

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

SCOPINGNOTA

fase ontwerp

versie advies team-MER



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
3	Scopingnota_versie structureel overleg/advies Team MER	23/11/2022-rv	al	3.0
	Scopingnota_versie Team MER	07/12/2022-rv	al	3.1
	Scopingnota_met advies team MER	16/01/2023-rv	al	3.2

Inhoudsopgave

Scopingnota	6
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding van het RUP.....	7
1.2 Noodzaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)	7
1.3 De scopingnota als onderdeel van het gemeentelijk RUP.....	7
2 Historiek van het planproces voorafgaand aan de opstart van het RUP	9
2.1 Stadsvernieuwingsproject Possozplein – Slingerweg – De Bres.....	9
2.2 Landschapspark Halle.....	12
2.2.1 Nieuwe stedelijke Zenne	13
2.2.2 Ontwerp schakelgebied De Bres - Nederhem.....	14
3 Samenvatting van de voornaamste aanpassingen naar aanleiding van de adviesvraag en publieke consultatie	19
4 Wedstrijddossier POSSOO & DE BRES	22
5 Beschrijving van het voorgenomen plan	24
5.1 Doelstellingen	24
5.2 Visie met betrekking tot het bereiken van de doelstellingen	24
5.2.1 De realisatie van het landschapspark mogelijk maken	24
5.2.2 Het herinrichten in functie van een autoluwe omgeving	26
5.2.3 Het aanreiken van een toekomstvisie voor de sporthal.....	27
5.2.4 Een geconcentreerde parkeervoorziening mogelijk maken	27
5.2.5 De versterkingen van het woonweefsel mogelijk maken t.h.v. de onafgewerkte randen	28
5.3 Gewenste ruimtelijke structuur	29
5.4 Beschrijving van de onderzochte alternatieven.....	30
5.4.1 Locatiealternatieven	30
5.4.2 Inrichtingsalternatieven voor sporthal en parkeren	30
5.4.3 Inrichtingsalternatieven ontsluiting gemotoriseerd verkeer.....	36
6 Ruimtelijke situering van het plangebied	39
6.1 Reikwijdte en detailleringsgraad.....	39
7 Relatie met ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijke beleidsplannen	41
7.1 Beleidsplannen op gewestelijk niveau	41
7.1.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	41
7.1.2 Van RSV naar BRV	42
7.1.3 Regeerakkoord Vlaamse regering 2019 – 2024.....	42
7.2 Beleidsplannen op Provinciaal niveau	43

7.2.1	Provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB).....	43
7.2.2	Beleidsplan ruimte Vlaams-Brabant	44
7.3	Beleidsplannen op gemeentelijk niveau.....	44
7.3.1	Ruimtelijk structuurplan Halle.....	44
8	Relatie met andere relevante plannen en projecten.....	47
8.1	Verleggen van de Zenneduiker.....	47
8.2	Bouwmeester scan Halle.....	48
9	Feitelijke en juridische context van het plangebied	50
9.1	Feitelijke context	50
9.2	Juridische context	51
9.2.1	Bestemmingsplannen.....	51
9.2.2	Verkavelingen	52
9.2.3	Rooilijnplannen.....	52
9.2.4	Atlas der buurtwegen.....	53
9.2.5	Atlas der waterlopen.....	53
10	Effecten van het RUP	54
10.1	Onderzoek tot m.e.r.....	54
10.1.1	Methodiek	54
10.1.2	Toepassingsgebied	54
10.1.3	Alternatieven.....	55
10.1.4	Beoordeling milieueffecten	56
10.1.5	Grensoverschrijdende effecten.....	84
10.1.6	Besluit.....	84
10.2	Advies team MER	85
10.3	Watertoets.....	86
10.3.1	Besluit.....	87
11	Mogelijke inzet van instrumenten naast het rup	94
11.1	Landschapspark Halle.....	94
11.2	Sporthal	94
11.3	Recht van voorkoop	94
12	Bijlagen	95
12.1	Kaartenbundel	95
12.2	Mobiliteitsstudie ikv haalbaarheidsstudie Possozplein-Slingerweg-De Bres (2015).....	95
12.3	Nota ontwerp onderzoek	95
12.4	Bespreking en verwerking van de adviezen en reacties naar aanleiding van de adviesvraag en publieke consultatie.....	95
12.5	RVR-toets.....	95

12.6	Wedstrijddossier POSSOO & DE BRES	95
12.7	Advies team MER op scopingnota versie 2	95
12.8	Advies team MER op scopingnota versie 3	95

SCOPINGNOTA

De scopingnota bevat verschillende hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 betreft de aanleiding van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de plaats van de scopingnota binnen de procedure van het RUP.
- Hoofdstuk 2 schetst kort de historiek van het planproces voorafgaand aan de opstart van het RUP.
- Hoofdstuk 3 vat de belangrijkste aanpassingen samen, die naar aanleiding van de adviesvraag en publieke consultatie in de scopingnota zijn doorgevoerd en die bijgevolg afwijken van de inhoud van de startnota.
- Hoofdstuk 4 beschrijft het wedstrijdossier aangaande de inrichting van het plangebied en bijhorende aanpassingen aan het RUP.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de doelstellingen en de krachtlijnen van het voorgenomen plan en de mogelijke alternatieven.
- Hoofdstuk 6 schetst kort de ruimtelijke situering van het plangebied, de reikwijdte en detailleringsgraad.
- Hoofdstuk 7 legt de relatie van het RUP met de relevante structuurplannen en ruimtelijke beleidsplannen.
- Hoofdstuk 8 bespreekt de andere relevante plannen en initiatieven.
- Hoofdstuk 9 gaat in op de feitelijke en juridische context van het plangebied
- Hoofdstuk 10 beschrijft een toetsing van de plan-MER-plicht en de onderzochte effecten van het RUP.
- Hoofdstuk 11 beschrijft de mogelijke inzet van instrumenten naast het RUP.

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 2022 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, start het stadsbestuur nu met de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), genaamd 'De Bres'.

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 voorkeuren 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, die 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 10).

1.3 De scopingnota als onderdeel van het gemeentelijk RUP

De opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) gebeurt conform de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en de bijhorende besluiten en latere wijzigingen hiervan.

Het planproces kent vijf fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De scopingnota is de tweede van vijf nota's (startnota - scopingnota - voorontwerp RUP - ontwerp RUP - RUP), die elkaar opvolgen.

Voorliggend document is de scopingnota van het RUP De Bres. De scopingnota is het resultaat van de verwerking van de ontvangen adviezen en inspraakreacties met betrekking tot de startnota, die werd opgemaakt in de eerste fase van het planproces en voorwerp was van een publieke consultatie en adviesvraag. Een overzicht van de adviezen en inspraakreacties en de antwoorden hierop, is terug te vinden als aparte bijlage van deze scopingnota. De scopingnota bevat dezelfde onderdelen als de startnota en bouwt erop verder. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de voornaamste aanpassingen naar aanleiding van de adviesvraag en publieke consultatie.

In deze scopingnota is vooral inhoudelijke informatie over het RUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota, die in deze fase samen met de scopingnota raadpleegbaar is. Voorliggende scopingnota en procesnota betreffen een derde versie. De scopingnota werd al eens opgesteld en voor advies overgemaakt aan diverse adviesinstanties (versie 1) en nadien bijgestuurd (versie 2). Vervolgens werd hij overgemaakt aan Team MER. Team MER adviseerde de scopingnota op 23 maart 2022 en besloot dat er geen plan-MER moest worden opgesteld (zie bijlage).

Maar 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. Team-MER heeft m.b.t. de screening van de milieueffecten in de tweede versie van de scopingnota reeds vastgesteld dat er geen plan-MER dient te worden opgemaakt. Gezien er echter sprake is van enkele wijzigingen aan het planvoornemen wordt het dossier desalniettemin opnieuw voorgelegd aan Team-MER.

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.

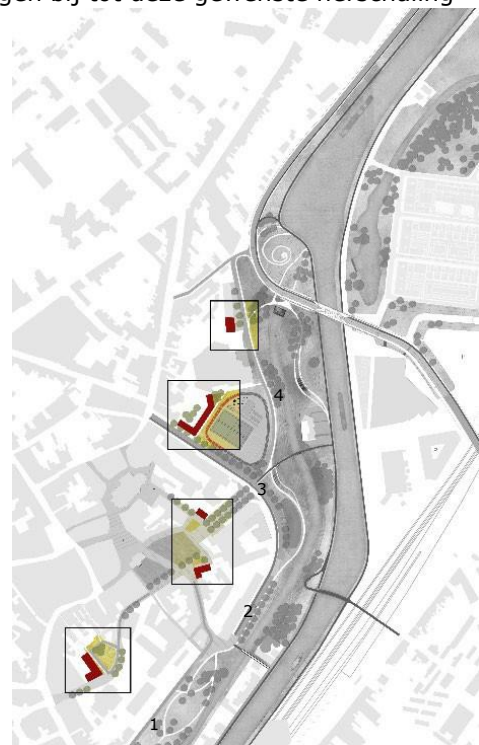
De stadsvernieuwing moet in het projectgebied een stedelijke centrumconditie scheppen. Om dit stedelijk karakter in het projectgebied te ontwikkelen dringt een herschaling van het stadsdeel zich op. Zowel het herstellen van de historische logica als het kwaliteitsvol integreren van de geplande infrastructuurwerken 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

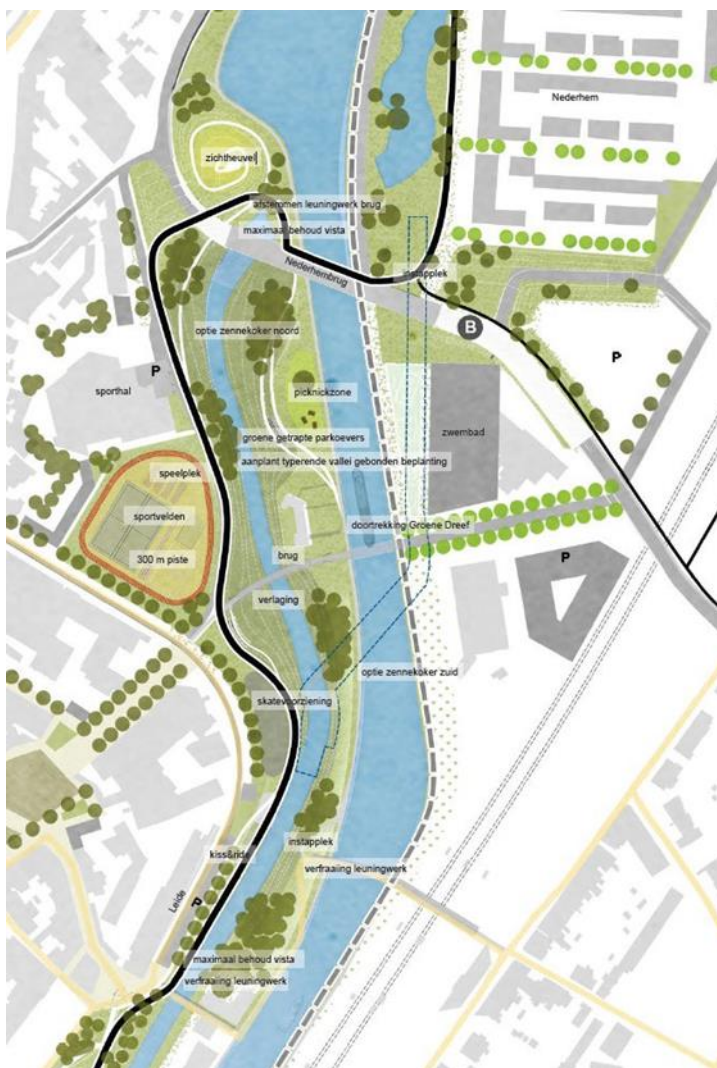
- Verlaagde verblijfsplekken langs Zenne
- Zitgelegenheid langs sport- en speelzones

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 spelprismen 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.

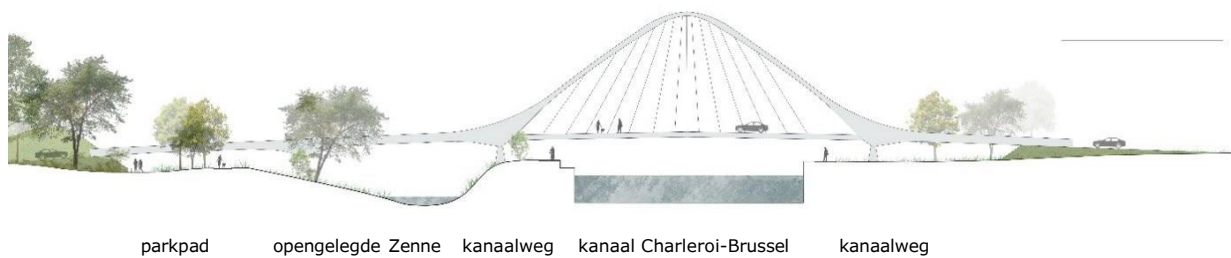
Het voorplein voor De Bres, boven de ondergrondse parking, wordt ingericht als multifunctioneel grasplein waar sportactiviteiten kunnen doorgaan, maar ook evenementen, de markt enz.



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



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



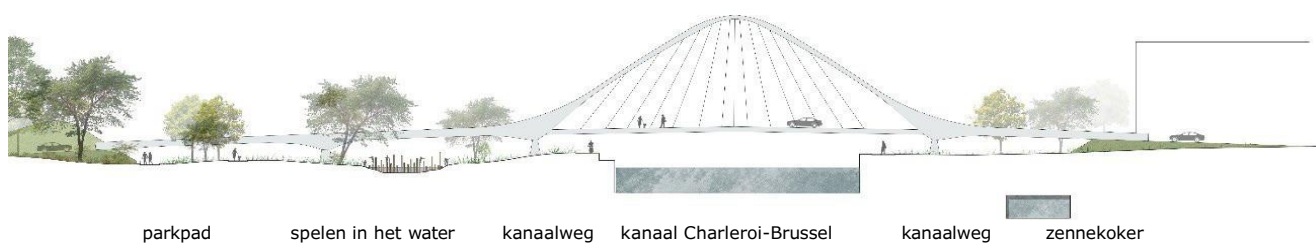
| Figuur 7: principesnede schakelgebied Zennepark



| 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)

3 SAMENVATTING VAN DE VOORNAAMSTE AANPASSINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE ADVIESVRAAG EN PUBLIEKE CONSULTATIE

Als aparte bijlage zijn de opmerkingen en suggesties uit de adviesvraag en de publieke consultatie aan voorliggend dossier gevoegd, alsook hoe deze zijn verwerkt. In functie van de 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. Deze vond plaats op woensdagavond 19 mei 2021. Daarnaast werd er een openlucht tentoonstelling opgesteld aan sporthal De Bres, die momenteel fungeert als vaccinatiecentrum. De tentoonstellingspanelen hingen er gedurende de 60 dagen publieke raadpleging.

Toevoeging van de kadering van het RUP binnen een toekomstvisie voor de stad Halle:

- 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.

Aanpassingen omtrent het park langs de Zenne:

- Inrichting van het park:
 - Aandachtspunt voor fase 3 (voorontwerp RUP): voldoende vrijheidsgraden inbouwen in het RUP voor inrichting publiek domein.
 - In deze fase worden er nog geen uitspraken gedaan over de concrete inrichting van het park. Er is in het ont- werpend 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'. Daarnaast is het ook een doelstelling van het RUP is om de verblijfskwaliteit aan de Zenne te verbeteren. Het voorzien van terrassen aan de Zenne is dus zeker ook de bedoeling. 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. In de fase wordt er nog een participatiemoment georganiseerd voor de concrete inrichting van het park.
 - De bespreking van de discipline water is verder uitgewerkt als watertoets.

Aanpassingen omtrent het vernieuwen van de sporthal

- Verduidelijking keuze nieuwe sporthal:
 - De keuze voor een nieuwe sporthal te voorzien op een nabijgelegen alternatieve locatie is gebaseerd op de goede ligging en bereikbaarheid van het plangebied. 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 veel door de scholen van Halle gebruikt, die in de nabije omgeving gelegen zijn.

- De bouw van een nieuwe sporthal heeft enkele voordelen, zoals het herorganiseren van het parkeergebeuren binnen het plangebied en een grotere interactie tussen park en sporthal. Daarom is dat beschreven als voorkeursalternatief. De mogelijkheid van een grondige renovatie van de bestaande sporthal wordt echter nog steeds meegenomen in het plan als alternatief voor nieuwbouw. Er is daaromtrent nog geen definitieve beslissing genomen, waarbij inderdaad de kosten en baten aan elkaar afgewogen zullen moeten worden.

Aanpassingen omtrent nieuwe woonontwikkeling aan rand van het park

- Voldoende vrijheidsgraden voor functies in het nieuw gebouw aan Senciestraat. De bestemmingen woonzone, kantoren, handel en openbaar nut moeten mogelijk blijven, voor zover de bestemming geen aanzienlijke overlast voor de buurt met zich meebrengt. Het principe van levendige plint blijft behouden, waarbij de publieksaantrekkende functies en interactie met het park zich voornamelijk op de gelijkvloerse verdieping bevinden.

Aanpassingen omtrent mobiliteit

- Fietsenparkings opnemen:
 - Bij een autoluw gebied, gericht op voetgangers en fietsers, horen uiteraard ook fietsenparkings. In de steden- bouwkundige voorschriften van het RUP zullen normen worden opgelegd, die een verplicht aantal fietsstalplaatsen opleggen bij zowel de nieuwe ontwikkeling aan de rand van het park als bij de sporthal.
- Gehele parkeervisie verduidelijken:
 - Er is gekozen voor een parkeerbeleid met betalend parkeren in het hele stadscentrum. Er wordt gekozen om de gebruiker te laten betalen.
 - Er worden ongeveer 300 parkeerplaatsen voorzien. Dit is een compensatie voor parking De Bres, parking Leide, de parking naast de atletiekpiste en de parkeerzone aan de L. Thibautstraat. In de ontwerpfase wordt pas het definitieve getal vastgelegd. Daarbij 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.
 - Er heeft een onderzoek plaats gevonden m.b.t. 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.
- Circulatie naar en op de site zelf:
 - 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 de nabijheid van 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.
 - Verkeersleefbaarheid van de Louis Thibautstraat: Bij de inrichting van het park en de toegang naar de ondergrondse parkeergarage zal rekening gehouden moeten worden met de verkeersleefbaarheid van de Louis Thibautstraat. Eventueel via een woonerf voor de woningen en een apart parallelbaantje naar de sporthal.
 - Geen weg voor zwaar verkeer door het park

- Aandachtspunt voor fase 3 (voorontwerp RUP): voldoende vrijheidsgraden voor verkeersafwikkeling voorzien.

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 aan het dossier gevoegd.

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:

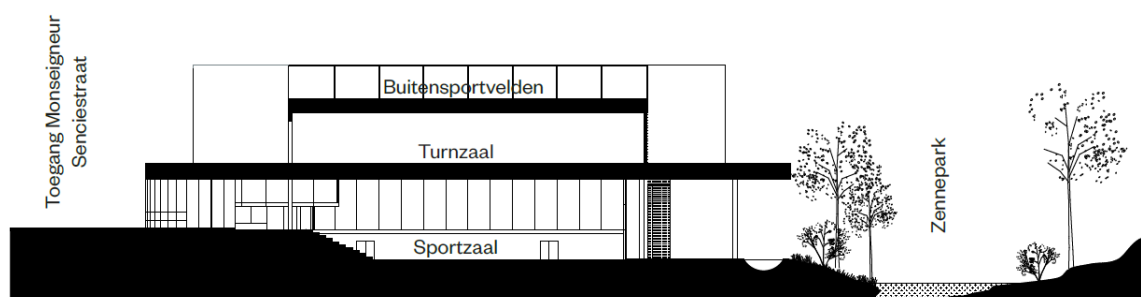
1. door de Zenne meanderend aan te leggen wordt er niet louter meer ruimte voor water voorzien maar wordt er ook ingezet op natuurherstel en een versterkte relatie tussen Zenne en stad;
2. doordat de Zenne aanzienlijk dieper dan haar omgeving is gelegen en het wedstrijdossier wil inzetten op een toegankelijke 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

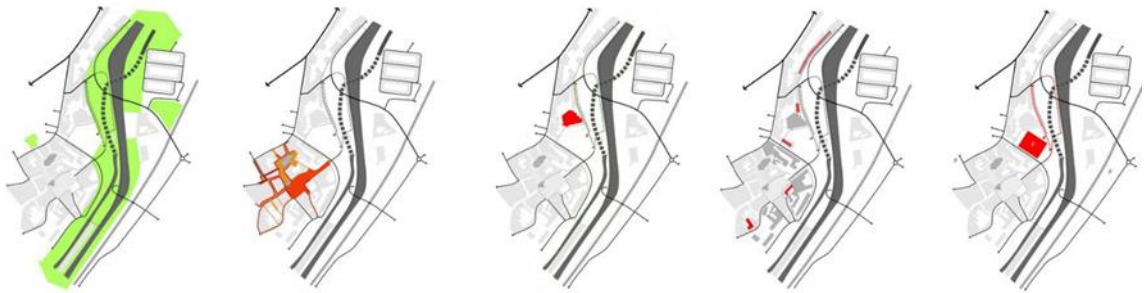
5 BESCHRIJVING VAN HET VOORGENOMEN PLAN

5.1 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. Ook liggen de doelstellingen in lijn met de toekomstvisie vanuit de Bouwmeester Scan Halle uit 2019 (zie hoofdstuk 8.2).

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

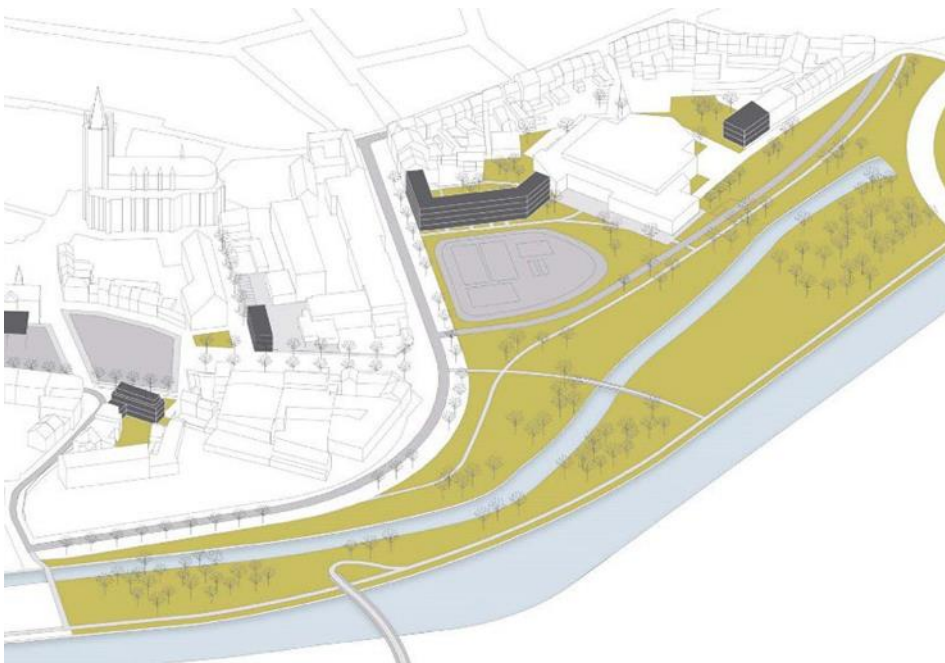


5.2 Visie met betrekking tot het bereiken van de doelstellingen

5.2.1 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. 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 ter hoogte van het (toekomstig) tracé van de waterloop een voorkooprecht ingesteld. Het betreft de zone 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.

5.2.2 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 park 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).

5.2.3 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 nabije 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.

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 5.4.

Tijdens de bouw van een nieuwe sporthal zullen de sportactiviteiten in de huidige sporthal door kunnen gaan.

5.2.4 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 250 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 is 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 en omgeving ontlast.

In het plan zijn er nog verschillende alternatieven voorzien, afhankelijk van wat er met de sporthal zal gebeuren (zie punt 5.4).

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

5.2.5 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 sporthal 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 De Bres opgevangen.

5.3 Gewenste ruimtelijke structuur

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



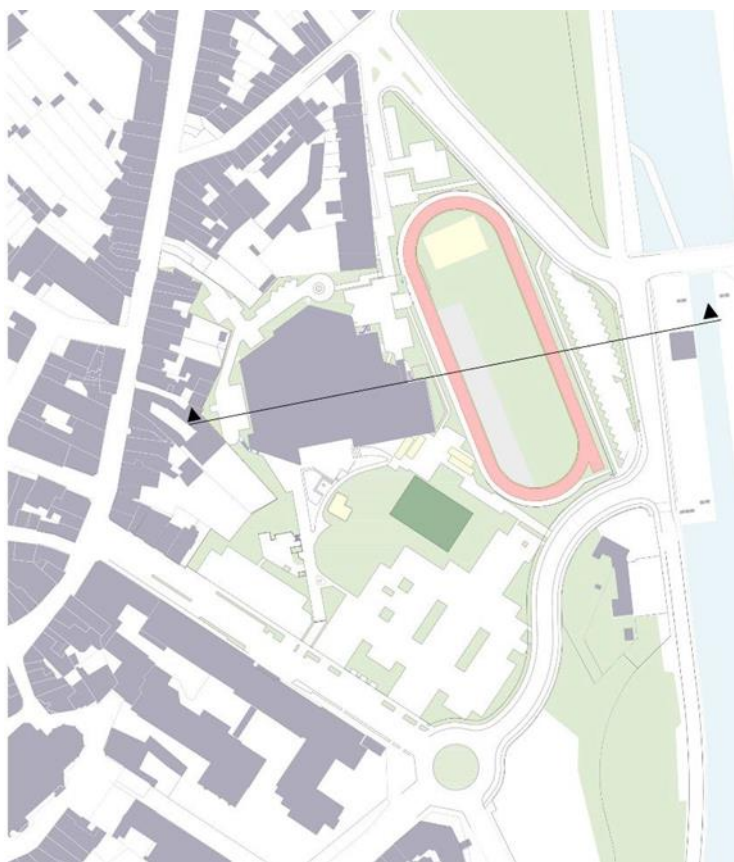
5.4 Beschrijving van de onderzochte alternatieven

5.4.1 Locatiealternatieven

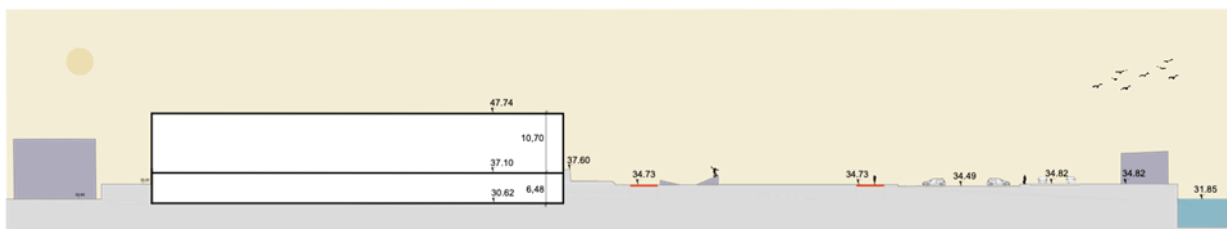
Aangezien wordt vertrokken vanuit de specifieke behoeften op het betreffende terrein en verder wordt gewerkt op een grotendeels reeds geordend terrein, zijn er geen locatiealternatieven van toepassing.

5.4.2 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.

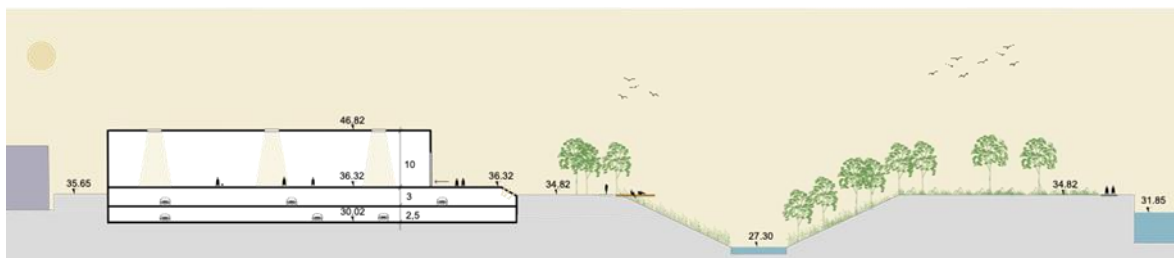
De snedes van de huidige sporthal tonen aan dat het diepste gedeelte van de sporthal zich 6,48 meter onder het vloerpeil van de inkom bevindt. Een ondergrondse parking op deze locatie is dus zeker haalbaar, aangezien de grond hier al diep genoeg uitgegraven is en er dus een minimaal risico is m.b.t.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

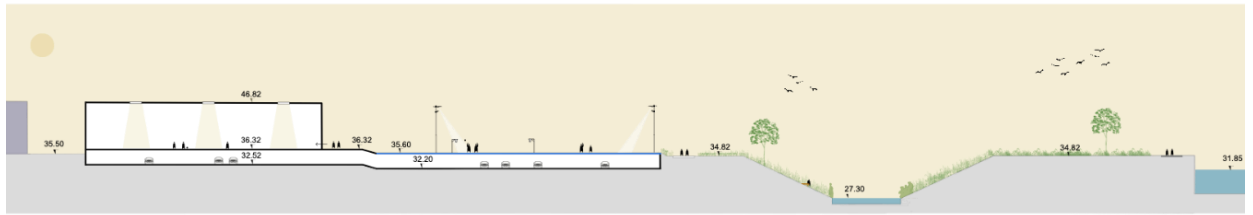
Voor dit alternatief werd ook een snede gemaakt o.b.v. de terreinmetingen. Wanneer deze snede vergeleken wordt met de snede van de bestaande toestand, valt op dat bij dit scenario het vloerpeil van de onderste parkeerlaag op 30,02 TAW (tweede algemene waterpassing) ligt, wat ongeveer even diep is als het laagste vloerpeil van de bestaande sporthal, nl. 30,62 TAW. Daarnaast is op deze snede ook de Zenne, de helling ernaartoe en verblijfsplekken aan de rivier weergegeven.

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



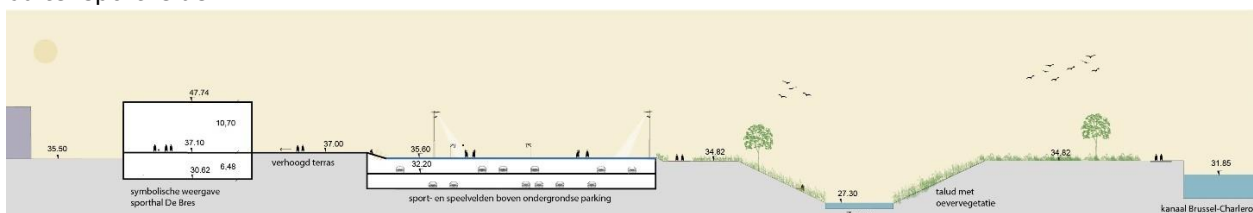
| Figuur 18: Snede inrichtingsalternatief – ondergrondse parking onder sporthal en buitenruimte

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

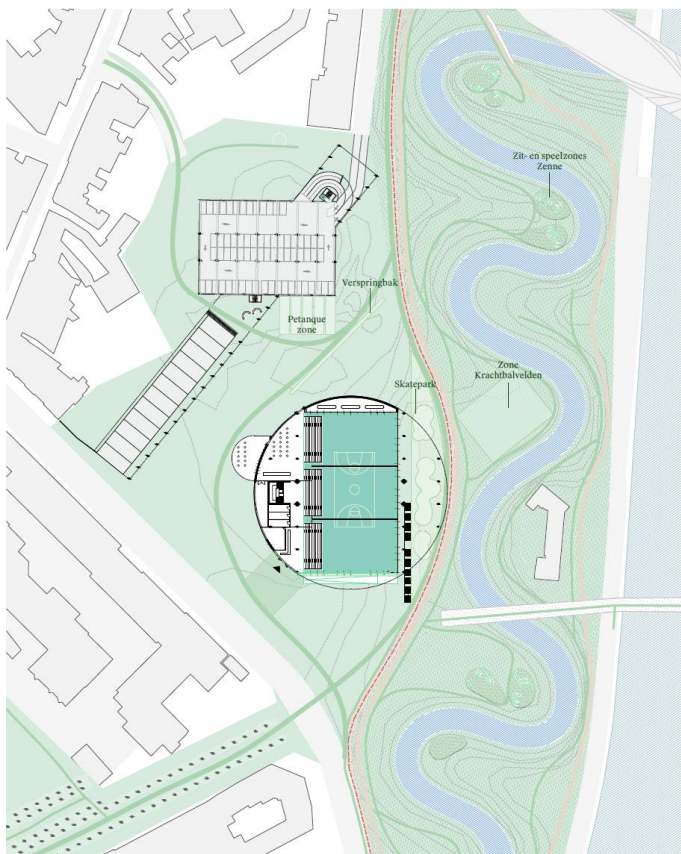


| Figuur 20: Snede inrichtingsalternatief – parkeren in 2 lagen naast sporthal

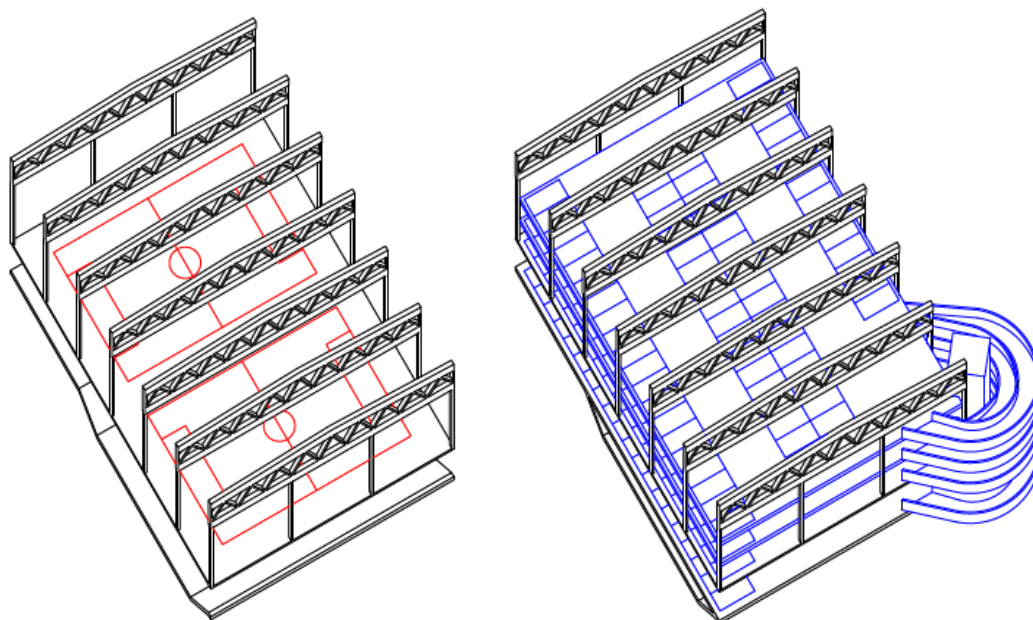
E. Voorkeursalternatief: nieuwe sporthal op alternatieve locatie met bovengronds parkeren in parkeergebouw De Bres

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

5.4.3 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.

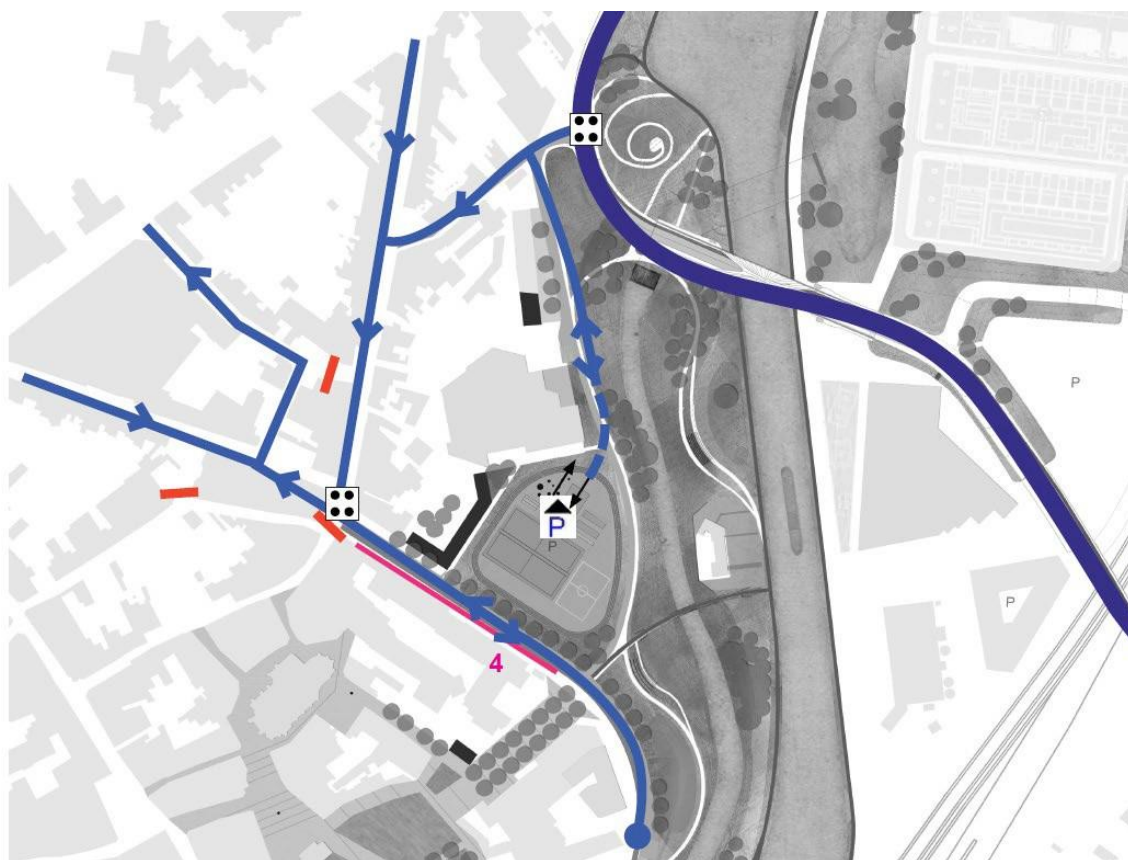
Een tweede topic is de bereikbaarheid van het scholencomplex langsheen de Parklaan en de Leide. Verkeer weren rond de schoolomgeving is een goed uitgangspunt maar de op te richten parking 400 meter verderop biedt geen oplossing voor de drop-off beweging van ouders. Parkeervoorzieningen met een ultra 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).

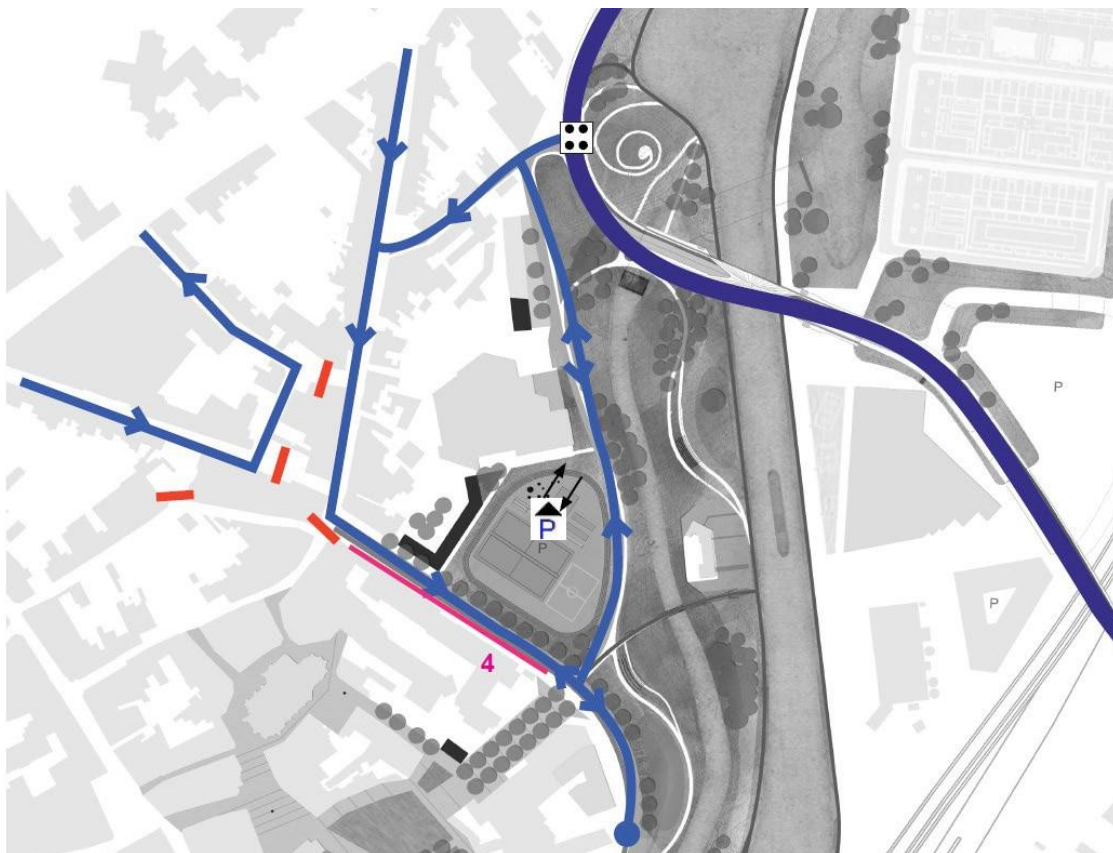
A. Voorkeursalternatief met ontsluiting naar N6

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 is 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 fietsstrade 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.

6.1 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

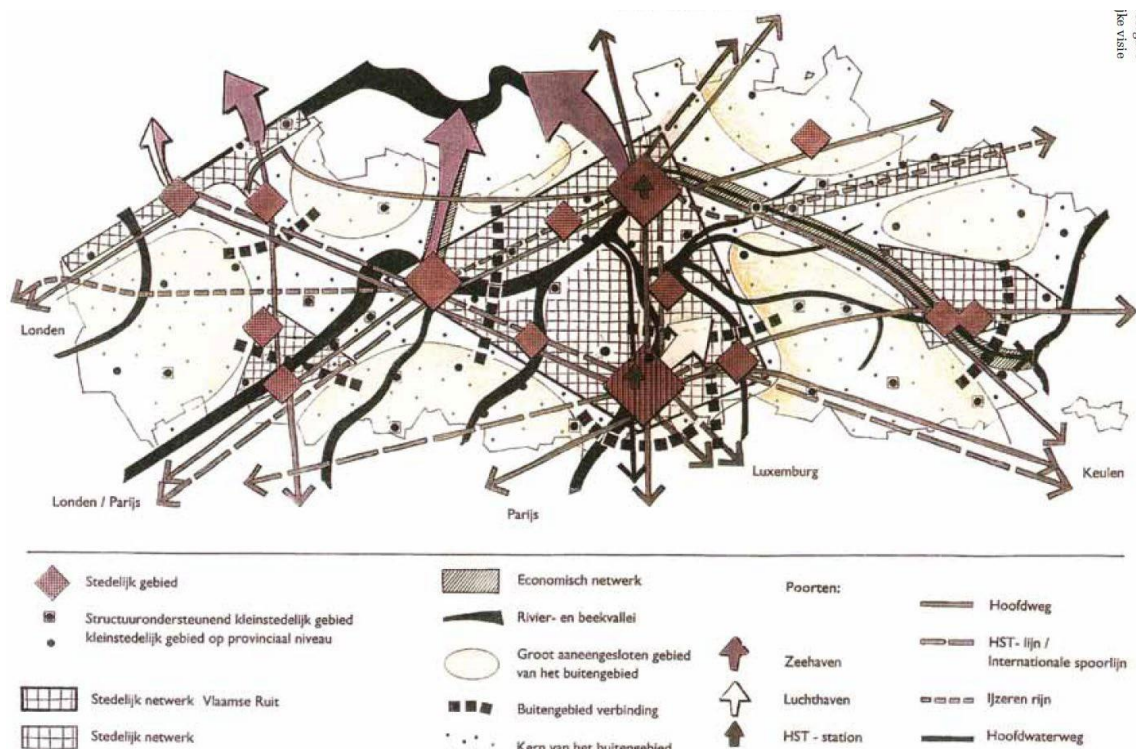
principes rond verbindingen, ontwikkeling, ontsluiting en publieke ruimte worden vastgelegd binnen de nieuwe bestemmingen en overdruken.

7 RELATIE MET RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN OF RUIMTELIJKE BELEIDSPANNEN

7.1 Beleidsplannen op gewestelijk niveau

7.1.1 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.

7.1.2 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 spoor netwerk 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

7.1.3 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.

7.2 Beleidsplannen op Provinciaal niveau

7.2.1 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.

7.2.2 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.

7.3 Beleidsplannen op gemeentelijk niveau

7.3.1 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 hoofdwegennet 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 Zenne 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 de Zenne groeide 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 sporthal 'De Bres'.

8 RELATIE MET ANDERE RELEVANTE PLANNEN EN PROJECTEN

Volgende studies zijn relevant voor het plangebied:

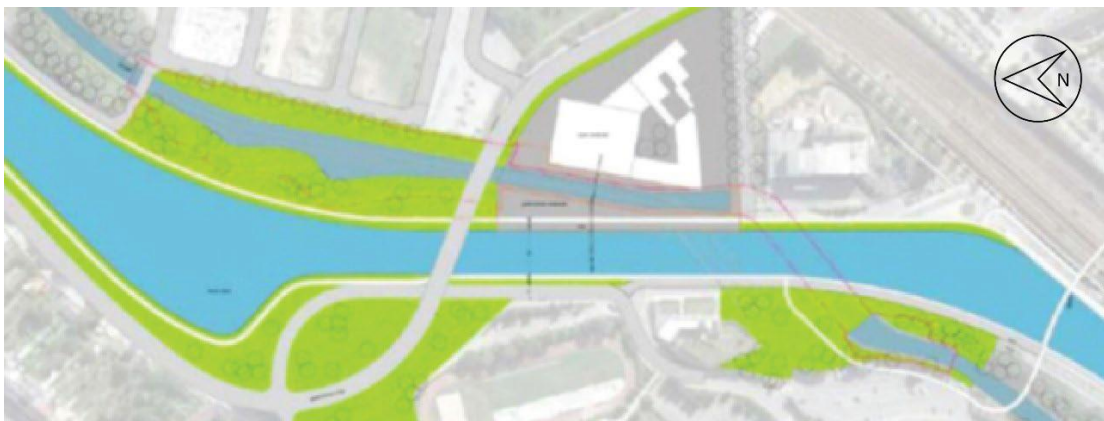
- Studie Verleggen Zenneduiker
- Stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-De Bres (2015) (beschreven in punt 2.1)
- Landschapspark (2017) (beschreven in punt 2.2)
- Bouwmeester Scan Halle (2019).

8.1 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)

8.2 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.

9 FEITELIJKE EN JURIDISCHE CONTEXT VAN HET PLANGEBIED

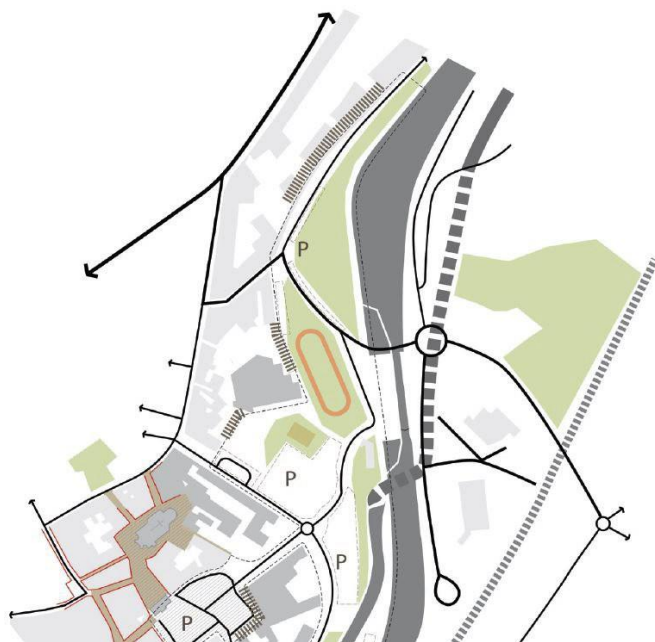
9.1 Feitelijke context

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.

9.2 Juridische context

9.2.1 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

9.2.2 Verkavelingen

Er zijn geen verkavelingen van toepassing in het plangebied.

9.2.3 Rooilijnplannen

Er zijn geen rooilijnplannen van toepassing in het plangebied.

9.2.4 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

9.2.5 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.

10 EFFECTEN VAN HET RUP

10.1 Onderzoek tot m.e.r.

De aanzet tot de m.e.r.-screening (onderzoek tot m.e.r.) wordt hier integraal geïntegreerd in de scopingnota van het voorliggend RUP. Deze screening dient dan ook samen gelezen te worden met de andere hoofdstukken van deze en het plan van de bestaande en juridische toestand. Op deze wijze heeft de lezer steeds volledige inzage in het RUP en specifiek in de bestaande toestand als referentiesituatie en de planningscontext waarbinnen het voorliggend RUP kadert.

10.1.1 Methodiek

Als eerste stap in het onderzoek tot m.e.r. wordt nagaan of het RUP niet ‘van rechtswege’ plan-MER-plichtig is volgens de regelgeving, zoals vastgelegd in het plan-m.e.r.-decreet van 27 april 2007. Indien dit niet het geval is, kan overgegaan worden tot de beschrijving en evaluatie van de te verwachten effecten van het voorgenomen plan en de redelijke alternatieven.

Om het onderzoek naar de milieueffecten op een kwalitatieve en eenduidige wijze te kunnen voeren, worden de ontwikkelingsmogelijkheden die worden geboden door het RUP gebundeld in een aantal planingrepen.

Fase startnota

Tijdens de fase van de startnota wordt een eerste inschatting gemaakt van de mogelijk te verwachte effecten van de diverse planingrepen. Voor elke discipline wordt aan de hand van een checklist bekeken welke potentiële ingrepen mogelijk gemaakt worden binnen het RUP. Bij de beschrijving van de mogelijke effecten wordt rekening gehouden met a/ de referentiesituatie die een indicatie geeft van de kwetsbaarheid van het plangebied en b/ de aard van de planingrepen.

Fase scopingnota

In deze fase wordt een beslissing m.b.t. de plan-MER-plicht genomen. Op basis van binnengekomen adviezen en opmerkingen tijdens de raadpleging publiek en adviesvraag worden indien nodig bepaalde disciplines bijkomend onderzocht. De finale screening van de potentiële milieueffecten wordt vervolgens overgemaakt aan het team MER die een advies formuleert m.b.t. de plan-MER-plicht.

10.1.2 Toepassingsgebied

Het RUP is niet ‘van rechtswege’ plan-MER-plichtig, omwille van de volgende redenen:

Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor projecten opgesomd in rubriek 10 van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau. In navolging van het arrest van 21 december 2016 met nummer C-444/15, die de uitzondering voor een klein gebied op lokaal niveau nader bepaalt, voldoet voorliggend RUP aan de definitie van een klein gebied op lokaal niveau. Er wordt namelijk voldaan aan twee cumulatieve voorwaarden: het moet gaan om een plan van een lokale overheid (eerste voorwaarde) en het plan moet betrekking hebben op een gering deel van het grondgebied (tweede voorwaarde). Gezien het RUP onderhevig

is aan een beoordeling door de lokale overheid, wordt aan de eerste voorwaarde voldaan. Daarnaast bedraagt het plangebied van het RUP minder dan 1% van de 4.500 ha oppervlakte van de stad Halle, namelijk 0,2%. Op basis van de kwantitatieve rechtspraak van het Hof van Justitie is er derhalve sprake van een klein gebied op lokaal niveau en wordt er voldaan aan de voorwaarden die bepalen of een plangebied niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig is.

Het RUP is geen plan of programma waarvoor een passende beoordeling vereist is zoals bepaald door het artikel 36ter §3 van het natuurdecreet.

Omwille van bovenstaande motivering dient besloten te worden dat het RUP 'van rechtswege' niet plan-MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Naargelang het resultaat van het onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieueffecten, wordt er een oordeel geveld over de noodzaak van de opmaak van een plan-MER:

- indien er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn: geen plan-MER-plicht;
- indien er wel aanzienlijke milieueffecten kunnen worden aangetoond voor één of meerdere criteria: wel plan-MER-plicht.

10.1.3 Alternatieven

Nulalternatief

Als alternatief voor de uitvoering van het RUP zal hier kort aandacht besteed worden aan het nulalternatief. In het nulalternatief zou de bestemming volgens het vigerende bestemmingsplan (gewestplan, twee BPA's en één RUP) en de ermee gerelateerde bepalingen en voorschriften behouden blijven. De belangrijkste plus- en minpunten worden hieronder aangehaald.

Het plangebied is conform het gewestplan geselecteerd als woongebied, recreatiegebied, bufferzone en bestaande waterweg. BPA recreatiezone De Bres onderscheidt de bestemmingen openbare wegen, parking, dienstparking, fietsenstalling, vijver, zone voor sportkompleks, zone voor groenaanleg en toegangen, groenscherm, aaneengesloten bebouwing, bouwstrook voor garages, strook voor bijgebouwen, tuinen en zone voor autobergplaatsen. BPA De Bres bestemd het plangebied als aaneengesloten bebouwing, koeren en tuinen, zone voor bijgebouwen en openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen. Tot slot bestemd het RUP parklaan-Zenne-Vondel de zuidelijke zone van het plangebied als zone voor groen parkeergebied, zone voor park B, verbinding voor zacht verkeer langs de Zenne, zone voor onderhoudsstrook, zone voor waterloop, zone voor verkeerskundige maatregelen B en constructie in parkzone.

Pluspunten van het nulalternatief:

- Geen verstoring van de huidige planologische context

Minpunten van het nulalternatief:

- Oprichting van een nieuwe sporthal op een alternatieve locatie is niet mogelijk
- De afwerking van het bouwblok is niet mogelijk
- Het plangebied kent een onvoldoende groene invulling / bestemming

Locatie- en inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven

Naast het nulalternatief kan er eveneens gekeken worden naar de locatie- en inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven. De locatie- inrichtings- en uitvoeringsalternatieven zijn echter beperkt. Zo is stad Halle binnen Halle niet in het bezit van een gelijkwaardige site waarop zij kunnen uitbreiden. Een bespreking van de inrichtings- en uitvoeringsalternatieven is hier dan ook niet aan de orde.

10.1.4 Beoordeling milieueffecten

Rekening houdend met het van kracht zijnde RUP/BPA/gewestplan is er m.b.t. het plangebied een verschil tussen de feitelijke en planologische toestand. Bijgevolg zal de beoordeling van de milieueffecten waar nodig geschieden aan de hand van twee referentietoestanden: *t.o.v. de planologische toestand* en *t.o.v. de bestaande toestand*.

Kaart 4 feitelijke context

Kaart 6 uitsnede gewestplan

Kaart 7 BPA Recreatiezone De Bres

Kaart 8 BPA De Bres

Kaart 9 RUP Parklaan-Zenne-Vondel

Bodem

Bodemverstoring en grondstofvoorraden	Ja	Nee
Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan een wijziging inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de diepe ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging		
Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenszone)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan herbestedingen naar een ander bestemmingstype?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erosie		
Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor bijkomende oppervlakte aan erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bodemverstoring en grondstofvoorraden

Kaart 13 vereenvoudigde bodemkaart

Referentiesituatie

De bodem in het plangebied bestaat uit een antropogene bodem. Een antropogene bodem is door menselijke activiteiten teweeggebracht. De bodem bestaat uit afzetting uit alle denkbare materialen die door de mens zijn hergebruikt zoals natuurlijk sediment (b.v. toegepast als ophoogzand of ter verrijking van de bodem), of nieuw zijn gevormd zoals betongruis en puin. Deze bodems hebben een bodemprofiel dat niet kwetsbaar is voor profielverstoring. Er kan gesteld worden dat de fysische bodemtoestand van het plangebied niet uitgesproken kwetsbaar is. De zone kent een sterk antropogene invloed die wijst op eerdere verstoringen van de bodem.

Momenteel is er een bodemonderzoek lopende om zicht te krijgen op de draagkracht van de grond en mogelijke vervuilingen. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet gekend. Ook het onderzoek naar het mogelijk openleggen van de Zenne is nog lopende.

Effectenbespreking

Voorlopig zijn voor de Zenne in het plangebied nog twee mogelijkheden, namelijk het wel of niet doortrekken van de opengelegde Zenne doorheen het plangebied. Voor de openlegging van de Zenne in het plangebied zal er uiteraard wel een ingreep in de bodem noodzakelijk zijn. Er is nog geen zicht op de mate van grondverzet.

Daarnaast zal de oprichting van een nieuwe sporthal en het appartementsblok horende bij de private ontwikkeling een bijkomende verstoring van de bodem omhelzen. Gezien er echter sprake is van een antropogene bodem, die reeds verstoring kent, worden er geen noemenswaardige bijkomende effecten op de ondergrond van het plangebied verwacht.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er binnen het plangebied geen kwetsbare bodemtypes, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied geen ontginning mogelijk maakt, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

Referentiesituatie

In het plangebied zijn geen oriënterende of beschrijvende bodemonderzoeken gekend, alsnog bodemsaneringsprojecten (OVAM, 2022).

Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er geen gekende verontreinigde percelen worden aangetroffen en er geen bedrijvigheid wordt gepland, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten inzake bodemkwaliteit optreden.

Erosie

Kaart 20 erosiegevoeligheid

Referentiesituatie

Voor alle aspecten omtrent erosie wordt verwezen naar de watertoets (zie infra).

De afbakening van de erosiegevoelige gebieden heeft tot doel om belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik die mogelijk aanleiding kunnen geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater van hellingen en tot afspoeling van bodemdeeltjes, voorafgaandelijk aan een vergunning of goedkeuring van een plan of programma voor advies voor te leggen aan de bevoegde instantie. Binnen het plangebied bevinden zich verschillende snippers erosiegevoelige gebieden.

Effectenbespreking

Een belangrijke ingreep om erosie tegen te gaan is het voorkomen dat de bodem kaal blijft, dus het bedekken van de bodem met gras en beplanting. Aangezien het plan voorziet in de realisatie van een park (zonder landbouwactiviteiten), kan gesteld worden dat aan deze aanbeveling voldaan wordt. Het plan voorziet echter wel een mogelijke afgraving van het

plangebied i.f.v. het doortrekken van de Zenne. Hierdoor ontstaan er meer hellingen die bijkomende erosie tot gevolg kunnen hebben. Bij de inrichting van het park worden echter terrassen en dammetjes langs de hoogtelijnen op steile hellingen voorzien waardoor aanzienlijke effecten t.o.v. erosie beperkt blijven. Er zal in het RUP opgenomen worden dat bij de inrichting van de bestaande en nieuwe hellingen rekening gehouden moet worden met een inrichting die erosie tegengaat.

Conclusie discipline bodem

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.

Water (grond- en oppervlakte- en afvalwater)

Grondwater	Ja	Nee
Voorziet het plan omvangrijke ondergrondse constructies?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of -stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenzone)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Oppervlaktewater		
Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelden van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharden oeverzones)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Afvalwater		
Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Grondwater

Kaart 18 grondwaterstromingsgevoeligheid

Kaart 19 infiltratiegevoeligheid

Referentiesituatie

Het volledige plangebied is niet-infiltratiegevoelig. Het plangebied is overwegend zeer gevoelig voor grondwaterstroming (m.u.v. de westelijke zone). Het grondwater is t.h.v. het plangebied uiterst kwetsbaar. Ligging van het plan ter hoogte van valleigebied.

*Effectenbespreking**t.o.v. de planologische toestand*

Het planvoornemen voorziet t.o.v. de planologische toestand een relevante wijziging in bijkomende verharding: de nieuwe sporthal zal namelijk gedeeltelijk binnen bestemmingen (1) zone voor groenaanleg en toegangen én (2) vijver(zone) worden gerealiseerd. Deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde inrichting. Daarnaast zal de private ontwikkeling binnen de bestemmingen (1) openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen, (2) tuinen én (3) groenschermen worden gerealiseerd. Ook deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde inrichting. Om het planologische verlies aan onverharde bestemmingen op te vangen voorziet het planvoornemen een herbestemming van parkeerzones en recreatiegebied naar parkzone. Daarnaast zal voldaan worden aan de hemelwaterverordening, hiervoor is binnen het plangebied voldoende ruimte aanwezig (zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies).

Aangezien de mogelijkheden tot infiltratie in het plangebied eerder beperkt blijken te zijn, zal vooral ingezet moeten worden op waterberging.

In de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgenomen dat de verharding tot een minimum beperkt moet worden. Door deze maatregelen blijft de totale verharde en bebouwde oppervlakte beperkt waardoor er nog voldoende infiltratie en/of berging van hemelwater mogelijk is.

t.o.v. de bestaande toestand

Gezien de beoogde ontwikkelingen -in hoofdzaak zijnde het oprichten van een nieuwe sporthal, het herinrichten van de bestaande sporthal De Bres (als polyvalent parkeergebouw) en het afwerken van het bouwblok M. Senciestraat-Brusselsesteenweg-Bresweg (private woonontwikkeling)- op thans bijna volledig verhard gebied zijn ingepland en het voornemen om in een netto ontharding van deze zone te voorzien, kan gesteld worden dat het planvoornemen een verbetering van de bestaande toestand betreft.

Daar het planvoornemen geen bijkomende omvangrijke ondergrondse constructies voorziet en ondergrondse constructies überhaupt tot een minimum worden beperkt worden er geen noemenswaardige effecten op grondwaterstroming verwacht.

Oppervlaktewater**Kaart 17 overstromingsgevoeligheid***Referentiesituatie*

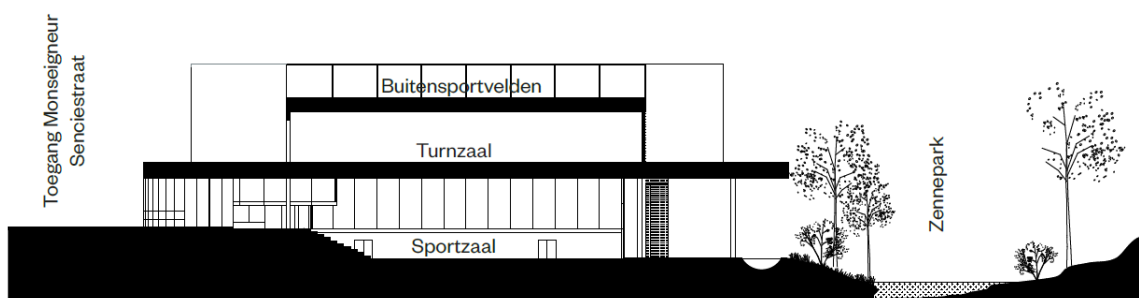
Voor alle aspecten van de oppervlaktewaterhuishouding wordt verwezen naar de watertoets (zie infra).

Binnen het plangebied wordt een waterloop, zijnde de Zenne (eerste categorie), aangetroffen die in haar waterhuishouding beïnvloed kan worden ten gevolge van het mogelijk gedeeltelijk afgraven van het plangebied en de realisatie van bijkomende bebouwing. De Zenne staat gekarteerd als zwaar verontreinigd. Het volledige plangebied is onderdeel van het Dijle- en Zennebekken. De cluster 'Zenne ten zuiden van BHG' is niet geselecteerd als speerpuntgebied of aandachtsgebied. De gebiedsspecifieke acties met betrekking tot deze zone zijn gericht op het aanpakken van de verontreiniging en de overstromingsgevoeligheid. Geopunt (2022) karteert ca. 50% van het plangebied als effectief overstromingsgevoelig. De recentere fluviale en pluviale kaarten van waterinfo.be stellen echter dat het plangebied matig gevoelig is voor overstromingen. Met name rondom de Bresweg zijn er percelen overstromingsgevoelig.

*Effectenbespreking**t.o.v. de planologische toestand*

De invulling van het plangebied creëert relevante wijzigingen in de toegelaten bebouwde oppervlakte. Het plan/voorziet echter in voldoende ruimte (delen van zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies én parkgebied) om water te kunnen opvangen, infiltreren en vertraagd afvoeren en bergen. Wat dat betreft voorziet het planvoornemen een verbetering van de planologische toestand aangaande oppervlaktewater: er wordt t.o.v. de huidige planologische toestand bijkomende ruimte voor de Zenne bestemd door het integreren van valleigebieden en hun functie in het plan. Het overstromen van oeverzones zal niet worden gehypothekeerd.

Met betrekking tot de nieuw op te richten sporthal en het voornemen om de Zenne door te trekken doorheen het plangebied kan er mogelijk overstromingsgevaar ontstaan voor het laagst gelegen niveau van de beoogde sporthal (zie knip). In de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP wordt daarom opgenomen dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag van de sporthal dient te worden aangetoond dat er voldoende maatregelen zijn genomen om mogelijke wateroverlast te voorkomen rekening houdende met het planvoornemen om de Zenne te verleggen, dit in samenspraak met de VMM (waterloopbeheerder) en de Vlaamse Waterweg.



| Figuur 29: dwarsdoorsnede van het op te richten volume voor sportinfrastructuur

t.o.v. de bestaande toestand

Het voorgenumen plan zet sterk in op ontharding van wegenis en parkeerterreinen, de inrichting van een park en het open leggen van een waterloop (Zenne). Ruimte voor bouwvrije of onverharde zones langs de waterloop worden in het plan voorzien. Dit heeft een positief effect op de infiltratie van hemelwater.

Door de hoogstwaarschijnlijke openlegging van de Zenne verhoogd de structuurkwaliteit van de waterloop en het water- bergend vermogen, wat een positief effect is. Het RUP geeft voldoende aandacht aan de ruimte en bescherming die de waterloop dient te hebben bij toekomstige ontwikkelingen en het aanleggen van publiek domein.

In uitvoering van het decreet Integraal Waterbeleid heeft de Vlaamse overheid bekkenbeheersplannen opgesteld voor het volledig grondgebied. Op 30 januari 2009 keurde de Vlaamse regering het besluit voor de vaststelling van de bekkenbeheersplannen en de bijhorende deelbekkenbeheersplannen definitief goed (Belgisch Staatsblad van 5 maart 2009). Het plangebied is gelegen in het Dijle-Zennebekken. Dit bekken behoort tot het stroomgebied 'Schelde'. Het beheersplan van het Dijle-Zennebekken (2016 - 2021) richt zich op verschillende aandachtsgebieden. Het plangebied ligt in de cluster M: Zenne ten zuiden van BHG.

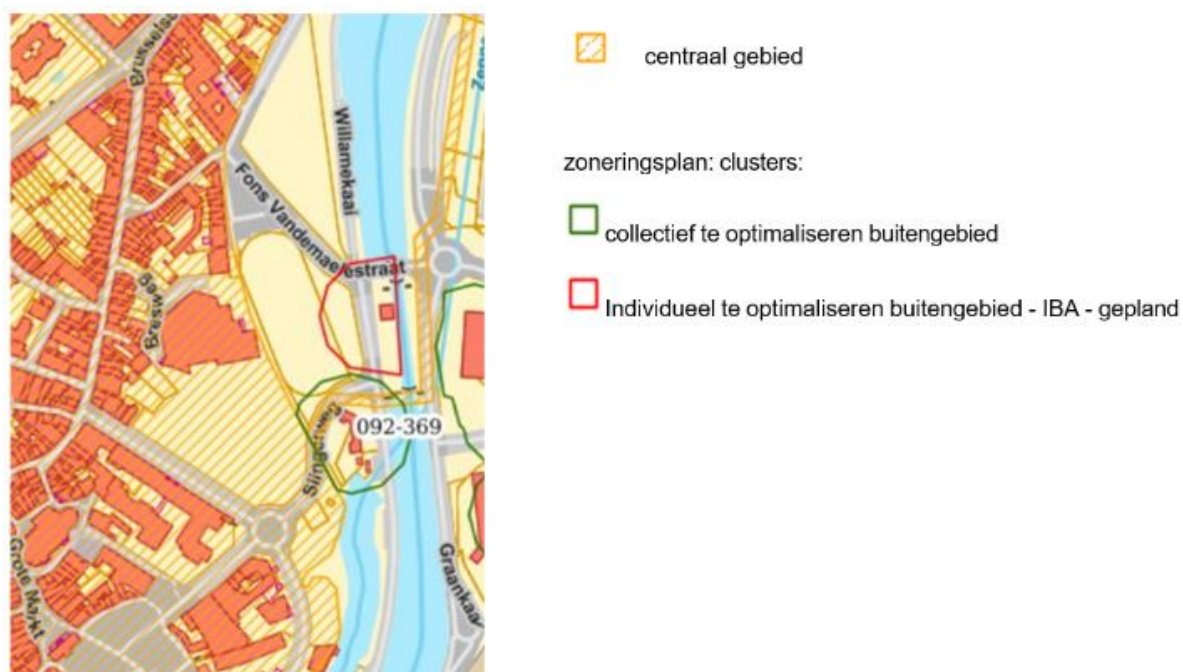
In deze cluster vormen de Zenne en het Kanaal naar Charleroi een complex systeem. Beide zijn nauw met elkaar verbonden, onder andere via het overstort in Lembeek. Beide waterlopen vinden hun oorsprong in Wallonië, en stromen verder door Brussel. Goede afspraken tussen de beheerders van beide waterlopen, en tussen het Vlaams, Waals en Brussels Hoofdstedelijk gewest zijn voor dit gebied dan ook belangrijk. Hierin kan ook

gekeken worden naar aanpassingen aan het systeem, die het eenvoudiger en beter regelbaar kunnen maken.

Tijdens de overstromingen van november 2010 was het plangebied één van de sterkst getroffen gebieden in Vlaanderen. Het vinden van extra ruimte voor water is hier echter niet evident, omwille van het zeer dichtbebouwde karakter. Om te komen tot een kostenefficiënte langetermijnoplossing voor de overstromingsproblematiek in deze regio zijn overleg en duidelijke afspraken met Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest cruciaal.

Daarnaast heeft de Zenne hier ook nog steeds een slechte waterkwaliteit. Toch heeft de Zenne hier op vele plaatsen, voornamelijk tussen Huizingen en Drogenbos, nog een goede tot zeer goede structuurkwaliteit, onder andere ter hoogte van de Zennebeemden. Het behoud van deze goede structuur is dan ook zeer belangrijk.

Afvalwater



| Figuur 30: zoneringsplan riolering (VMM)

Referentiesituatie

Het afvalwaterbeleid wordt gestuurd via de gemeentelijke zoneringsplannen waarin wordt afgebakend welke zones te rioleren zijn en in welke zones IBA's moeten komen (al dan niet collectief beheerd).

Het plangebied behoort grotendeels tot het centraal gebied. Ter hoogte van de sluiswachterswoningen is een zone aangeduid voor het collectief te optimaliseren buitengebied. Dit betekent dat er riolering gepland is of er riolering aanwezig is, maar die is nog niet aangesloten op een waterzuivering. Ter hoogte van het sluisgebouw is een zone aangeduid voor het Individueel te optimaliseren buitengebied via geplande IBA. Dit betekent dat er geen riolering voorzien is. Het afvalwater moet individueel gezuiverd worden met een IBA (Individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater).

Effectenbespreking

De aansluiting op de riolering is terug te vinden in het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM

II). Het afvalwaterbeleid is een aandachtspunt dat bij de uitwerking van de concrete plannen moet worden bekeken.

Conclusie discipline water

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn.

Biodiversiteit

Biotoopverlies / biotoopwijziging	Ja	Nee
<i>Biotoopverlies door ruimtebeslag</i>		
Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, verdichting en vergraving?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Biotoopwijziging</i>		
Verdroging / vernatting:		
Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuren zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v. irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verzurende en vermestende depositie (belangrijkste = stikstofdepositie)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of hoge toename in verkeersemissies)?		
Rustverstoring (door geluid en lucht)		
Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, sportpleinen in open lucht, enz)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Barrièrevorming en versnippering		
Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (bijv. verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageerroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)?

Biotoopverlies / biotoopwijziging

Kaart 15 biologische waarderingskaart

Kaart 16 natuurbeschermingen

Referentiesituatie

Binnen en in de ruimere omgeving van het plangebied worden geen VEN-gebieden, vogel- of habitatrichtlijngebieden en/of natuurbeheerplannen aangetroffen.

De Biologische Waarderingskaart (BWK) is een inventarisatie van het biologische milieu en de bodembedekking van Vlaanderen en Brussel. Het noordelijke en zuidelijke deel van het plangebied is gelegen binnen een biologisch waardevolle zone. Het betreft in het noorden een biologisch waardevolle waterloop, mesofiel hooiland, soortenarm permanent cultuurgrasland en een bomenrij met dominantie van populier. Het zuidelijke deel bestaat uit een biologisch waardevolle waterloop, opslag van allerlei aard en een bomenrij. In de meest noordelijke zone van het plangebied worden tevens vegetaties van regionaal belang en permanent historische graslanden aangetroffen.

Effectenbespreking

t.o.v. de planologische toestand

De zone waarin vegetaties van regionaal belang en permanent historische graslanden worden aangetroffen is door het gewestplan bestemd als bufferzone. Het planvoornemen voorziet een bestemming van dit bestemmingstype (parkgebied). Aangezien er in de voorschriften en in de geldende regelgeving voldoende voorwaarden zijn opgenomen omtrent infiltratie en buffering van hemelwater, worden er geen negatieve effecten verwacht op flora en fauna inzake verdroging en/of vernatting.

Tevens voorziet het planvoornemen in de herbestemming van in hoofdzaak groenzones naar harde bestemmingstypen: de nieuwe sporthal zal namelijk gedeeltelijk binnen bestemmingen (1) zone voor groenaanleg en toegangen én (2) vijver(zone) worden gerealiseerd. De private ontwikkeling zal binnen de bestemmingen (1) openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen, (2) tuinen én (3) groenschermen worden gerealiseerd. Van een omvangrijk verlies aan groenzones binnen het plangebied is echter geen sprake gezien er ook harde functies (waaronder parking en recreatiegebied) worden herbestemd naar parkgebied. Het planvoornemen voorziet juist in één gegroepeerde groenblauwe zone waardoor kan worden gesteld dat het planvoornemen een verbetering van de huidige planologische toestand betreft wanneer louter wordt gekeken naar biotoopverlies / biotoopwijziging.

t.o.v. de bestaande toestand

Momenteel zijn delen van in hoofdzaak groengebieden verhard. Het planvoornemen voorziet in een gedeeltelijke inname hiervan door bijkomende bebouwing (nieuwe sporthal en private ontwikkeling). Er wordt echter in een netto ontharding / vergroening van diezelfde zone voorzien waardoor kan worden gesteld dat het planvoornemen een verbetering van de bestaande toestand betreft. De reeds groene gebieden zullen nagenoeg volledig worden opgenomen in de bestemming parkgebied.

Rustverstoring (door geluid en lucht)

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er in/nabij het plangebied geen biologisch waardevol faunistisch gebied voorkomt, geen zones voorkomen gevoelig voor verstoring, noch trekroutes, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op rust- en lichtverstoring van fauna voorkomen.

Barrièrevorming en versnippering

Het plan zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek/ en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

Conclusie discipline biodiversiteit

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Landschap	Ja	Nee
<i>Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde</i>		
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechttrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en berm, rooien van KLE's, ...)? Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)? Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegpatroon?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Uitzicht</i>		
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals: Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuren (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bouwkundig erfgoed		
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals: Afbraak van bouwkundig erfgoed.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning,... van het erfgoed mogelijks verdwijnt.

Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuur aanleg)

Archeologie

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:

Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden)

Permanente veranderingen in de grondwatertafel

Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein

Landschap

Referentiesituatie

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevindt zich geen beschermd landschap, erfgoedlandschap, historische tuinen/parken, vastgestelde elementen houtige beplanting met erfgoedwaarde, vastgestelde landschapsrelicten, ankerplaatsen en/of UNESCO-erfgoed.

Effectenbespreking

t.o.v. de planologische toestand

Het voorgenomen plan zal de landschappelijke kwaliteiten van park en stadsrand versterken en de samenhang in het ruimer geheel van het Landschapspark Halle verhogen. Het planvoornemen voorziet t.o.v. de planologische toestand een relevante wijziging van het landschap: de nieuwe sporthal zal namelijk gedeeltelijk binnen bestemmingen (1) zone voor groenaanleg en toegangen én (2) vijver(zone) worden gerealiseerd. Deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde / groene inrichting. Daarnaast zal de private ontwikkeling binnen de bestemmingen (1) openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen, (2) tuinen én (3) groenschermen worden gerealiseerd. Ook deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde / groene inrichting. T.o.v. de planologische toestand kan er dus gesproken worden van een verstoring van het landschap. Door ontwikkeling binnen het plangebied zal een invloed op het landschapsuitzicht onvermijdelijk zijn. Het planvoornemen streeft echter naar een betere integratie van de sporthal met het Zennepark. Dit kan worden gezien als een positief effect op het landschapsuitzicht. Daarnaast zal het nieuwe sporthalvolume een architectonisch aantrekkelijke uitstraling kennen en wordt er, i.f.v. het beschermen van de lichten en zichten, in de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP een hoogtebeperking van maximaal drie niveaus opgelegd. Eenzelfde hoogtebeperking van drie niveaus wordt ook toegekend aan de private woonontwikkeling.

t.o.v. de bestaande toestand

Momenteel zijn delen van in hoofdzaak groengebieden verhard (parking). Het planvoornemen voorziet in een gedeeltelijke inname hiervan door bijkomende bebouwing (nieuwe sporthal en private ontwikkeling). Er wordt echter in een netto ontharding / vergroening van diezelfde zone voorzien. T.o.v. de bestaande toestand is er dus sprake van een beperkte verstoring van het landschap aangezien een omvangrijke parking het landschap reeds verstoord.

Bouwkundig erfgoed

Kaart 12 beschermd erfgoed

Kaart 14 vastgesteld erfgoed

Referentiesituatie

Binnen het plangebied bevinden zich geen beschermde monumenten, beschermde landschappen of beschermde dorpsgezichten. In de omgeving van het plangebied zijn volgende beschermde monumenten gelegen:

1. Herenhuis: gevel (Dekenstraat 20, Halle)
2. Burgerhuis (Dekenstraat 13-15, Halle)
3. Burgerhuis De Olifant (Grote Markt 28, Halle)
4. Stadhuis Halle (Grote Markt 1, Halle)
5. Hotel De Gulden Hoorn (Grote Markt 15, Halle)
6. Burgerhuis (Grote Markt 7, Halle)
7. Burgerhuis (Médard-J. van den Weghestraat 1, Halle)
8. Hotel La Cloche (Kardinaal Cardijnstraat 5-6, Halle)
9. Jezuïetencollege (Kardinaal Cardijnstraat 7, Halle)
10. Classicistisch burgerhuis (Grote Markt 8, Halle)
11. Postgebouw (Kardinaal Cardijnstraat 9, Halle)
12. Kapittelkerk Sint-Martinus (Grote Markt 21, Halle)
13. Houten winkelpui (Brusselsesteenweg 4, Halle)
14. Mouterij Van Roye: oudste gedeelten (Meiboom 16-20, Halle)
15. Kapel Mariahof (Dekenstraat, Halle)

Binnen het plangebied bevindt zich vastgesteld bouwkundig erfgoed Hoekhuis In 't Wit Paard (Brusselsesteenweg 40, Halle). In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende elementen vastgesteld bouwkundig erfgoed.

Effectenbespreking

Voor de opmaak van het plan heeft er een inventarisatie van het bestaande patrimonium binnen het plangebied plaatsgevonden. Hieruit werden, naast het pand dat reeds als bouwkundig erfgoed staat gekarteerd (Hoekhuis In 't Wit Paard), verscheidene bijkomende waardevolle panden onderscheiden. Deze waardevolle panden zullen in de stedenbouwkundige voorschriften extra bescherming verkrijgen. Het plan voorziet dus in een doorgedreven bescherming van het aanwezige waardevolle patrimonium. Daarnaast voorziet het planvoornemen geen vernietiging, renovatie of verbouwing van bouwkundig erfgoed. Aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed worden dan ook niet verwacht.

Archeologie

Referentiesituatie

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevindt zich geen beschermde archeologische site.

Effectenbespreking

Het plan aanleiding kan geven tot werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden) en een permanente verandering van de grondwatertafel. Archeologisch vooronderzoek is geregeld binnen de geldende regelgeving (verplichting tot opmaak van een archeologienota onder voorwaarden). Aanzienlijke effecten op archeologisch erfgoed worden niet verwacht.

Conclusie discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

Mens & ruimte

Mobiliteit	Ja	Nee
Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ruimtelijke aspecten		
<i>Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)</i>		
Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge van het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Ruimtebeleving</i>		
Genereert het plan een potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gezondheid		
Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweeg brengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...) (zie tevens discipline mobiliteit)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtemissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, e.a.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan kwetsbare functies (scholen, woningen, zorgvoorzieningen, ...)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Veiligheid

Voorziet het plan een wijziging in het voorkomen of toelaten van risicovolle installaties (bijvoorbeeld Seveso-inrichtingen, hoogspanningslijnen, infrastructuur (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen...)?

Mobiliteit
*Referentiesituatie***RUIMERE SITUERING**

Halle situeert zich in het zuidwesten van de Provincie Vlaams-Brabant en kent op macroniveau een sterke radiale structuur geënt op Brussel. Zo zijn de grote lijninfrastructuren noordoost/ zuidwest georiënteerd. De R0, N6 Bergensesteenweg, het kanaal Brussel-Charleroi, en de spoorlijn hebben telkens eenzelfde oriëntatie tussen Halle en Brussel. Ten zuiden van de stad situeert zich ook de E429 die de relatie legt met Doornik. Ten zuiden van Halle splitst de spoorlijn zich in drie: enerzijds de spoorlijn in de richting van Bergen, anderzijds de spoorlijn in de richting van Edingen en parallel aan de E429 de HST-spoorlijn Parijs-Lille-Brussel.

Op mesoniveau fungeren de N6 Auguste Demaeghtlaan en de N28 Suikerkaai als stedelijke ring- en verdeelweg. Ze vormen samen een ringstructuur die de stad voor tweederde omsluit. In het noordoosten situeert zich de ontbrekende schakel om de ringstructuur te sluiten. Het studiegebied situeert zich in dit noordoostelijk stadsdeel en kent bijgevolg geen directe ontsluiting naar de aanwezige stedelijke ringstructuur.

VOETGANGERS EN FIETSERS

Het plangebied grenst aan het noordoostelijk deel van het centrum van de stad Halle. Specifiek bevindt het zich op ongeveer 200 meter of circa 3 minuten wandelen van de Grote Markt. Door de ligging vlak bij het centrum zijn tal van voorzieningen (handel, publieke functies, scholen enz.) in de nabijheid gelegen, wat verplaatsingen te voet toelaat.

Het station van Halle is via de nieuwe voetgangers- en fietsbrug direct bereikbaar vanuit het plangebied (ca 500 m).

Binnen de contour van het plangebied bevinden zich verschillende wandel- of fietswegen die niet toegankelijk zijn voor andere voertuigen: trage weg tussen Scheepswerfkaai en Fons Vandemaelestraat (a), trage weg tussen Louis Thibautstraat en Fons Vandemaelestraat (b), trage weg tussen Slingerweg en Fons Vandemaelestraat (c), trage weg tussen Monseigneur Senciestraat en Bresweg (d), trage wegenrecluster ten oosten van sportcomplex (e).



| Figuur 31: mobiliteit, interne ontsluiting trage wegen

Alle straten in het plangebied zijn uitgerust met stoepen en een fietspad. Deze zijn wel vaak redelijk smal omwille van de ruimte voor parkeren en rijbanen voor gemotoriseerd verkeer. Ter hoogte van de belangrijkste verbindingen richting centrum zijn voetgangersoversteekplaatsen gemarkeerd.

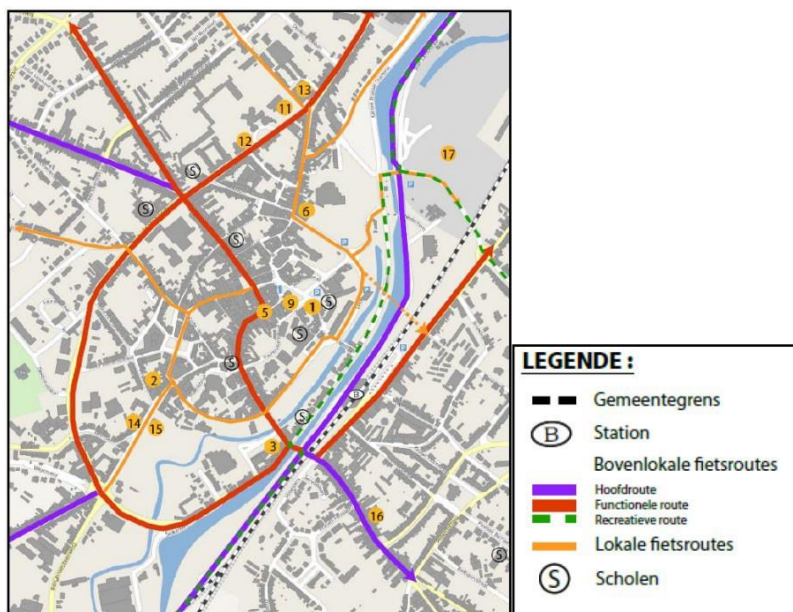
De route langs de rechteroever van het kanaal Brussel-Charleroi, meer bepaald langs de Graankaai, Jean Laroystraat en Felix Roggemanskaai, wordt binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) als fietssnelweg beschreven. De N6 Brusselsesteenweg en Auguste Demaeghtlaan, alsook de N28 Suikerkaai, Basiliekstraat en Ninoofsesteenweg worden als functionele fietsroute geselecteerd. De N28 Sint-Rochusstraat en het stationsplein zijn in het functioneel fietsroutenetwerk opgenomen als hoofdroute.

Uit de opgemaakte toestand van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk valt af te leiden dat de in beschouwing genomen fietswegen nagenoeg niet conform zijn uitgerust. Er is enkel een conforme fietsinfrastructuur aanwezig langs- heen het kanaal ten zuiden van de Bospoortbrug. De overige fietsinfrastructuur is ofwel niet aanwezig ofwel niet conform. Ook de hoofd fietsroute langs het kanaal is niet conform.

De Stad Halle heeft aanvullend aan het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in haar mobiliteitsplan lokale fietsroutes geselecteerd. Enkele lopen doorheen het plangebied van RUP De Bres. Volgende lokale fietsroute zijn geselecteerd:

- Brusselsesteenweg (van aan de N6 naar het centrum);
- Jozef Michelstraat;
- Scheepswerfkaai
- Monseigneur Senciestraat;
- Parklaan;
- Leide;
- Slingerweg;
- Nederhem.

Ook de verlenging van de voetgangersbrug over het kanaal langs het station tussen de Willamekaai en Sint-Annastraat is aangeduid.



| Figuur 32: Fietsassen stad Halle (bron: mobiliteitsplan 2012)

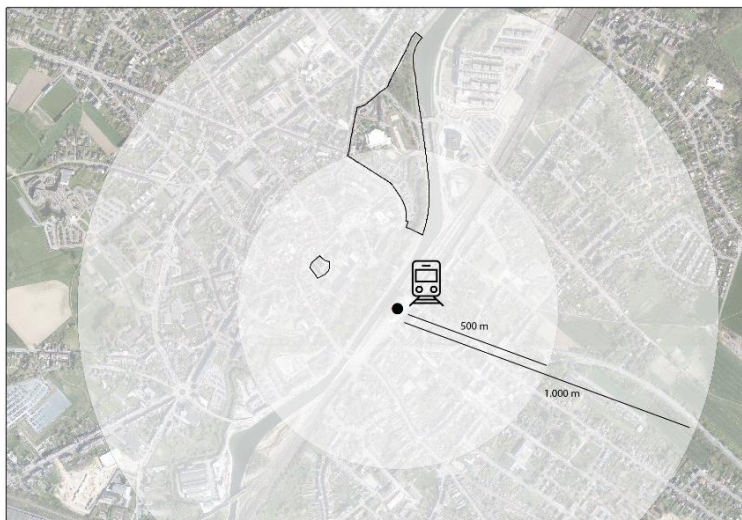
In Halle is eveneens een recreatief fietsroutenetwerk geselecteerd. De recreatieve route loopt langsheen de IJzerwegstraat, Bospoortbrug, Willamekaai, Nederhembrug, Jean Laroystraat en Felix Roggemenskaai. Dwars door het centrum van Halle ligt de fietsroute die de knooppunten 64 en 65 met elkaar verbindt.

OPENBAAR VERVOER

Voor de stad Halle is de busbediening vooral gericht op Brussel in noord-oostelijke richting. Er is momenteel geen bushalte in het plangebied. Echter door de kleine schaal van het stadscentrum, zijn openbare vervoersvoorzieningen nabij. De voetgangersbereikbaarheid naar het station vanop de projectsite is in dat opzicht primordiaal, want dit is ook het hoofdbusknooppunt.

Site De Bres bevindt zich ten westen van treinstation Halle. Het zuidelijke deel van site De Bres is gelegen binnen een perimeter van 500 m rond het treinstation. Het treinstation ligt aan volgende lijnen: 1 (Halle – Espelchin grens), 26 (Schaarbeek – Halle), 94 (Halle – Blandain), 96 (Brussel-zuid – Quévy). Er is een hogere bus-frequentie richting Brussel in de ochtend, en vanuit Brussel in de avond.

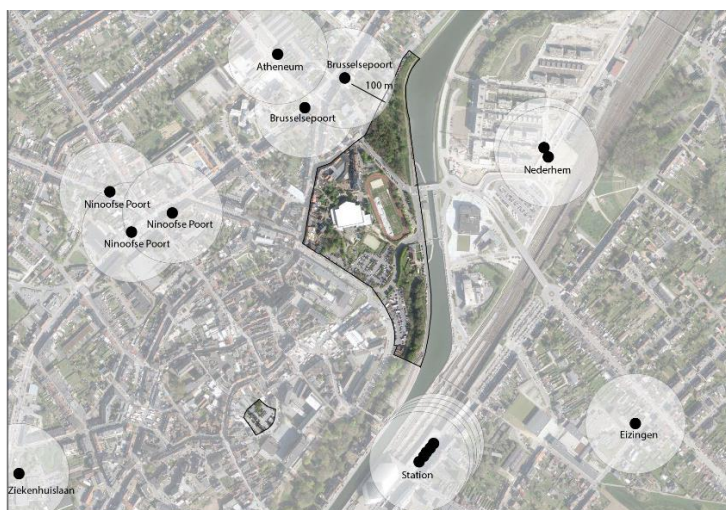
Treinstation Halle telt vijf sporen. Hiernaast heeft het station twee sporen voor een hogesnelheidstrein. Halle heeft een goede ontsluiting met de trein en ligt op een kruispunt van een aantal spoorlijnen. Volgens tellingen vervoerde het station in 2019 op weekdays dagelijks 9.424 reizigers. Tijdens het weekend werden dagelijks zo'n 2.000 reizigers vervoerd.



| Figuur 33: mobiliteit, ontsluiting door trein

Het noordelijke deel van site De Bres is gelegen binnen een perimeter van 100 m rond busstation Brusselssepoort. Deze halte bedient meermaals per dag volgende buslijnen:

- 101 Vlezenbeek - Halle
- 170 Brussel – Sint Pietersleeuw – Halle
- 171 Brussel – Brukom – Halle
- 571 Dilbeek – Sint Pietersleeuw - Halle
- 572 Zellik – Dilbeek - Halle
- 573 Schoolbus Schepdaal – Vlezenbeek – Halle



| Figuur 34: mobiliteit, ontsluiting door bushaltes



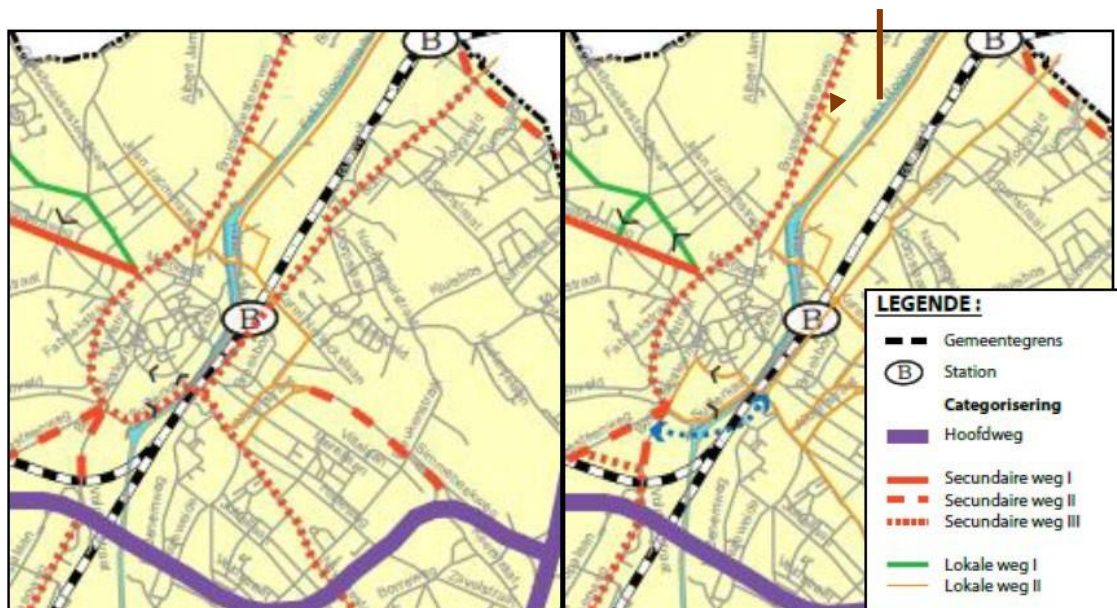
| Figuur 35: netplan De Lijn (bron Delijn.be)

GEMOTORISEERD VERKEER

In de wegcategorisering op lange termijn zijn de nieuwe ontwikkelingen van de stad Halle al mee opgenomen. In het kader van de ontwikkelingen van Nederhem wordt de Jean Laroystraat geknipt langs het water en omgeleid rond de site Nederhem en krijgt de straat korter bij het spoor een aansluiting. De Jozef Michelstraat krijgt niet meer de functie als verbinding tussen de N6 en Nederhem.

De nieuwe Nederhembrug die verder door loopt in de Scheepswerfkaai krijgt een nieuwe verbinding met de N6 (zie bruine pijl op navolgende figuur), omdat de bestaande Lariellestraat een zeer smal wegprofiel heeft. Ook kan de blauwe stippelpijl worden opgemerkt in de buurt van de N203. Een oostelijk aansluiting met het hogere wegennet is nog te onderzoeken.

De lokale wegen II in de buurt van de projectsite op lange termijn zijn de Roggemanskaai en Scheepswerfkaai, Lariellestraat en de nieuwe aansluiting met de N6, de Fons Vandemaelenstraat, de nieuwe Nederhembrug en Nederhem.



| Figuur 36: wegcategorisering uit het Mobiliteitsplan 2012: korte termijn (links) en lange termijn (rechts)

Het gebied zelf wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van parkeerterreinen en de sporthal, die voornamelijk bereikbaar zijn via Slingerweg. Het plangebied wordt ontsloten door volgende wegen bestaande uit één rijbaan: Scheepswerfkaai (1), Jozef Michelstraat (2), Brusselsesteenweg (3), Monseigneur Senciestraat (4), Leide (5), Willamekaai (6).



| Figuur 37: mobiliteit, ontsluiting De Bres

Binnen de contour van het plangebied bevinden zich volgende wegen bestaande uit één rijbaan: Fons Vandemaelestraat (7), Louis Thibautstraat (8), Bresweg (9), Slingerweg (10).



Figuur 38: mobiliteit, interne ontsluiting

Effectenbespreking

Het Gemeentelijk Structuurplan stelt dat Halle op lange termijn wil evolueren naar een autoluwe binnenstad, door middel van het invoeren van een parkeerbeleid, het inzetten op fiets- en voetgangersverbindingen en het stimuleren van openbaar vervoer.

In de haalbaarheidsstudie aangaande het stadsvernieuwingsproject J. Possozplein-Slingerweg-De Bres werd een voorkeurscenario voorgesteld dat tot stand kwam uit een doorgedreven onderzoek en uit besprekingen met de thematische werkgroep van de stad Halle. Het kadert binnen de ontwikkelde visie van de Stad Halle over de totale verkeerscirculatie en welke verbindingen in de stad geknipt als wel moeten worden behouden. Het mobiliteitsaspect van het inrichtingsplan handelt over de nieuwe parkeerorganisatie, de verbindingen voor fietsers en voetgangers en de verkeerscirculatie. Het plan werd goedgekeurd in 2016. De toekomstvisie is besproken in hoofdstuk 5.

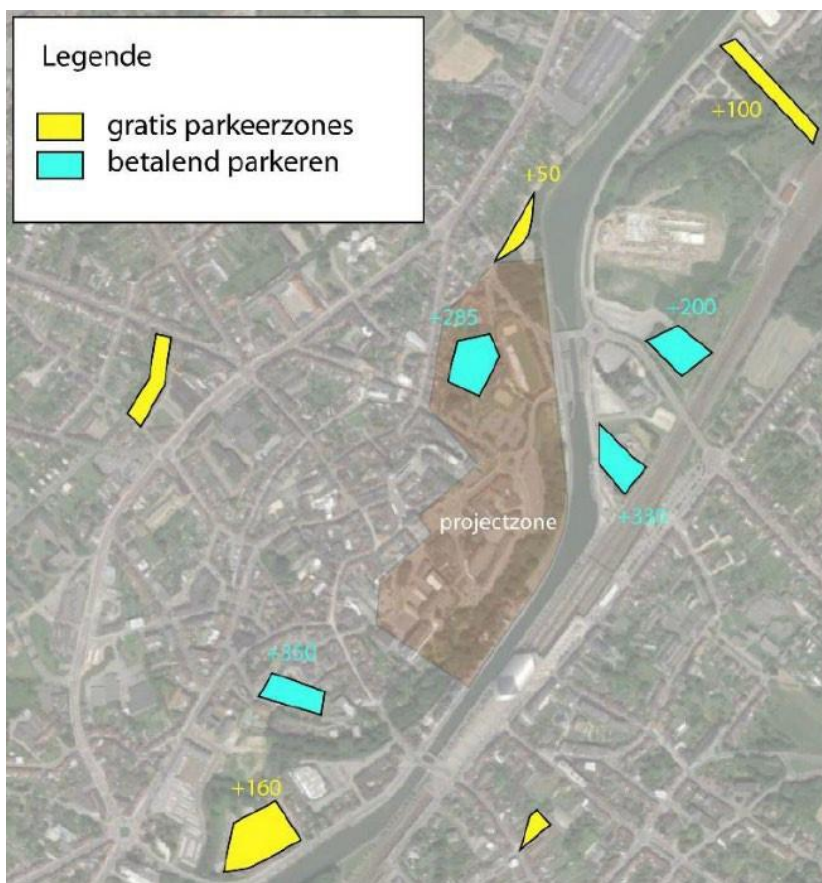
PARKEREN

Vanuit de principes van het Mobiliteitsplan 2012 gebeurt er in het stadscentrum van Halle een drastische verschuiving van gratis naar betalend parkeren en dit zal een impact hebben op het autogebruik. Die principes zijn naar aanleiding van het Ontwikkelingsproject Possozplein in 2015, en met name in de toenmalige haalbaarheidsstudie daarvoor concreet uitgewerkt (zie nota mobiliteit daarvan die dit onderbouwt als aparte bijlage). In site De Bres wordt vanuit die globale aanpak een gebundelde parkeervoorziening gerealiseerd met betalend parkeren voor 250 tot 300 wagens. Voorliggend RUP legt hiervoor het planologisch kader vast. Dit aantal parkeerplaatsen is een compensatie voor parking De Bres, parking Leide, de parking naast de atletiekpiste en de parkeerzone aan de Louis Thibautstraat. Het parkeergebouw voorziet daarnaast de benodigde parkeerplaatsen voor de private woonontwikkeling van voorliggend RUP. In de ontwerpfase wordt pas het definitieve getal vastgelegd. Het RUP zal alleen een maximum aantal plaatsen vastleggen.

In de nota mobiliteit van het Ontwikkelingsproject Possozplein is het benodigd aantal parkeerplaatsen in deze gebundelde parkeervoorziening bepaald aan de hand van de parkeercapaciteit en de bezettingsgraden in de parkeerzone De Bres (GLP gratis langparking Centrum) en van de vier aanpalende parkeerzones (Rood centrum-oost, Possozplein (betalend), Geel, Leide, Senciestraat (blauwe zone) en GLP's Nederhem en Station. In totaal zijn in die vijf zones 1.456 parkeerplaatsen aanwezig en op een marktdag

1.305, maar dan zijn ze overbezet. Om ook op een marktdag met comfort te kunnen parkeren, rekent de studie een bezettingspercentage van 90 % en dan zijn op een marktdag binnen het geheel van die vijf zones 239 extra parkeerplaatsen nodig. Wanneer het parkeren in de zone Geel betalend wordt, daalt de parkeervraag daar (door modal shift en doordat er een verschuiving naar gratis parkeren verder weg van het centrum zal plaatsvinden). De studie gaat er bij de bepaling van de dimensies van de nieuwe betaalparking (ter vervanging van GLP Centrum) van uit dat deze niet moet gedimensioneerd worden voor de marktdagen en dat er dan ook een parkeerverdringing naar het gratis parkeren optreedt. Voorts wordt rekening gehouden met hogere parkeertarieven. Mede op basis hiervan besluit de studie dat de dimensie van de betaalparking op site De Bres wordt geraamd op 250 parkeerplaatsen, maar dat er voor bewonersparkeren in de directe omgeving ook een bepaalde nood is parkeerplaatsen aan voordeliger tarieven. Als deze mee in rekening worden genomen, wordt de parking gedimensioneerd tussen 250 en 280 parkeerplaatsen. Met inrekening van vervanging van de 20 parkeerplaatsen aan de huidige ingang van de sporthal, komt men aan een maximum van ca 300 parkeerplaatsen. Met betrekking tot het aantal benodigde parkings voor de private woonontwikkeling stelt de CROW dat voor koopappartementen in het centrum van een matig stedelijk gebied maximaal 1,8 parkeerplaats per wooneenheid voorzien dienen te worden. Het planvoornemen beoogd voor de private woonontwikkeling maximaal 16 woonentiteiten. Dit maakt dat er voor de private woonontwikkeling maximaal 29 parkeerplaatsen dienen te worden voorzien. Deze parkeerplaatsen worden in de gebundelde parkeervoorziening opgenomen aangezien de private woonontwikkeling hier zijdelings van is gelegen. In totaal brengt dit het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen binnen de gebundelde parkeervoorziening op ca 330.

Het parkeren in site de Bres wordt in de toekomst gestapeld ingericht om zoveel mogelijk groene ruimte te creëren. De parkeergarage krijgt een toegang vanuit het noorden, direct aansluitend nabij de Nederhembrug (Fons Vandemaelestraat). Het voorkeursscenario voorziet om vanaf de aantakking op de Fons Vandemaelestraat tot aan de inkom van de parkeergarage een parallelweg naast de Louis Thibautstraat aan te leggen waardoor de woningen aan diezelfde straat minimaal hinder van het toegenomen verkeer zullen ondervinden. Door genoemde ingrepen worden de Monseigneur Senciestraat en omgeving ontlast. Ter hoogte van de Scheepswerfkaai blijft het gratis parkeren behouden. Het basisconcept van de betalende en gratis parkings in de ruime omgeving van De Bres is als volgt opgebouwd (zie volgende bladzijde):



| Figuur 39: Nieuwe parkeerzones (nota mobiliteit Ontwikkelingsproject Possozplein, 2015)

Voor de parkeerbalans in de ruime omgeving geeft heel deze verschuiving volgende effecten. Enerzijds verdwijnen 14 parkings met in totaal 1.246 parkeerplaatsen en blijven zes parkings (Scheepswerfkaai, Bresweg¹, Willamekaai 2 en 3, ten zuiden van het park, Vuurkruisenstraat (deels) en Vismarkt (deels)) aanwezig met in totaal 192 parkeerplaatsen. Anderzijds komen de zeven parkings uit bovenstaande figuur met de bijstaande aantallen plaatsen er bij. De nieuwe stationsparking is echter grotendeels op pendelaars gericht en wordt in de studie slechts voor 143 plaatsen ten behoeve van het stedelijk parkeren meegeteld. In totaal komen er dan 1.288 gratis en betalende parkeerplaatsen bij, of per saldo status quo, een minieme verhoging ten opzichte van de situatie voordien.

Om een zeker parkeercomfort te garanderen aan de (toekomstige) bewoners, en nabijheid te kunnen garanderen en zoekverkeer binnen de perken te houden, moeten lokale parkeerpockets gerealiseerd worden in de omliggende straten van het plangebied.

De school nabij het plangebied heeft ook nood aan een drop-off zone. De school kan bereikt worden via het noorden als het zuiden en aan beide zijden is er een terugkeerpunt voorzien.

¹ De ca. 20 plaatsen van de parking Bresweg ten noorden van de sporthal worden samen bekeken met de parkeerplaatsen voor de nieuwe parking op de projectsite.

VOETGANGERS



| Figuur 40: inrichtingsplan plangebied voetgangers

In het RUP wordt ingezet op een kwaliteitsvolle natuurcorridor langs het kanaal en wordt gemotoriseerd verkeer geweerd doorheen deze nieuwe groenzone. Het groene lint langs het kanaal voorziet in een voetgangers- en fietsverbinding die geen gemotoriseerd verkeer toelaat met uitzondering van dienstverkeer. De nieuwe Nederhembrug krijgt gescheiden voetgangersvoorzieningen. Tot slot wordt er voorzien in een nieuwe brug voor traag verkeer -de Parkbrug- die het Possozplein met de nieuwe stationsbuurt verbindt. Dit zal de doorwaadbaarheid van het plangebied als wel de verbinding tussen de linker- en rechteroever van het kanaal Charleroi-Brussel sterken.

FIETSERS



| Figuur 41: inrichtingsplan plangebied fietsers

Voor de fietsers wordt er een aaneengesloten verkeersvrije verbinding voorzien langs het kanaal, als ook door het park. De aanwezigheid van het scholencomplex langs het park biedt mogelijkheden om het fietsgebruik te stimuleren. Ook fietsers kunnen in de toekomst gebruik maken van de aan te leggen Parkbrug. De Brusselsesteenweg, Michelstraat, Leide en Parkstraat zullen ook nog gemotoriseerd verkeer faciliteren maar de intensiteiten zullen lager liggen dan in de huidige context. Het planvoornemen voorziet verspreid over het plangebied voldoende fietsparkeervoorzieningen.

GEMOTORISEERD VERKEER

Voor de circulatie van het autoverkeer vanaf Monseigneur Senciestraat worden twee mogelijkheden weerhouden. Deze zijn toegelicht onder punt 5.4.3. Enerzijds kan een nieuwe ontsluitingsweg vanaf Monseigneur Senciestraat worden aangelegd richting de Nederhembrug. Anderzijds kan de ontsluiting gebeuren naar N6 via Meiboom - Vanden Eeckhoudtstraat met een lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Brusselsesteenweg. Door beide scenario's wordt het doorgaand autoverkeer tegengegaan en het bezoekersparkeren voor de stad, het park en de sporthal wordt opgevangen in een nieuwe parkeervoorziening met maximaal 330 plaatsen.

De verbinding tussen de randparking Nederhem en het stadscentrum kan extra worden ondersteund door een stadspendel in te leggen. Deze stadspendel moet een antwoord bieden voor het verbinden van verschillende locaties en het tegemoetkomen van verschillende doelgroepen, met name werknemers, schoolgaande kinderen, bezoekers, bewoners, en pendelaars van buiten de stad die Halle gebruiken als stop-over naar Brussel. Een onderzoek naar de beste route en inrichting van de straatsegmenten moet hier een uitkomst bieden.

De verschuiving van de parkings in en rond het stadscentrum van Halle heeft een evident effect op de verkeersstromen. Het Mobiliteitsplan 2012 en de Nota Mobiliteit van het Ontwikkelingsproject Possozplein gaan hier voor de ruimere omgeving dieper op in. Voor de meer nabije omgeving hangen deze mogelijke effecten af van de wijze van ontsluiten van het nieuwe parkeergebouw aan de sporthal, samen met de gratis parking aan Scheepswerfkaai de enige (grotere) parking in de omgeving op de linkerkanaaloever. Voor de ontsluiting van het parkeergebouw worden thans nog twee mogelijkheden open gehouden, nl. in via Bresweg vanuit Brusselsesteenweg (waarvan de rijrichting wordt omgedraaid, zie figuur in punt 5.4.3) en in en/of uit via L. Thibautstraat of een parallelweg (deze laatste betreft het voorkeursscenario).

In beide gevallen komen de wagenstromen hoofdzakelijk van Scheepswerfkaai – Fons Vandermaelenstraat (en Nederhembrug), al dan niet met een ommetje door J. Michelstraat en Brusselsesteenweg. Wagenstromen van en naar N6 Brusselsesteenweg / Auguste Demaeghtlaan gaan van Scheepswerfkaai via Lariellestraat en de nieuwe verbindingsweg.

Dit wegsegment nieuwe verbindingsweg N6 - Lariellestraat - Scheepswerfkaai – Fons Vandermaelenstraat - Nederhembrug zal als noordoostelijke sluiting van de stadsring fungeren en heeft voldoende capaciteit om ook de wagens van en naar het parkeergebouw op een verkeersleefbare manier op te vangen.

De capaciteit van het kruispunt Fons Vandermaelenstraat – J. Michelstraat – L. Thibautstraat is in de Nota Mobiliteit onderzocht en blijkt met een inrichting als rotonde en met een rechtsafslagstrook in Michelstraat werkzaam. Het ontwerp ervan wordt in die richting voorbereid. De berekeningen daarvoor geven aan dat in J. Michelstraat (en in L. Thibautstraat) in de ochtendspits intensiteiten van 300 – 330 pae/u te verwachten zijn, en in de avondspits 170 tot 470 pae/u. Deze intensiteiten liggen beneden de verkeersleefbaarheidsdrempel van een wijkverzamelweg (400 pae/u) en van een lokale verbindingsweg (650 pae/u).

Door de verschuivingen van de parkings en de andere ontsluitingsrichtingen, vermindert de druk op de woonstraten in de rand van het stadscentrum (zoals het zuidelijk deel van Brusselsesteenweg en Senciestraat) en verbetert hier de verkeersleefbaarheid.

Conclusie

Het creëren van een parklint langsheen het kanaal zal een grote meerwaarde betekenen voor de stad Halle en zal er tegelijk voor zorgen dat de auto minder dominant het straatbeeld bepaalt. Door de nieuwe circulatiestructuur zullen de intensiteiten van gemotoriseerd in het plangebied aanzienlijk verminderen.

Voor de fietsers wordt een aaneengesloten verkeersvrije verbinding voorzien langsheen 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.

In dit plan wordt er slechts een deel van het grondgebied van de stad onderzocht. In de projectzone is er een grote capaciteit aan parkeervoorzieningen die door bewoners en bezoekers van heel de stad worden gebruikt.

Vanuit het mobiliteitsonderzoek kan worden besloten dat de initiatieven in het plangebied een meerwaarde betekenen om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Ook wordt tegemoetgekomen aan de doelstelling om een park en publiek domein te ontwikkelen met een grote doorwaadbaarheid van het traag verkeer. Voor voetgangers en fietsers ontstaat er een direct, comfortabel en een veilig netwerk, terwijl gemotoriseerd verkeer aan de randen wordt opgevangen.

De parkeerstrategie kan worden ondersteund door het aanbieden van alternatieven. Zo kan worden overwogen om in te zetten op deelmobiliteit en op optimale fietsvoorzieningen (routes, stallingen,...).

Ruimtelijke aspecten

Referentiesituatie

Er zijn binnen het plangebied geen herbevestigde agrarische gebieden of landbouwgebruikspercelen aanwezig. Binnen het plangebied zijn kwetsbare functies, zijnde woningen, gelegen.

Effectenbespreking

t.o.v. de planologische toestand

Het planvoornemen voorziet t.o.v. de planologische toestand een relevante wijziging van de ruimtebeleving: de nieuwe sporthal zal namelijk gedeeltelijk binnen bestemmingen (1) zone voor groenaanleg en toegangen én (2) vijver(zone) worden gerealiseerd. Deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde / groene inrichting. Daarnaast zal de private ontwikkeling binnen de bestemmingen (1) openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen, (2) tuinen én (3) groenschermen worden gerealiseerd. Ook deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde / groene inrichting. T.o.v. de planologische toestand kan er dus gesproken worden van een verstoring van de ruimtebeleving. De nieuwe bouwvolumes worden echter zo ingepland dat ze lichten en zichten nauwelijks verstoren: de private woonontwikkeling vervolledigd het bouwblok M. Senciestraat-Brusselsesteenweg-Bresweg terwijl het nieuwe sporthalvolume op voldoende afstand van bestaande bebouwing wordt gesitueerd en daarnaast een architectonisch aantrekkelijke uitstraling zal kennen. I.f.v. het beschermen van de lichten en zichten wordt in de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP een hoogtebeperking van

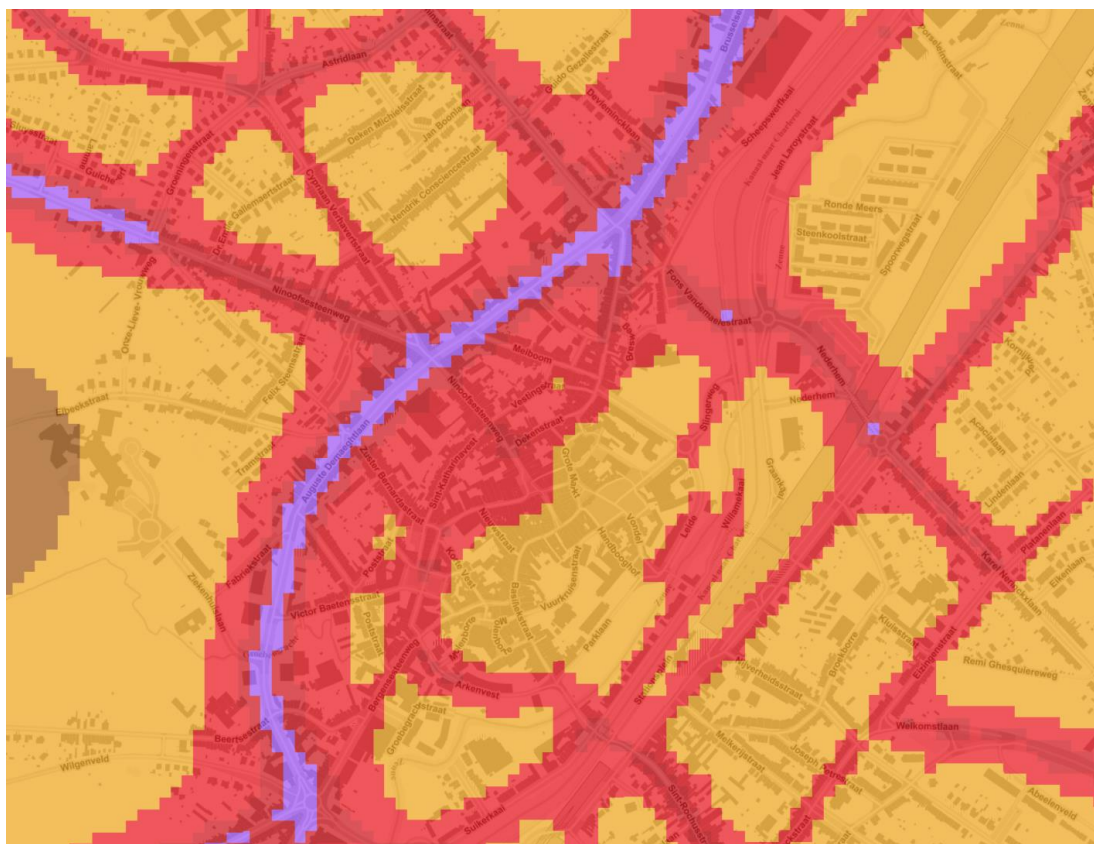
maximaal drie niveaus opgelegd voor zowel de private woonontwikkeling als voor de nieuwe sporthal.

t.o.v. de bestaande toestand

Momenteel zijn delen van in hoofdzaak groengebieden verhard (parking). Het planvoornemen voorziet in een gedeeltelijke inname hiervan door bijkomende bebouwing (nieuwe sporthal en private ontwikkeling). Er wordt echter in een netto ontharding / vergroening van diezelfde zone voorzien. T.o.v. de bestaande toestand is er dus sprake van een verbetering van de ruimtebeleving.

Gezondheid

Referentiesituatie



| Figuur 42: MIRA geluidsbelastingskaart wegverkeer 2018, etmaal (Geopunt)

Het geluidsklimaat nabij het plangebied is reeds verstoord door verkeer met een etmaalgemiddelde van 55 tot 65 decibel.



| Figuur 43: luchtkwaliteit fijn stof (VMM)

Uit de beschikbare meetgegevens (VMM, geoloket) blijkt dat Halle voor de luchtkwaliteit inzake fijn stof PM_{2,5} erg goed scoort (lichtblauw) en de omgeving van N6 goed (groen); die erg goede score is ook voor de binnenstad en het plangebied het geval.



| Figuur 44: luchtkwaliteit stikstofdioxide (VMM)

Voor NO₂ scoort de gemeente, en ook het plangebied hetzelfde positieve beeld.

*Effectenbespreking**t.o.v. de planologische toestand*

Ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen houdt het RUP een subtiele wijziging in van de effecten inzake geluid gezien de nieuwe sporthal enkele tientallen meters richting het zuidoosten opschuift richting WZC Sint-Augustinus. De beoogde locatie houdt ca. 50 meter afstand van het WZC gezien dit een kwetsbare functie betreft. T.o.v. de huidige planologische toestand komt de nieuwe sporthal centraler in het park te liggen waar sprake is van minder omliggende woningen dan de huidige locatie. De beoogde ontsluitingsweg is ingepland op een locatie die reeds een belast geluidsklimaat kent. Daarnaast betreft het voorkeursscenario om een parallelweg naast de Louis Thibautstraat aan te leggen waardoor er een ruime afstand tussen de woningen gelegen aan diezelfde straat en de nieuwe ontsluitingsweg ontstaat.

Realisatie van de private woonontwikkeling zal een positief effect op het geluids- en luchtklimaat van het bouwblok M. Senciestraat-Brusselsesteenweg-Bresweg hebben aangezien de ontwikkeling het bouwblok vervolledigd. Hierdoor zal zowel geluid als wel luchtvervuiling minder makkelijk het bouwblok kunnen binnendringen.

t.o.v. de bestaande toestand

Ten opzichte van de huidige situatie wijzigt niet enkel de locatie van de sporthal maar worden er ook buitensportvelden op het dak van de sporthal voorzien. Er wordt echter in een stevige omheining voorzien die niet enkel voorkomt dat sporters of hun attributen van het dak vallen, maar ook geluid naar de omgeving maximaal beperkt; de omheining zal fungeren als een geluidswal. Daarnaast neemt het autoverkeer in en rond de site als gevolg van de toegelaten ontwikkelingen niet toe; het verschuift van de bewoonde woonomgevingen in de rand van de binnenstad naar de meer parkachtige omgevingen noordwaarts aan Nederhembrug. Zoals hiervoor bij de discipline mobiliteit aangegeven, betreft het voor de meeste straatsegmenten verhoudingsgewijze kleine aantallen en toenames. Deze hebben nauwelijks invloed op de geluidsproductie van het verkeer.

Gelet op het planvoornemen en de beperkte toename, vooral verschuiving van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkelingen die het RUP toelaat, zorgt dit RUP per saldo alleen voor licht negatieve effecten en veroorzaakt bijgevolg zeker geen betekenisvolle negatieve effecten voor de discipline geluid.

Veiligheid

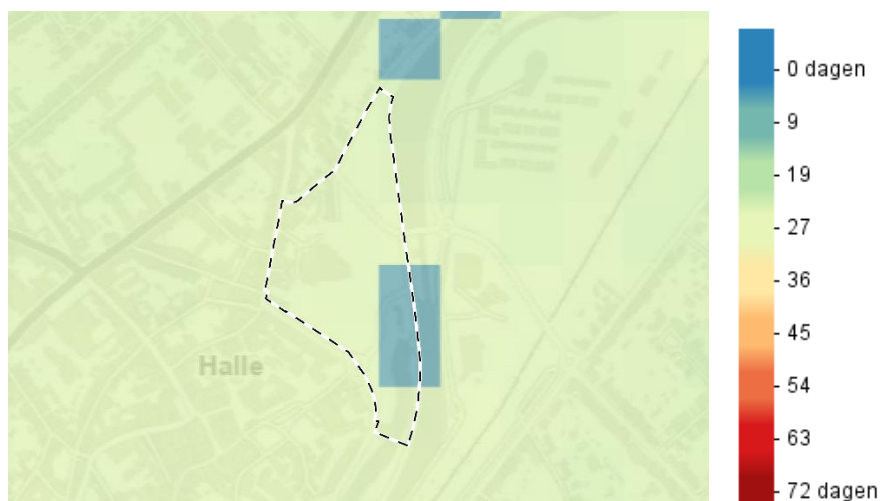
Er bevinden zich geen seveso-bedrijven binnen een straal van 2 km rond het plangebied. De RVR-toets is als bijlage toegevoegd.

Conclusie discipline ruimte en mens

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid te verwachten zijn.

Atmosfeer & klimatologische factoren

Hitte



| Figuur 45: hittegolfdagen hoge impact 2050 - VMM

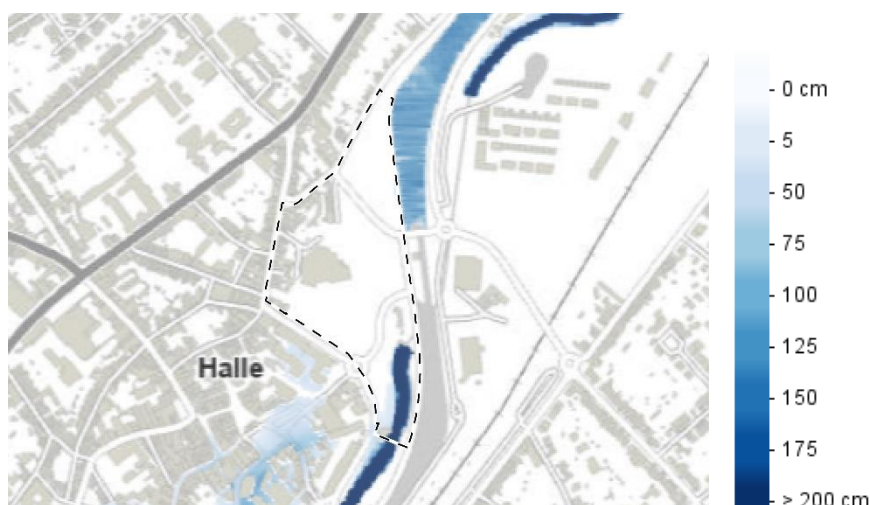
Referentiesituatie

Steden in Vlaanderen krijgen heel wat vaker te kampen met hittestress dan de landelijke omgeving. Overdag, en nog vaker 's nachts, stijgt de temperatuur in de steden boven de gezondheidsdrempels van respectievelijk 29,6°C en 18,2°C uit. Hoe groter de stad, hoe groter het effect. Het plangebied bevindt zich in Halle, binnen de provincie Vlaams-Brabant.

Effectenbespreking

Op de kaart van het aantal hittegolfdagen kan de klimaatverandering met betrekking tot hitte geïnterpreteerd worden. Onder het huidige klimaat hebben we in Vlaanderen gemiddeld 4 hittegolfdagen per jaar. Bij het hoge-impactklimaatsscenario kan dit oplopen naar gemiddeld 20 hittegolfdagen in een jaar in Vlaanderen. Ter hoogte van het plangebied zou het aantal hittegolfdagen tegen het jaar 2050 stijgen tot ongeveer 20 dagen op een jaar. Vooral jongere kinderen tot 4 jaar en 65-plussers blijken gevoelig aan hittestress.

Overstroming



| Figuur 46: wateroverlast hoge impact 2050 - VMM

Referentiesituatie

Voor een bespreking van de referentiesituatie wordt verwezen naar de toelichting onder discipline water.

Effectenbespreking

Op de kaart van de aangroei overstroombaar gebied kan de klimaatverandering met betrekking tot overstroming geïnterpreteerd worden. Overstromingen vanuit rivieren of door intense neerslag veroorzaken geregeld schade in dichtbebouwd Vlaanderen. Door klimaatverandering met nattere winters en intensere neerslag kunnen er vaker overstromingen voorkomen, ook op plaatsen die tot nog toe niet overstroomden. Ter hoogte van het plangebied zou het overstromingsgevoelig gebied tegen het jaar 2050 zeer beperkt aangroeien.

Conclusie discipline atmosfeer en klimatologische factoren

Rekening houdend met de aard van het planvoornemen en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO₂-)emissies (van bijvoorbeeld industrie / verwarming / veeteelt).

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.

10.1.5 Grensoverschrijdende effecten

Het voorgenomen plangebied bevindt zich op ca. 4 km van de meest nabij gelegen gewestgrens met Wallonië. Rekening houdend met de aard van het voorgenomen plan, de omvang van de effecten zoals hiervoor beschreven en het gegeven dat deze als niet-aanzienlijk beoordeeld werden, wordt geconcludeerd dat er geen aanzienlijke grens- of gewestgrensoverschrijdende negatieve effecten worden verwacht.

10.1.6 Besluit

Op basis van de beschikbare informatie op dit moment, kan worden besloten dat er voor het voorliggend planinitiatief geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

10.2 **Advies team MER**

Advies 1

Na het in beschouwing nemen van de MER-screening concludeerde team-MER op 23/03/2022 dat er m.b.t. scopingnota versie 2 geen plan-MER moet opgemaakt worden.

Advies 1 van Team MER is opgenomen als aparte bijlage.

Advies 2

Na het in beschouwing nemen van de MER-screening concludeerde team-MER op 16/01/2023 dat er m.b.t. scopingnota versie 3 geen plan-MER moet opgemaakt worden.

Advies 2 van Team MER is opgenomen als aparte bijlage.

10.3 Watertoets

Voor een visualisatie van de watertoets zie plannen achteraan deze paragraaf.

Overstromingsgevoelige gebieden

Het plangebied wordt voornamelijk gekarteerd als mogelijk overstromingsgevoelig, dit hoofdzakelijk door afstromend hemelwater.

Van nature is het plangebied overstroombaar vanuit waterloop de Zenne of door afstromend water.

Het oppervlaktewater stroomt in zuidelijke richting af naar de Zenne.

Waterbeheerders (Vlaamse Hydrografische Atlas)

Binnen het plangebied is waterloop de Zenne aanwezig, van de 1^{ste} categorie. Waterlopen van de 1^{ste} categorie worden beheerd door de Vlaamse Milieumaatschappij.

Infiltratiegevoelige bodems

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt.

Het plangebied is niet infiltratiegevoelig. Het hemelwater kan hier minder gemakkelijk infiltreren in de ondergrond door de bodem.

Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Bij de watertoets gaat de aandacht in de eerste plaats naar de ondiepe grondwaterstroming.

Het plangebied is overwegend zeer gevoelig voor grondwaterstromingen (type 1).

Er moet advies gevraagd worden aan de bevoegde instanties (VMM afdeling operationeel waterbeheer) inzake grondwatergevoeligheid, indien het volgende wordt voorzien binnen het plangebied:

- het project is een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien
- het project leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte met meer dan 1 ha
- het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter

Winterbed

De winterbedkaart duidt gebieden aan waar verandering in bodemgebruik aanleiding kan geven tot een gewijzigd afvoergedrag bij overstromingen. Aangezien dit gewijzigd afvoergedrag enkel relevant is voor omvangrijke overstromingsgebieden, werd de winterbedkaart beperkt tot gebieden die onderhevig zijn aan overstromingen vanuit de bevaarbare waterlopen. Binnen het plangebied bevinden zich geen afbakeningen van de winterbedkaart.

Hellingen

De hellingenkaart werd opgemaakt om de gevoeligheid voor overstroming en erosie van het gebied te kunnen beoordelen. Steile hellingen kunnen aanleiding geven tot een grote hoeveelheid afvloeiende neerslag, wat de overstromings- en erosiegevoeligheid beïnvloedt.

Het plangebied kent een vlak reliëf met hellingspercentages kleiner dan 0,5% en tussen 0,5 en 5% m.u.v. de Zenne en de Scheepswerfkaai.

Erosiegevoelige gebieden

De erosiegevoeligheidskaart werd opgemaakt om de gevolgen van wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Deze kunnen immers aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater en ermee gepaard gaande erosie.

Gezien de afwezigheid van een behoorlijk reliëf, is het plangebied matig erosiegevoelig. De erosiegevoeligheid is verder afhankelijk van de hoeveelheid neerslag, het bodemtype en het bodemgebruik. Een bebouwde of verharde zone zal meer weerstand bieden tegen erosie dan een braakliggend terrein. Een permanente invulling van de onbebouwde en onverharde ruimte zal een positief effect hebben op de erosiebeperking.

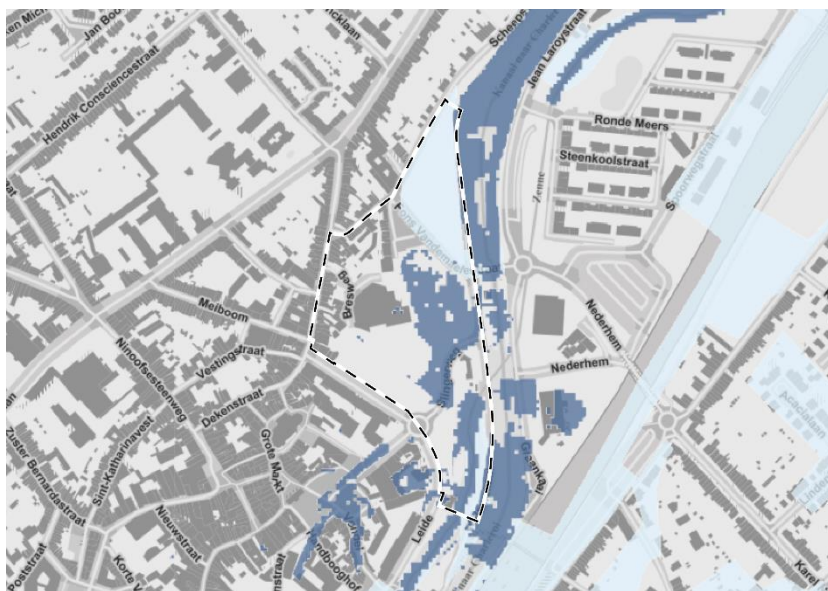
10.3.1 Besluit

De watertoets brengt voor het plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht. Niettemin komen er een aantal speciale aandachtspunten naar voor waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen. Eventuele potentiële nadelige effecten worden evenwel beperkt door volgende bepalingen:

- er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de mogelijk overstromingsgevoeligheid van het plangebied, waarbij er voldoende ruimte wordt gegeven aan de aanwezige waterlopen
- wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor:
 - het project is een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien
 - het project leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte met meer dan 1 ha
 - het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen

zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter

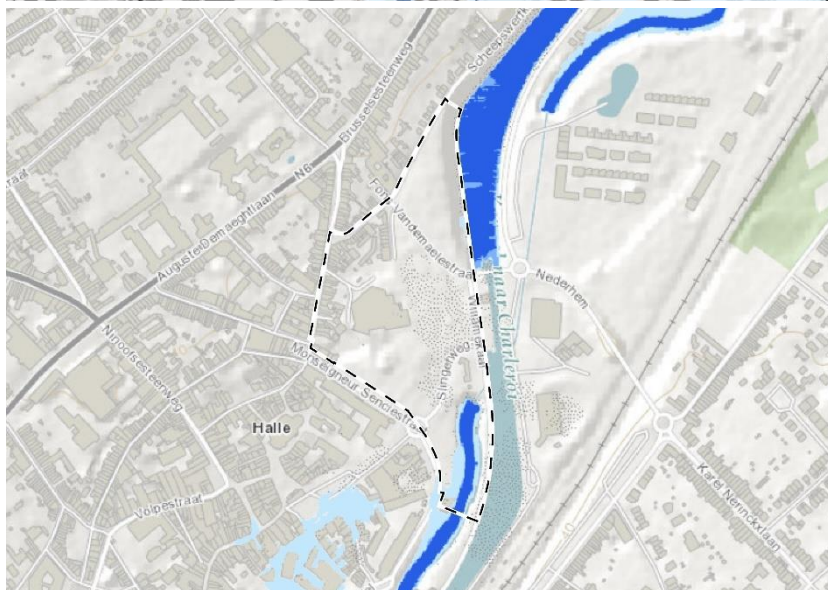
- er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de erosiegevoeligheid van het plangebied
- verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II met betrekking tot de afvoer van hemelwater en het concept 'vasthouden-bergen-afvoeren'; prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.



Kaart: overstromingsgevoelige gebieden – Geopunt

Legende

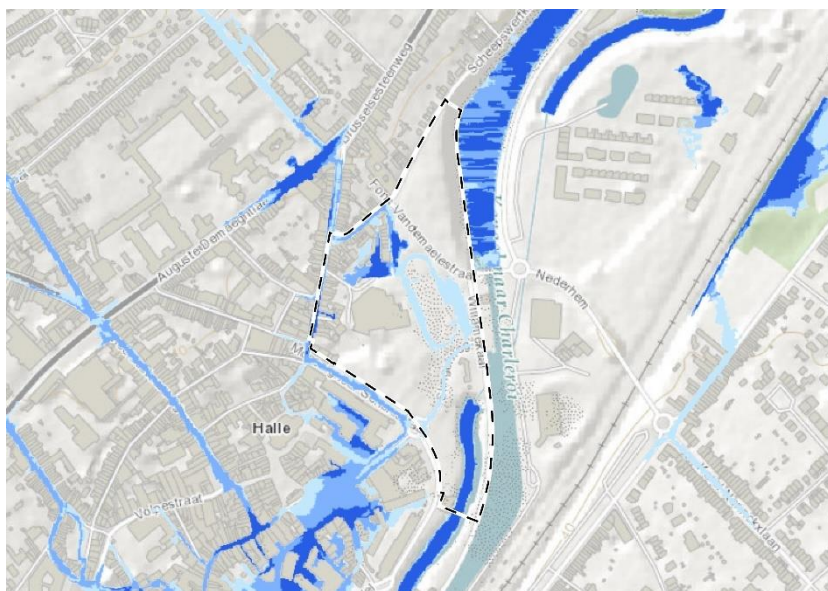
- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig
- Niet overstromingsgevoelig



Kaart: fluviaal overstroombaar gebied – Waterinfo

Legende

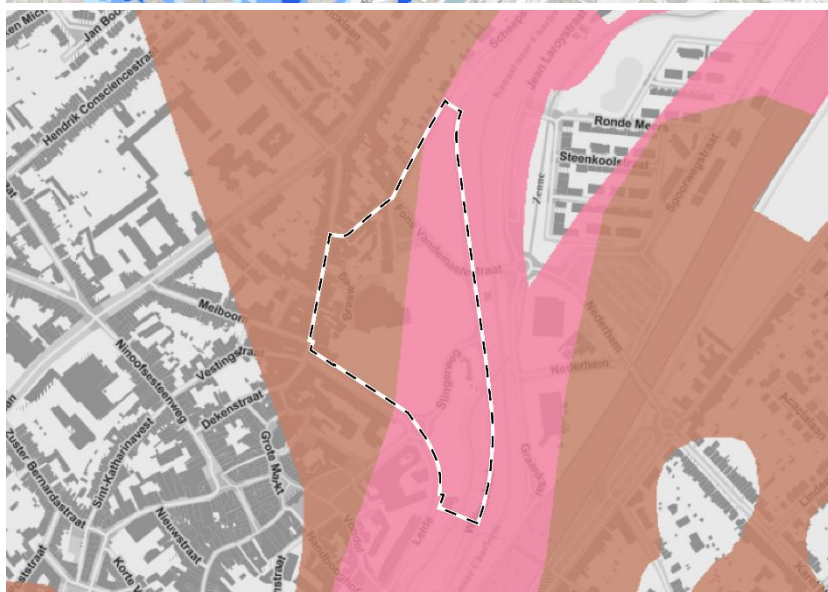
- Grote kans
- Middelgrote kans
- Kleine kans



Kaart: pluviaal overstroombaar gebied – Waterinfo

Legende

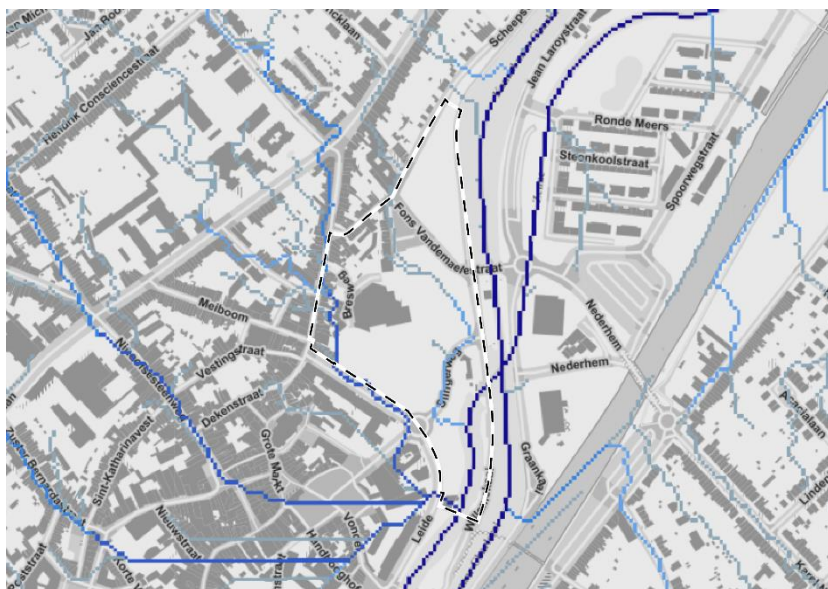
- Grote kans
- Middelgrote kans
- Kleine kans



Kaart: van nature overstroombaar gebied – Geopunt

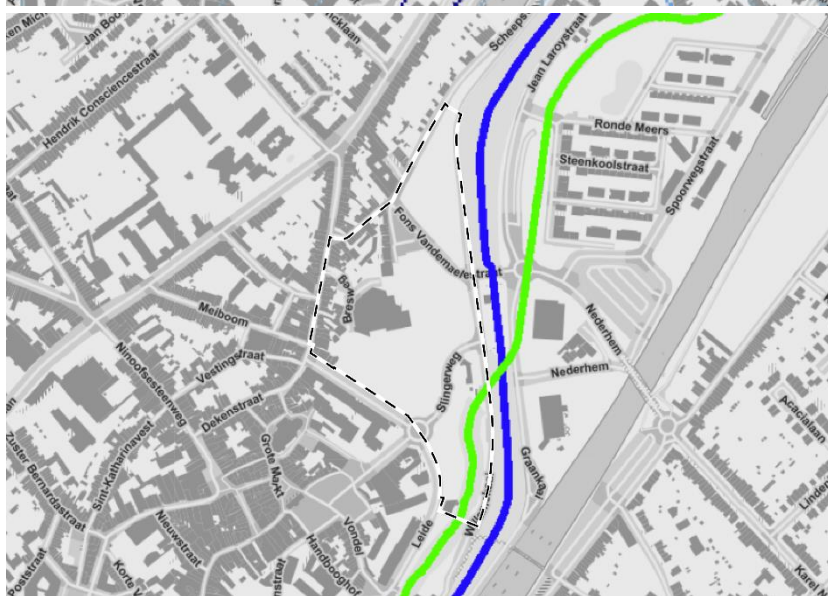
Legende

- Overstroombaar door afspoelend exces hemelwater
- Overstroombaar vanuit waterloop of door afstromend water
- Overstroombaar vanuit waterloop
- Overstroombaar vanuit rivier
- Overstroombaar vanuit zee



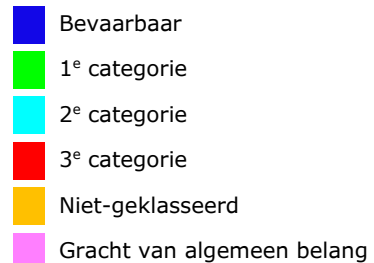
Kaart: afstroming – Geopunt

Legende



Kaart: waterloopcategorie – Geopunt

Legende





Kaart: grondwaterstroming – Geopunt

Legende

- Zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
- Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
- Weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)



Kaart: hellingspercentage – Geopunt

Legende

- <0,5%
- 0,5 – 5%
- 5 – 10%
- >10%



Kaart: erosiegevoelige gebieden – Geopunt

Legende

 Erosiegevoelig

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 zullen 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.

Vervolgens zal een architectenbureau aangesteld worden voor het ontwerp van de sporthal. Bij dit ontwerp is het van belang dat er een interactie plaatsvindt tussen de sporthal en het park. Voorts is het belangrijk dat de sporthal ook kan fungeren als een landmark, een herkenningspunt voor de stad. Het RUP De Bres zal voldoende architecturale vrijheid openlaten voor de architecten.

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. 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 Bespreking en verwerking van de adviezen en reacties naar aanleiding van de adviesvraag en publieke consultatie

12.5 RVR-toets

12.6 Wedstrijddossier POSSOO & DE BRES

12.7 Advies team MER op scopingnota versie 2

12.8 Advies team MER op scopingnota versie 3