester Scan is een tool, ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester, om de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes van gemeentes in kaart te brengen en concrete projecten en ingrepen aan te reiken. Het uiteindelijke doel van de Scan is de leefomgeving van de geanalyseerde gemeente aangenamer, gezonder, beter uitgerust, klimaatadaptief, klimaatrobuuster en inclusiever te maken.



| Figuur 27: Kaart transitieagenda – eindrapport Bouwmeester Scan Halle

In 2019 werd het eindrapport van de Bouwmeester Scan voor Halle gepubliceerd. Uit de diagnose vloeiden drie ambities:

1. Continuïteit in de groenstructuur: groen tot in het stadshart.
 Halle is omringd door drie landschappen, het Hallerbos, het Pajottenland en de Zennevallei, die de basis kunnen vormen voor de toekomstige stedelijke structuur. Het is van belang dat de landschappen bereikbaar zijn via recreatieve fietsroutes vanuit het stadshart, daarnaast kunnen zijtakken van de Zennevallei in de binnenstad meer zichtbaar gemaakt worden en meer ruimte krijgen.
2. Bereikbaarheid als voorwaarde: infrastructuur als structureel element voor toekomstige ontwikkelingen
 Het kanaal Brussel-Charleroi is een regionale corridor met een groen-blauw karakter die fietsers binnen 45 minuten naar centrum Brussel brengt. Tezamen met het wegennet biedt het kansen om de stadskern af te bakenen en verdere uitbreiding richting het buitengebied tegen te gaan. Daarbij kan de stationsomgeving als regionale hub gezien worden en als een locatie voor duurzame verdichting. Stations Lembeek en Buizingen kunnen fungeren als lokale hubs. In de toekomst kunnen aan deze drie mobiliteitshubs pendelaars overstappen op lokaal openbaar vervoer of de fiets, waardoor de binnenstad autoluw kan gemaakt worden.
3. Kernversterking: het verenigen van twee stadshelften.
 De historische stadskern van Halle ligt binnen de oude stadsvesten, maar de huidige nieuwe binnenstad ligt wel aan twee kanten van de Zenne met het station als

middelpunt. Om deze twee helften met elkaar te verbinden, is de nieuwe fiets- en voetgangersbrug ten noorden van het station van belang. Daarnaast streeft Halle naar een fiets- en voetgangersvriendelijke binnenstad, waardoor een strenger parkeerbeleid noodzakelijk zal zijn en een langzame uitfasering van het parkeren van auto's in de binnenstad.

8 FEITELIJKE EN JURIDISCHE CONTEXT VAN HET PLANGEBIED

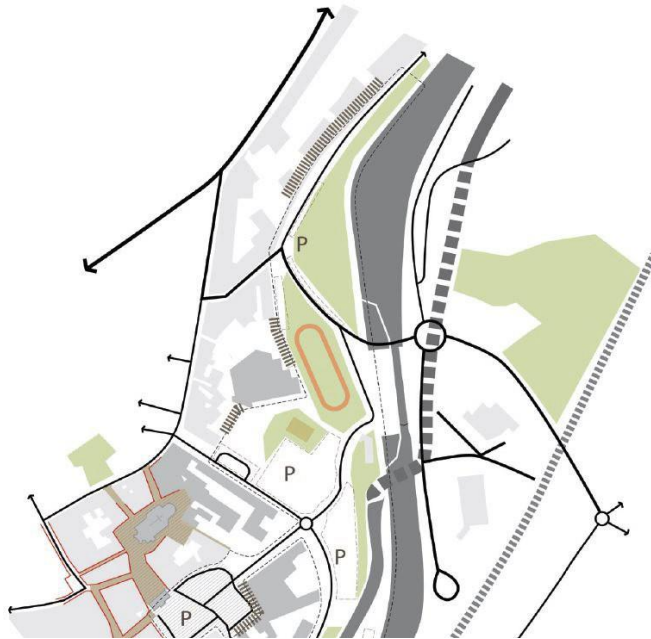
8.1 Feitelijke context

Kaart 4 feitelijke context

Het plangebied ligt landschappelijk ingesloten tussen lijninfrastructuren, meer bepaald het kanaal en de bebouwingslinten langs steenwegen. De bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied wordt gekenmerkt door een opeenvolging van grote onbebouwde ruimten die vandaag hoofdzakelijk in gebruik zijn als parkeerterrein en sportvoorzieningen.

Site De Bres kent volgende functies:

- parkeerzones (parking Scheepswerfkaai, parking Louis Thibaut, parking achter de sporthal, parking Halle, parking De Bres, parking Leide)
- sportvoorzieningen (beachvolleybal, atletiekpiste, skatepark, sporthal)
- woningen langsheen Brusselsesteenweg, Jozef Michelstraat, Louis Thibautstraat (westen)
- groene strook langsheen het kanaal Brussel-Charleroi



| Figuur 28: bestaande ruimtelijke structuur

Sportcomplex De Bres wordt aan noordoostelijke zijde begrensd door een halfopen bouwblok met in hoofdzaak woningen. In het plangebied komen een aantal onafgewerkte randen voor: de randen van het bouwblok ter hoogte van sportcomplex De Bres en de achterkantsituatie langs Scheepswerfkaai.

De Zenne en het kanaal flankeren de oostzijde van het projectgebied. Deze waterlopen bepalen van oudsher mee het beeld van Halle. Zij zijn drager van een bovenlokaal traag netwerk en van de noord-zuid gerichte, veeleer fragmentaire groene ruimte. In het zuiden sluit deze groene ruimte aan op de Zenneparkstructuur van het Albert- en Elisabethpark.

Aan de oostelijke zijde van het plangebied loopt een dichte groenstrook langsheen de Zennerivier en langsheen het kanaal Brussel-Charleroi. De groenstrook ter hoogte van Willamekaai bestaat uit een bomenrij, afgewisseld met struiken en grasland.

Site De Bres kent aanzienlijke hoogteverschillen. De Zenne ligt ingesneden in het landschap. Het sportcomplex met bijhorende buitensportinfrastructuur is hoger gelegen. Ook parking Halle en parkeerzone De Bres liggen verhoogd.

8.2 Juridische context

8.2.1 Bestemmingsplannen

GEWESTPLAN

Kaart 6 gewestplan

Het plangebied is gelegen in het gewestplan Halle - Vilvoorde – Asse (B.S. 15 april 1977). Volgende gewestplanbestemmingen komen er voor:

- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- recreatiegebied
- bufferzone.

Deze bestemmingen zijn binnen het plangebied gedetailleerd en gedeeltelijk vervangen door de bestemmingen van navolgende B.P.A.'s en RUP.

BIJZONDERE PLANNEN VAN AANLEG (BPA)

Kaart 7 BPA Recreatiezone De Bres

In het plangebied is het bestaande BPA Recreatiezone De Bres gelegen. Volgende bestemmingen zijn van toepassing:

- Art. 2: openbare weg
- Art. 3: parkeerzones
- Art. 4: vijver
- Art. 5: zone voor sportcomplex
- Art. 6: groenaanleg
- Art. 7: groenschermen
- Art. 8: algemene bepalingen woonzones
- Art. 9: algemeen geldende voorschriften woonzones
- Art. 10: bouwstroken
- Art. 11 bouwstrook voor garage (Thibautstraat)
- Art. 12: strook van bijgebouwen
- Art. 13: zone voor tuinen
- Art. 14: zone voor autobergplaatsen

Kaart 8 BPA De Bres

In het plangebied is een klein gedeelte van BPA De Bres gelegen. Volgende bestemmingen zijn van toepassing:

- Art. 2: openbare weg
- Art. 4: openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen
- Art. 5: strook voor achterbouw
- Art. 7: aaneengesloten bebouwing
- Art. 8: zone voor bijgebouwen
- Art. 9: koeren en tuinen

Kaart 9 RUP Parklaan-Zenne-Vondel**RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN (RUP)**

Een klein deel van het RUP 'Parklaan-Zenne-Vondel' is gelegen in het plangebied. Volgende bestemmingen zijn van toepassing:

- Art. 5: zone voor openbare wegenis
- Art. 5.3: zone voor groen parkeergebied
- Art. 5.5: verbinding voor zacht verkeer langs de Zenne
- Art. 11: zone voor waterloop
- Art. 12: zone onderhoudsstrook
- Art. 13.2: zone voor park B
- Art. 13.4: constructie in parkzone
- Art. 15: zone voor verkeerskundige maatregelen B

8.2.2 Verkavelingen

Er zijn geen verkavelingen van toepassing in het plangebied.

8.2.3 Rooilijnplannen

Er zijn geen rooilijnplannen van toepassing in het plangebied.

8.2.4 Atlas der buurtwegen

Kaart 10: Atlas der Buurtwegen

Sinds 1 september 2019 geldt het nieuwe decreet gemeentewegen. Het decreet geeft één juridisch statuut aan alle wegen in beheer van de gemeente. Het statuut van 'Buurtweg' is hierbij vervallen. Het gemeentewegendecreet stelt dat door elke gemeente een gemeentelijk wegenregister aangelegd en beheerd moet worden. Dit register vervangt aldus de Atlas der buurtwegen.

Volgende gemeentewegen (Atlas der buurtwegen) zijn gelegen binnen het plangebied:

- Buurtweg nr. 59
- Buurtweg nr. 60

8.2.5 Atlas der waterlopen

Kaart 11 Atlas der waterlopen

In het zuiden van het plangebied loopt de Zenne. Dit is een geklasseerde waterloop van eerste categorie.

9 EFFECTEN VAN HET RUP

Het onderzoek tot MER en de watertoets maken integraal deel uit van de scopingnota. Na het in beschouwing nemen van de MER-screening concludeerde team-MER dat geen plan-MER moet opgemaakt worden.

Het advies van Team MER dd. 16 januari 2023 is opgenomen als bijlage bij de toelichtingsnota.

10 JURIDISCH-ADMINISTRATIEVE ASPECTEN

10.1 Opsomming van strijdige en op te heffen voorschriften

Volgende tabel geeft een opsomming van alle bestemmingen van het gewestplan en de vigerende ruimtelijke bestemmingsplannen en uitvoeringsplannen die door de uitvoering van het RUP zullen opgeheven en vervangen worden.

nr	bestaande bestemming	nieuwe bestemming
1	tuinen	zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies
2	recreatiegebied	zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies
3	zone voor sportkompleks	zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies
4	recreatiegebied	park
5	groenschermen	zone voor wonen
6	openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen	zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies
7	zone voor groenaanleg en toegangen	zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies
8	groenschermen	zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies
9	vijver	zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies

De afwijkingen worden grafisch weergegeven op het plan dat als aparte bijlage bij het dossier is gevoegd.

Motivatie van afwijkingen t.o.v. de bestaande bestemmingsplannen

De verschillende aangebrachte wijzigingen worden doorgevoerd om de uitbouw van een vernieuwd sportcentrum De Bres in Halle mogelijk te maken samen met de creatie van een landschapspark aan de Zenne.

10.2 Ruimtebalans

HARD naar HARD					14.870 m²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
	woongebied	WON	zone voor wonen	WON	1.377 m ²
	Aaneengesloten bebouwing	WON	zone voor wonen	WON	3.518 m ²
	strook voor bijgebouwen	WON	zone voor wonen	WON	560 m ²
	koeren en tuinen	WON	zone voor wonen	WON	232 m ²
	tuinen	WON	zone voor wonen	WON	4.513 m ²
	zone voor autobergplaatsen	WON	zone voor wonen	WON	1.376 m ²
	bouwstrook voor garages	WON	zone voor wonen	WON	57 m ²
1	tuinen	WON	zone voor gemeenschapsvoorzieninge	GNV	296 m ²
2	recreatiegebied	REC	zone voor gemeenschapsvoorzieninge	GNV	2.941 m ²
3	zone voor sportcomplex	REC	zone voor gemeenschapsvoorzieninge	GNV	6.118 m ²
HARD naar ZACHT					15.051 m²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
4	recreatiegebied	REC	park	OVG	15.051 m ²
ZACHT naar ZACHT					11.439 m²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
	bufferzone	OVG	park	OVG	10.218 m ²
	zone voor park B	OVG	park	OVG	1.073 m ²
	zone voor groenaanleg en toegangen	OVG	park	OVG	148 m ²
ZACHT naar HARD					10.800 m²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
5	groenschermen	OVG	zone voor wonen	WON	23 m ²
6	openbaar groen, parkeerruimten en d	OVG	zone voor gemeenschapsvoorzieninge	GNV	3.214 m ²
7	zone voor groenaanleg en toegangen	OVG	zone voor gemeenschapsvoorzieninge	GNV	5.422 m ²
8	groenschermen	OVG	zone voor gemeenschapsvoorzieninge	GNV	1.432 m ²
9	vijver	OVG	zone voor gemeenschapsvoorzieninge	GNV	709 m ²

Een grafisch overzicht van de wijzigingen in de ruimtebalans en mogelijke planbaten en planschade worden grafisch weergegeven op het plan dat als aparte bijlage bij het dossier is gevoegd.

11 MOGELIJKE INZET VAN INSTRUMENTEN NAAST HET RUP

Het RUP De Bres legt de juridische basis vast op het vlak van bodembestemming, inrichting en beheer van het plangebied. Parallel aan de opmaak van het RUP werd een wedstrijd georganiseerd om de nieuwe invulling van de sportinfrastructuur alsmede het Zennepark te concretiseren (zie H4).

11.1 Landschapspark Halle

Het openleggen van de Zenne zal een impact hebben op het reliëf van het park. Er zal een helling gecreëerd worden naar de Zenne die een pak lager ligt. Dit werd al eens bekeken in de studie over het Landschapspark Halle. Maar dit landschapsonwerp zal nog gedetailleerder uitgewerkt worden. Ook 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.

11.2 Sporthal

De sportdienst van Halle brengt in kaart welke activiteiten er in de toekomst in de nieuwe sporthal georganiseerd worden en welke ruimte deze sportactiviteiten nodig hebben. Deze beslissingen worden gemaakt in overleg met de verenigingen die momenteel gebruik maken van de bestaande sporthal.

Voorts zal aan het stadspanel een aantal open vragen over vrijetijdinfrastructuur gesteld worden. Het stadspanel omvat een representatieve staal van de Halse bevolking, die een aantal keer per jaar uitgebreid bevestigd worden over een aantal kwesties.

Er werd ondertussen een consortium van architectenbureaus aangesteld voor het ontwerp van de sporthal. Bij dit ontwerp is het van belang dat er een interactie plaatsvindt tussen de sportinfrastructuur en het park. Voorts is het belangrijk dat de sporthal ook kan fungeren als een landmark, een herkenningspunt voor de stad.

11.3 Recht van voorkoop

Om het openleggen van de Zenne niet te hypothekeren en alle functies in het park goed af te stemmen, wordt ter hoogte van het (toekomstig) tracé van de waterloop een voorkooprecht ingesteld voor specifieke constructies. Het betreft de zone tussen Leide en Willamekaai en de omgeving van Slingerweg. Meer specifiek zal het voorkooprecht betrekking hebben op de reeds aanwezige bebouwing in deze zone (sluiswachterswoningen en gebouwen huidige Puzzles).

12 BIJLAGEN

De volgende bijlagen zijn apart toegevoegd aan het dossier:

12.1 Kaartenbundel

12.2 Mobiliteitsstudie ikv haalbaarheidsstudie Possozplein-Slingerweg-De Bres (2015)

12.3 Nota ontwerp onderzoek

12.4 Wedstrijddossier POSSOO & DE BRES

12.5 Advies team MER op scopingnota versie 3

12.6 Plan afwijkingen van het gewestplan

12.7 Plan met mogelijke planbaten en planschade