

# Stad Halle RUP Nederhem

Toelichtingsnota



Stad Halle  
Oudstrijdersplein 18  
1500 Halle

Grontmij Belgium nv  
Brussel, oktober 2015

## Verantwoording

**Titel** : RUP Nederhem

**Subtitel** : Toelichtingsnota

**Projectnummer** : 11230003

**Referentienummer** : 11230003\_04\_tn

**Revisie** :

**Datum** : Oktober 2015

**Auteur(s)** : Melinda Godderis, Tin Meylemans, Patrick Roothaer  
**E-mail adres** : patrick.roothaer@grontmij.be

**Gecontroleerd door** : Patrick Roothaer  
**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** :  
**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Arenbergstraat 13 bus 1  
B-1000 Brussel  
T +32 2 383 06 40  
F +32 2 380 36 08  
info@grontmij.be  
www.grontmij.be

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>5</b>
1.1	Situering en afbakening van het plangebied .....	5
1.2	Aanleiding tot de opmaak van het RUP.....	5
<b>2</b>	<b>Ruimtelijke context</b> .....	<b>6</b>
2.1	Beschrijving van de omgeving .....	6
2.2	Beschrijving van het plangebied.....	7
<b>3</b>	<b>Planningscontext</b> .....	<b>13</b>
3.1	Bovenlokale structuurplannen .....	13
3.2	Voorstel tot afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle .....	14
3.3	Gemeentelijk mobiliteitsplan .....	16
3.4	Streefbeeldstudie kanaal Charleroi – Brussel .....	16
3.5	Juridische context .....	18
3.6	Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.....	22
<b>4</b>	<b>Doelstellingen en reikwijdte van het RUP</b> .....	<b>23</b>
4.1	Visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.....	23
4.2	Nadere uitwerking van de wijzigingen van het BPA.....	25
4.3	Toelichting bij het grafisch plan .....	29
4.4	Overzicht.....	37
4.5	Relatie met het bindend sociaal objectief .....	38
<b>5</b>	<b>Decretale bepalingen</b> .....	<b>39</b>
5.1	Watertoets .....	39
5.2	Register .....	41
5.3	Op te heffen bepalingen.....	42
5.4	Plan-m.e.r.-plicht .....	43

## Lijst van de figuren

figuur 1: situering plangebied .....	7
figuur 2: stadsontwerp Nederhem .....	15
figuur 3: streefbeeldstudie kanaal Charleroi-Brussel .....	17
figuur 4: uittreksel uit de atlas der buurt- en voetwegen .....	18
figuur 5: detail buurt- en voetwegen .....	19
figuur 6: recht van voorkoop .....	20
figuur 7: BPA Nederhem.....	21
figuur 8: uitgewerkt plan op basis van het stadsproject Nederhem bis .....	23
figuur 9: ontsluitingsstructuur .....	24
figuur 10: eindbeeld stadsontwerp Nederhem bis met aanduiding van de voornaamste wijzigingen.....	25
figuur 11: aanduiding van de bijkomende woonzones ten opzichte van het bestaande BPA .....	26
figuur 12: BPA Nederhem met aanduiding van de voornaamste wijzigingen .....	28
figuur 13: principe hoofdontsluiting .....	32
figuur 14: principe hoofdontsluiting + lokale ontsluiting wijk Nederhem.....	32
figuur 15: principe hoofdontsluiting + lokale ontsluiting wijk Nederhem + fietsverbindingen.....	33
figuur 16: watertoetskaart 2014.....	40

# 1 Inleiding

## 1.1 Situering en afbakening van het plangebied

Het plangebied situeert zich ten westen van de gemeentelijke kern Halle, tussen de spoorlijn en het kanaal Brussel-Charleroi (bevaarbare waterloop). Aan de overkant van de spoorlijn bevindt zich de kern van Buizingen (ten oosten van het plangebied) en de kern van Sint-Rochus (ten zuiden van het plangebied). De Zenne, geklasseerde waterloop 1<sup>ste</sup> categorie, stroomt doorheen het plangebied en is ingebuisd ter hoogte van het kanaal.

Het plangebied is via verschillende op- en afritten te bereiken vanop de E19 en de E429. De belangrijkste invalwegen naar het gebied zijn de N203 en de N28. Het station van Halle ligt op ca. 200m ten zuiden op de spoorlijn en is vlot bereikbaar.

Het RUP wordt opgemaakt ter herziening van het bestaande BPA. Omdat de herziening betrekking heeft op het volledige BPA, valt de grens van het RUP samen met de grens van het BPA. Het plangebied is dus als volgt afgebakend: rand van het kanaal, Stationsplein incl. rotonde, rand spoorlijn, aslijn van de Porseleinstraat.

## 1.2 Aanleiding tot de opmaak van het RUP

Het stadsvernieuwingsproject 'Nederhem, de nieuwe Hallepoort', wordt gesteund door de Vlaamse Overheid. Voor het project werd in 2004 een stadsontwerp gemaakt door het architectenbureau De Smet – Vermeulen. Het huidige BPA nr. 46 'Nederhem', goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 17 april 2007, is de planologische vertaling van het stadsontwerp uit 2004. Tijdens de concrete uitwerking en realisatie van het BPA, doken verschillende elementen op die een herziening van het BPA noodzakelijk maken. Op basis van deze elementen werd door het architectenbureau De Smet – Vermeulen het stadsontwerp uit 2004 geactualiseerd. Het RUP 'Nederhem' zorgt voor de planologische vertaling van het geactualiseerde stadsontwerp.

## 2 Ruimtelijke context

### 2.1 Beschrijving van de omgeving

Het RUP Nederhem is gelegen tussen de woonkernen van Halle, Buizingen en Sint-Rochus. Het plangebied wordt van deze woongebieden gescheiden door het kanaal en de spoorlijn. Er is een vlotte verbinding via een brug over het kanaal en over de spoorlijn. De ligging sluit zo aan bij het centrum van Halle en Sint-Rochus / Buizingen. Tevens is er ter hoogte van het gemeenteplein en de kerk van Buizingen een voetgangers- en fietsbrug over de sporen, die het plangebied voor traag verkeer met deze deekern verbindt. Ten noorden van het RUP Nederhem bevindt zich industriegebied die zich uitstrekt langs beide zijden van het kanaal.

Belangrijke stedelijke voorzieningen in de omgeving zijn het NMBS-station van Halle en het sportcentrum De Bres (met 300m atletiekpiste, krachtbalveld, minivoetbalveld, beachvolleybalterrein, petanquebanen, skateterrein, omnisportzaal, gevechtssportzaal en schietstand).

De groenvoorzieningen in de omgeving zijn de Zennevallei in en ten noorden van het plangebied, het Kluisbos in Buizingen ten oosten van het plangebied en de groene vesten langs de Zenne in Halle ten zuidwesten van het plangebied.



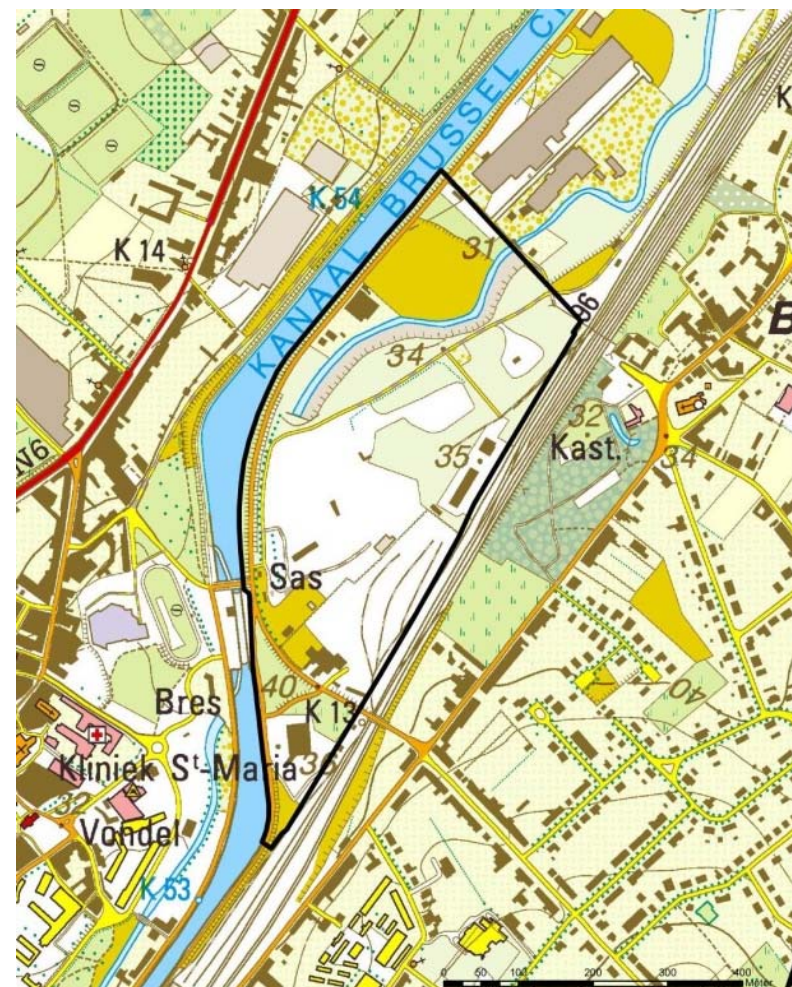
## 2.2 Beschrijving van het plangebied

De straat Nederhem deelt het plangebied in twee. De straat loopt over twee bruggen. De oostelijke brug gaat over de spoorlijn. De westelijke brug loopt over het kanaal. Het zijn beide vaste bruggen. Net ten zuiden van de brug over het kanaal ligt de sluis van Nederhem. Deze weg zorgt voor de verbinding tussen Halle, het plangebied en Sint-Rochus + Buizingen.

De zuidelijke deelzone wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van het bedrijf Molens Dedobbeleer en de woonkorrel Nederhem met naast enkele woningen een horecazaak en een winkel/kunstgalerie (Alizarine). In dit deel van het plangebied is er heel wat parkeergelegenheid. Vaak gaat het om restzones of braakliggende gronden die al dan niet tijdelijk als parking gebruikt worden. De parkings worden vooral gebruikt door pendelaars die gebruik maken van het station. Er zijn 2 parkeerzones: langs de Graankaai en tussen de woonkorrel Nederhem en de spoorlijn. Er zijn tevens parkings aan weerszijden van de rotonde aan de Nederhembrug.

De noordelijke deelzone bevat groene zones, o.a. de oevers van de Zenne. De Zenne stroomt gedeeltelijk als open waterloop doorheen het plangebied, ter hoogte van het kanaal is de Zenne ingebuisd naar de westelijke oever van het kanaal. Langs de spoorlijn bevinden zich loodsen van een Logistiek Centrum van Infrabel. Deze bedrijvenszone is bereikbaar via een zijtak van de Jean Laroystraat. Langs het kanaal, in de Jean Laroystraat, werden recent vier appartementsblokken (residentie Rivierenhof) opgetrokken. Rechts naast de appartementsblokken bevinden zich nog twee woningen. Op de hoek met de Porseleinstraat is er een autogarage. In de noordelijke deelzone is een eerste fase van het stadsproject Nederhem in uitvoering. Deze eerste fase omvat één van de drie hoge appartementsgebouwen aan de kant van het kanaal, een rij grondgebonden eengezinswoningen en een rij urban villa's.<sup>1</sup>

figuur 1: situering plangebied



<sup>1</sup> Beschrijving en foto's situatie mei 2014 (foto's Grontmij)

Jean Laroystraat





Woonkorrel Nederhem





Stadsontwikkelingsproject Nederhem

Fase 1 in opbouw





Bruggen, wegen, infrastructuur



## 3 Planningscontext

### 3.1 Bovenlokale structuurplannen

#### 3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het RSV selecteert Halle als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. De afbakening van het stedelijk gebied ten opzichte van het buitengebied gebeurt door de provincie. Het ruimtelijke beleid is erop gericht de stedelijke kern en het stedelijk functioneren te consolideren en te versterken door het creëren van ruimte voor een bijkomend aanbod aan woningbouw, aan stedelijke voorzieningen en aan economische activiteiten.

De ontwikkelingsperspectieven voor structuurondersteunend kleinstedelijk gebied worden nader omschreven onder volgende items:

- differentiatie en verbetering van de woningvoorraad;
- versterken van de multifunctionaliteit;
- kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer;
- afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied;
- bundelen van de kleinhandel;
- optimaliseren van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik;
- zorg voor collectieve en openbare ruimten;

- behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden;
- waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden;
- behoud en uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen in de stedelijke gebieden;
- stedelijke mobiliteit en locatiebeleid.

De delen van Halle die niet tot het kleinstedelijk gebied behoren, maken deel uit van het buitengebied. De ruimtelijke structuur van het buitengebied wordt bepaald door de natuurlijke en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur.

Op Vlaams niveau bevindt Halle zich aan de rand van het grote open ruimtegebied ten zuiden van Gent. Halle is gelegen in de Zennevallei, een structuurbepalende riviervallei op Vlaams niveau. Hier moet een duurzame afstemming tussen natuur en de aanwezige bedrijvigheid nagestreefd worden. Aanvullend is er een dicht netwerk van beken waar natuurontwikkeling voorop staat. Wat betreft grote open-ruimtegebieden ligt Halle op de grens van het Pajottenland (ten westen van de Zenne) en de Brabantse Ardennen (ten oosten van de Zenne). De open ruimte in het westelijke deel van Halle, onderdeel van het Pajottenland, wordt gevrijwaard. In het oostelijke deel van Halle worden de open ruimte en bosstructuren behouden, hersteld en eventueel versterkt. Ten noorden van

het kleinstedelijk gebied Halle ondersteunt het RSV de uitbouw van een open ruimtecridor bij het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel.

Halle wordt doorsneden door een aantal belangrijke lijninfrastructuren van Vlaams en internationaal niveau. De E19/A7 autosnelweg Brussel-Parijs en de A8/E429 autosnelweg naar Ath worden gecatalogeerd als hoofdweg. Daarbij wordt de zuidelijke omleidingsweg rond Halle (nu ook A8, vroeger N203) die de A8/E429 verbindt met de E19/A7 ook opgewaardeerd tot hoofdweg.

### 3.1.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaams Brabant

Het RSVB situeert Halle, en in het bijzonder Sint Rochus en het plangebied, in de deelruimte Verdicht Netwerk. Halle behoort tot het subgebied Halle-Waterloo-Brussel.

- **Nederzettingsstructuur:** Voldoende woonaanbod en voorzieningenniveau moeten behouden blijven.
- **Mobiliteit:** De leefbaarheid van de kernen moet verbeterd worden. Nieuwe alternatieven voor de auto dienen maximaal ingezet te worden.
- **Toeristisch-recreatieve structuur:** Het subgebied bezit onmiskenbaar een aantal toeristische potenties met onder andere het Hallerbos en de aanwezigheid van een aantal toeristische potenties met onder andere het Hallerbos. Er moet gewerkt worden aan een betere spreiding van de recreanten over het hele gebied maar een verdere toeristische ontwikkeling is niet gewenst.

De provincie selecteert de volgende stedelijke kernen: Halle, Buizingen en Sint-Rochus. Binnen de stedelijke kernen wordt een stedelijk gebiedbeleid gevoerd waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de kwaliteit en het aanbod van groene en open ruimte-elementen. Het wonen wordt hier prioritair gestimuleerd. De lokale en bovenlokale voorzieningen, met een bundeling van functies, dienen optimaal gestimuleerd te worden.

Hoogdynamische recreatie wordt gebundeld in de stedelijke kernen. Vanuit de provincie wordt aan het kleinstedelijk gebied Halle een taakstelling van 1980 bijkomende woongelegenheden toegekend.

Halle heeft potentieel als toeristisch-recreatief knooppunt binnen het stedelijke toeristisch recreatief netwerk rond Brussel.

De N6 of Bergensesteenweg in Halle wordt gerekend tot de secundaire wegen type II.

Halle behoort tot de groep interregionale knooppunten voor openbaar vervoer geselecteerd door de Provincie. Een interregionaal knooppunt zal zich vooral richten naar de interregionale verbindingen. Het zijn knooppunten die zich vooral richten op de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied waartoe ze behoren en op de ontsluiting van een ruimere regio waarvoor het kleinstedelijk gebied als centrum fungeert. Een goede overstap tussen het regionale en lokale openbaar vervoersnetwerk is essentieel en dient dan ook ruimtelijk ondersteund.

De natuurlijke structuur van de provincie steunt op de structurerende hoofdgebieden. Deze eenheden zijn opgedeeld in natuurlijke gebieden die respectievelijk verbonden zijn met rivier- en beekvalleien (natte sfeer) en met bossen (droge sfeer). De Zennevallei is een structurerend hoofdgebied in de natte sfeer op provinciaal niveau.

### 3.2 Voorstel tot afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle

Volgens het voorontwerp van provinciaal RUP voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle ligt het plangebied binnen het stedelijk gebied. De provincie en de stad Halle keurden het masterplan voor het kleinstedelijk gebied Halle goed. Eén van de vijf strategische projecten is

het Stadsvernieuwingsproject Nederhem. Dit project werd in 2000 opgestart en is momenteel in uitvoering.

Het stadsvernieuwingsproject Nederhem voorziet een nieuw stadsdeel aan het centrum en het station met 300-tal woningen, kantoren en evenementenhal, zwembad en stationsparking. Aandacht voor groene publieke ruimten en langzaam verkeer verbindingen. Molens en parking zijn aandachtspunten.

Het streefbeeld voor de verdieping en verbreding van het kanaal voorziet op termijn een hernieuwing van de Nederhembrug, de sluis, heraanleg van de ingebuisde Zenne (koker onder het kanaal), mogelijkheden voor waterrecreatie, heraanleg van de kades... Dit biedt mogelijkheden voor een kwalitatieve verbetering van de publieke ruimtes. De stad voorziet een nieuwe ontsluitingsweg via Stroppen die de Brusselsesteenweg en het stadscentrum/stationsomgeving beter bereikbaar maken. In het ruimtelijk uitvoeringsplan Stroppen zijn hiervoor twee mogelijke alternatieven voorzien. Het verkeer met als bestemming de stationsomgeving, stadscentrum kan zo sneller naar de parkingmogelijkheden geleid worden, wat zou moeten leiden tot minder 'zoekend verkeer' en minder verkeer op het verder traject van de A. Demaeghtlaan.

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

figuur 2: stadsontwerp Nederhem



### 3.3 Gemeentelijk mobiliteitsplan

De wegen Nederhem en een gedeelte van de Jean Laroystraat langs het kanaal zijn geselecteerd als lokale wegen type II (of lokale verzamelwegen) in het gemeentelijk mobiliteitsplan.

In de bestaande toestand zijn er 438 parkeerplaatsen op de site Nederhem, onder de categorie Gratis Lang Parkeren (GLP). In de ontwikkeling van de site Nederhem wordt rekening gehouden met de creatie van een parkeergebouw bij het station ter compensatie voor het (deels) verdwijnen GLP Nederhem. De ontwikkeling wijst op een verhoging van het parkeeraanbod in het noorden ter hoogte van Nederhem. De nieuwe ontwikkelingen (wonen, werken en recreatie) in combinatie met het bestaande grote aantal pendelaars rechtvaardigen een verhoging van het parkeeraanbod in deze zone.

In het kader van het project Nederhem zullen een groot deel van de huidige terreinen verdwijnen, de huidige parkeerplaatsen zullen dan ook gecompenseerd worden. Een parkeergarage vlakbij het station zal tegemoet kunnen komen aan pendelaars die dichterbij het station wensen te parkeren en bereid zijn hiervoor te betalen. Op grotere afstand van het station kan gratis geparkeerd worden op de GLP Nederhem en langs de Landingsbaan. Door uitbreiding van de blauwe zone in Sint-Rochus en systematische controles wordt voorkomen dat pendelaars zouden parkeren in de omliggende straten van de stationsbuurt.

### 3.4 Streefbeeldstudie kanaal Charleroi – Brussel

Het Kanaal naar Charleroi is gecategoriseerd als vaarweg E04 in het Europees hoofdvaarwegennetwerkonderdeel van het Trans Europees Netwerk (TEN) van hoofdinfrastructuren en is een klasse IV vaarweg. Het huidige gabariet van het Kanaal naar Charleroi voldoet echter niet aan de nautische normen van een klasse IV-kanaal.

Door de toenmalige N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, thans Waterwegen en Zeekanaal NV werden de beginselen van het moderniseringsplan van het Kanaal Brussel – Charleroi goedgekeurd. Dit houdt o.a. in het verdiepen van de bodem van het pand Lembeek – Halle met het aanpassen of vernieuwen van de sluisen te Halle en Lembeek. In grote lijnen houdt de modernisering van het Kanaal naar Charleroi in dat:

- het huidige gekende kanaaltracé behouden blijft;
- het profiel verruimd wordt op 1.350 ton met relatief beperkte ingrepen. Daarbij wordt het beginsel gehanteerd dat zoveel mogelijk één oever wordt behouden op de huidige lijnrichting en dat de verruiming gebeurt op de andere oever;
- de verruiming van het profiel in de doortocht van Halle zeer restrictief wordt gezien (min. breedte 28 m), zodat de bestaande bebouwing op de Willamekaai kan behouden blijven en toch kruising van schepen te Halle mogelijk is;
- de vrije hoogte onder de bruggen verhoogd wordt om scheepvaart met drie containerlagen mogelijk te maken
- het kanaal in het pand Halle-Lembeek wordt verdiept;
- de sluisen waar mogelijk behouden worden met dien verstande dat deze worden gerenoveerd en aangepast aan de verdieping van het kanaalpand Halle-Lembeek, hetgeen voor Halle en Lembeek de bouw van een nieuwe sluis kan.

De aanpassingen van het kanaal Charleroi-Brussel zullen een impact hebben op de kanaalomgeving. Om deze reden heeft WenZ een streefbeeld opgesteld voor de kanaalomgeving en de kunstwerken over het kanaal op het grondgebied van de Stad Halle (Lembeek en Buizingen inbegrepen). Het streefbeeld onderscheidt 3 landschappen waar het kanaal doorheen loopt. Elk landschap heeft zijn eigen karakteristieken. Ter hoogte van Nederhem loopt het kanaal door het ‘stedelijk landschap’. In dit segment profileert Halle zich als een stad aan het water. Het kanaal is een ruimtelijke drager voor stedelijke ontwikkeling. Langs het water worden



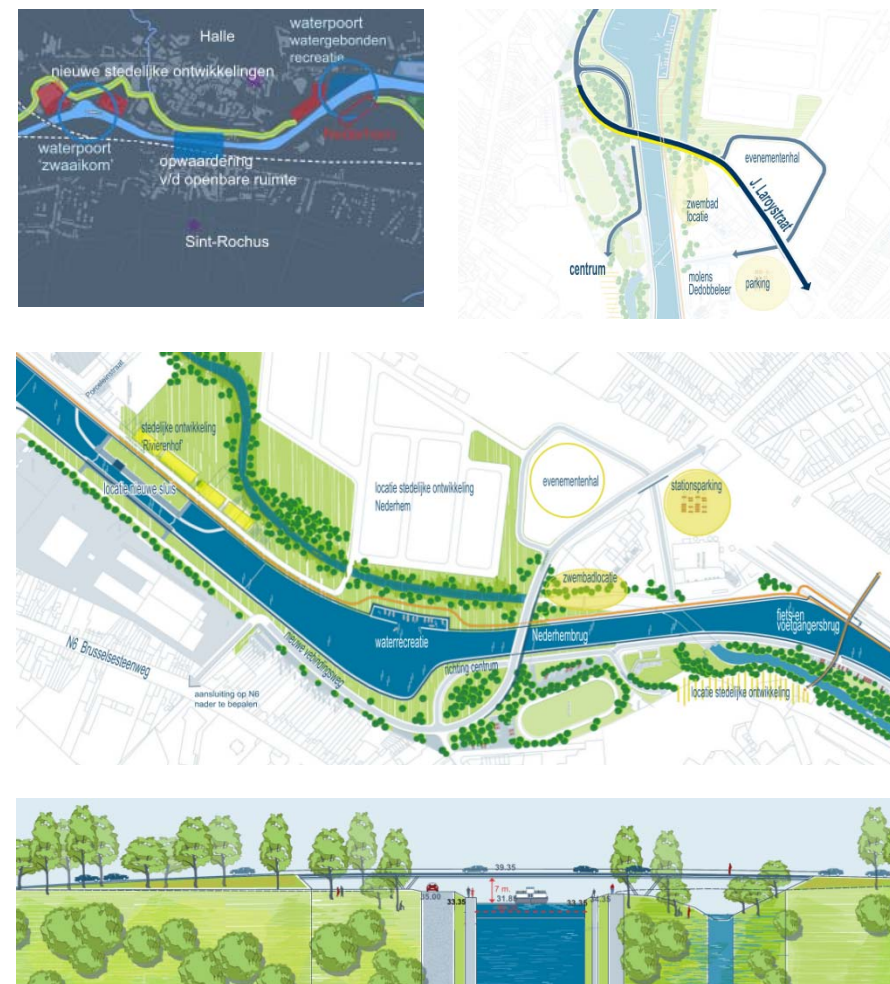
nieuwe woon- en werklocaties gepland en wordt de openbare ruimte aan het kanaal opgewaardeerd. Ter hoogte van Nederhem zijn het kanaal en de Zenne twee ruimtelijke dragers, die de link vormt tussen de stad en het randstedelijk gebied. De bocht en de verbreding van het kanaal ter Hoogte van Nederhem hebben recreatieve potenties en zijn een interessant gegeven bij stedelijke ontwikkeling.

De streefbeeldstudie voorziet een nieuwe Nederhembrug als vaste oeververbinding. De sluis zal vernieuw worden en komt noordelijker te liggen. Een verbreding in de bocht van het kanaal biedt mogelijkheden voor watergebonden recreatie en vormt een meerwaarde voor stedelijke ontwikkelingen langs het kanaal. Het weer zichtbaar maken van de Zenne kan een extra impuls aan de nieuwe woonmilieus geven. De non-stop hoofd fietsroute over het jaagpad vormt een doorgaande route langs het kanaal. Via een aftakking richting Nederhembrug wordt een verbinding met het centrum gemaakt. Door de verdieping van het kanaal zal ook de duiker van de Zenne dieper komen te liggen. Het waterpeil van de Zenne kan hierdoor lager komen te liggen. Dit heeft een impact op de wenselijkheid om de Zenne terug open te leggen ter hoogte van het stadsontwikkelingsproject Nederhem. De ruimte om flauwe taluds richting Zenne aan te leggen is namelijk beperkt.

Een nieuwe vaste Nederhembrug vervangt de oude Sasbrug en sluit aan op Nederhem. De rotonde van de Graankaai met de Jean Laroystraat vervalt. Op de linkeroever sluit de nieuwe brug aan op de F. Vandermaelestraat en buigt ze af naar het noorden, om via de Scheepswerfkaai een rechtstreekse verbinding met de N6 te maken. De kruising met de non-stop hoofd fietsroute langs het kanaal gebeurt ongelijkgronds.

De ruimtelijke inpassing van de nieuwe Nederhembrug zorgt er voor dat het maaiveld visueel zo veel mogelijk blijft doorlopen. Het behoud van het contact tussen beide zijden van de brug is een belangrijk aspect.

figuur 3: streefbeeldstudie kanaal Charleroi-Brussel



Bron: Grontmij i.o.v. WenZ, ontwerp-streefbeeld voor het kanaal Charleroi-Brussel op het grondgebied Halle

### 3.5 Juridische context

kaart 1: gewestplan

kaart 2: bestaande BPA's

#### 3.5.1 Bestemmingsplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

Halle is gelegen in het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, goedgekeurd bij KB van 7 maart 1977, gewijzigd bij KB van 13 december 1995, 29 juni 1996 en 17 juli 2000. Het plangebied is gelegen in industriegebied en bevat onsamenvangende delen natuurgebied volgens het gewestplan. Het reservatiegebied rond de spoorlijn ligt gedeeltelijk in het plangebied.

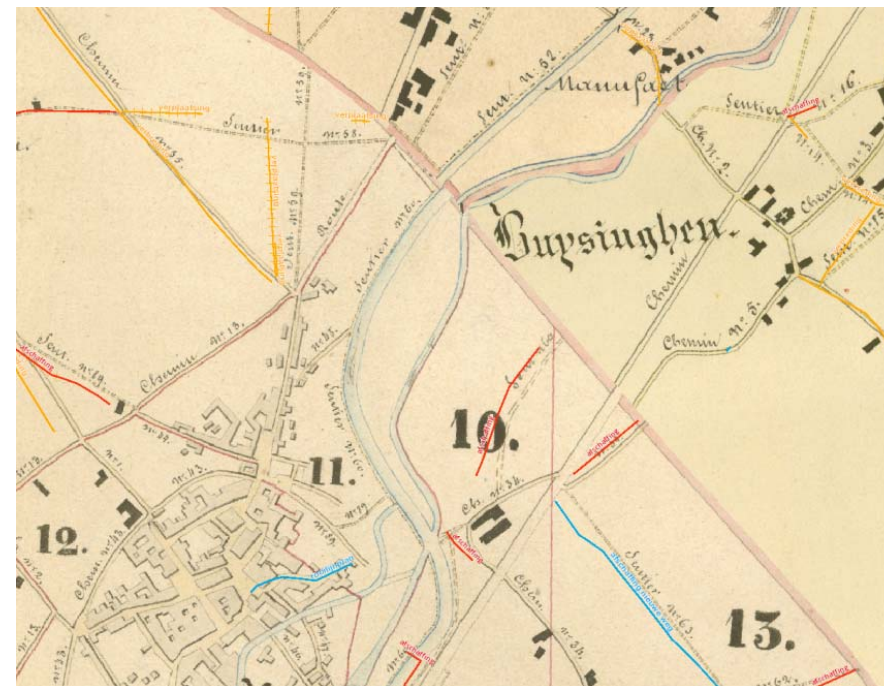
In het plangebied is het BPA Nederhem van kracht. Het actuele bestaande en juridische kader wordt dus bepaald door dit BPA. Het BPA verfijnt en wijzigt de bestemming 'industrie' in de zones voor wonen, voor wonen en werken en voor bedrijvigheid. Langs de Zenne wordt een samenhangend natuurgebied voorzien. Het BPA legt tevens de tracés voor de toekomstige wegen vast en voorziet zones voor parking.

In het plangebied zijn geen gewestelijke, provinciale of gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht.

#### 3.5.2 Beschermingen en klasseringen

Het plangebied ligt niet in gebieden van het VEN of in een speciale beschermingszone. Er zijn evenmin dergelijke gebieden in de omgeving. Er zijn geen beschermde monumenten, landschappen of dorpsgezichten, beschermingszones voor grondwaterwinning of oppervlaktewaterwingebieden in het plangebied, noch in de nabije omgeving.

figuur 4: uittreksel uit de atlas der buurt- en voetwegen



Bron: provincie Vlaams-Brabant

#### 3.5.3 Wegen en water

Halle maakt deel uit van het Dijlebekken. De waterloop de Zenne (geklasseerd eerste categorie) loopt doorheen het plangebied. Het plangebied grenst aan het kanaal Brussel – Charleroi (kanaal). Rondom de loop van de Zenne is een beperkte zone effectief overstromingsgevoelig en verder mogelijk overstromingsgevoelig. Ook langs de spoorlijn is een beperkte zone mogelijk overstromingsgevoelig. De rest van het plangebied

ligt buiten de effectief en mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. Het is evenmin van nature overstroombaar.

Voetweg n° 60, tussen de buurtweg 34 en de grens met Buizigen, werd afgeschaft. Buurtweg n° 23 (nu ongeveer Porseleinstraat) werd verplaatst. Het oostelijke deel van buurtweg n° 2 (asbreedte ongeveer 6,6 meter) loopt langs de noordelijke grens van het plangebied. Buurtweg n° 34 bevindt zich in het zuiden van het plangebied.

#### 3.5.4 Polders en wateringen

Het plangebied ligt niet in een polder of watering.

#### 3.5.5 Recht van voorkoop

Op het plangebied rust grotendeels (met uitzondering van de loop van de Zenne en bepaalde wegen doorheen het plangebied) een recht van voorkoop voor Waterwegen en Zeekanaal NV.

#### 3.5.6 Bouwkundig erfgoed

Er bevindt zich geen bouwkundig erfgoed in of grenzend aan het plangebied.

#### 3.5.7 Landschapsatlas

Het enige relict in het plangebied is het lijnrelict de Zenne.

**figuur 5: detail buurt- en voetwegen**



Bron: stad Halle


*Ten behoeve van de aanleg van de Vandenpeereboomstraat werden bij besluiten van de gemeenteraad van 11 maart 1887 en de bestendige deputatie van 22 juni 1887 enkele wijzigingen doorgevoerd aan de Atlas, waaronder de afschaffing van een deel buurtweg 34 tussen deze nieuwe straat en de spoorweg (rood). De rest van de buurtweg 34 vormt nog het huidige Broekborre en Nederhem (groen).*

figuur 6: recht van voorkoop



Bron: Geopunt Vlaanderen

**RVV Vlaams Ecologisch Network**

 RVV Vlaams Ecologisch Network

**RVV Ruimtelijke Ordening**

 RVV Ruimtelijk Uitvoeringsplan


**RVV Ruilverkaveling**

 RVV Ruilverkaveling

**RVV Oeverzones en Overstromingsgebieden Integraal Waterbeleid**

 Oeverzone of Overstromingsgebied Integraal Waterbeleid

**RVV nv De Scheepvaart**

 RVV nv De Scheepvaart

**RVV Natuureservaten**

 RVV Natuureservaat


**RVV Natuurinrichtingsprojecten**

 Natuurinrichtingsproject


**RVV Havengebieden**

 RVV Havengebied

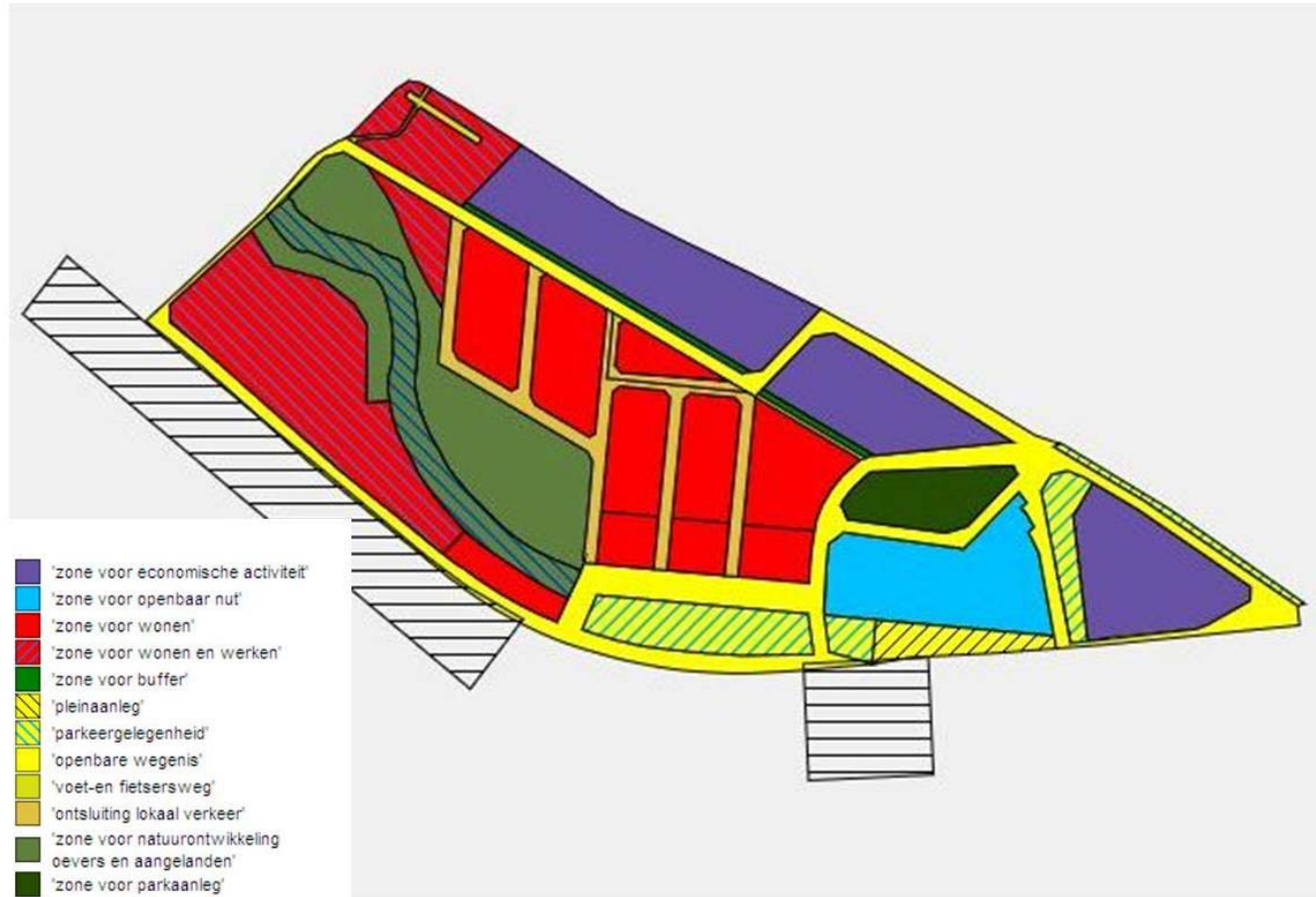
**RVV Bijzondere gebieden Vlaamse Wooncode**

 Bijzonder gebied Vlaamse Wooncode

**RVV Waterwegen en Zeekanaal NV**

 RVV Waterwegen en Zeekanaal NV

figuur 7: BPA Nederhem



### **3.6 Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan**

Het stadsvernieuwingsproject Nederhem is een project met ruimtelijke impact volgens het GRS. Het ligt aan een belangrijke invalsweg naar het stadscentrum: aan Nederhem (komende van de E19 en Essenbeek – Sint-Rochus) en de Roggemanskaai (komende van de E19 en de omgeving van Huizingen - Beersel). Het project moet dus onder andere een nieuw cachet geven aan deze belangrijke toegang tot Halle.

Hoofdaanleiding is de wens van de stad Halle om een historische industriële site op een nabije en interessante locatie te saneren en op te waarderen. De omgeving van Nederhem is een dergelijke zone waar potenties liggen voor de sterke woningvraag en de vraag naar goed ontsloten bedrijfsterreinen. Het hoofdaccent ligt op wonen en gemeenschapsvoorzieningen zoals een zwembad, evenementenhal en publieke parking. Elementen met een duidelijke bovenlokale uitstraling.

Ook de aanleg van het Zennepark, die de Zenne en zijn onmiddellijke omgeving herwaardeert, zal een gebiedsoverstijgende functie hebben. Het project zal ook ruimte bieden aan kantoren en bedrijven. Handels- en andere ondersteunende voorzieningen zullen op buurtniveau gehouden worden. Dit project wordt ruimtelijk onderbouwd met het BPA Nederhem.

Het woningproject zal fasegewijs ingevuld worden, er zullen minimaal 300 nieuwe woonegelegenheden gecreëerd worden. In het project wordt tevens een zwembad met randfaciliteiten, een stedelijk plein, stationsparkings en een stadsrandparking een nieuwe ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen en een kantorencomplex voorzien; de Roggemanskaai en de Graankaai zullen her(aange)legd worden. Er zal ook een Zennepark worden aangelegd.

## 4 Doelstellingen en reikwijdte van het RUP

### 4.1 Visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling

De hoofddoelstelling is en blijft deze voormalige industriële site op een interessante locatie vlakbij het centrum en het station van Halle, te saneren en op te waarden. Bij de nieuwe invulling ligt het hoofdaccent op wonen en stedelijke voorzieningen met een bovenlokale uitstraling. Ook de aanleg van een park- en groenstructuur, die de Zenne en de onmiddellijke omgeving herwaardeert, heeft een gebiedsoverstijgende functie en uitstraling. Kleinhandel en andere ondersteunende voorzieningen worden op buurtniveau gehouden.

Het woningproject Nederhem voorziet een gefaseerde ontwikkeling van ongeveer 400 woonegelegenheden. Binnen de visie op het wonen zijn verdichting en differentiatie sleutelwoorden. In het globale plangebied wordt een compacte stedelijke woonzone ingepland. De strategische ligging vlakbij het station en het centrum van Halle worden zo gevaloriseerd. Door het compacter bouwen ontstaat ruimte voor groen en open ruimte. Dit wordt ingevuld door het aanleggen van groene en publieke ruimte, gekoppeld aan het kanaal en aan de Zenne. De hoge woningdichtheid en het compacte bouwen staan in directe relatie met de differentiatie van woningtypologie. Er wordt voorzien in een menging van hoog- en laagbouw en van eengezins- en meergezinswoningen. De hoogbouw aan de rand van het kanaal speelt maximaal in op de ‘wonen-aan-het-water’ typologie.

figuur 8: uitgewerkt plan op basis van het stadsproject Nederhem bis



FIGUUR NV STYHALS & PARTNERS / NV NEDERHEM VASTGOED

De zone daarachter krijgt een gemengde invulling met grondgebonden eengezinswoningen en kleinschalige appartementsgebouwen. Zowel aan de zuidelijke als aan de noordelijke rand zorgen grotere en hogere bouwvolumes voor een duidelijke begrenzing van het stadsproject. De woongebouwen worden ingeplant volgens een strak geordend orthogonaal patroon zoals vastgelegd in het stadsontwerp van architectenbureau De Smet – Vermeulen.

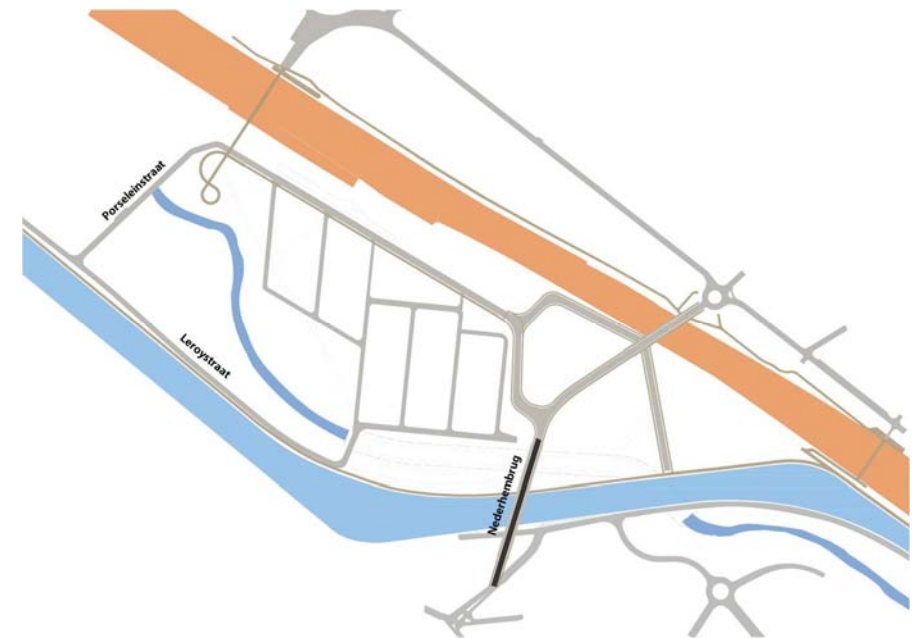
Een tweede woonzone situeert zich tussen de Laroystraat en de Zenne. Hier voorziet het plan een minder dense ontwikkeling waarbij echter ook een differentiatie van bouwhoogtes en woningtypes wordt opgelegd.

De stedelijke voorzieningen worden gebundeld langs de spoorlijn en aansluitend bij de stationsomgeving. In deze zone wordt het stedelijk zwembad gebouwd maar is ook ruimte voor andere gemeenschapsvoorzieningen en diensten. De mogelijkheden voor bedrijvigheid worden behouden in de strook langs de spoorlijn en op de bestaande bedrijfssite van Molens Debobbeleer.

Het geheel wordt ingebed in een aaneenschakeling van publieke en groene ruimtes, gekoppeld aan de Zennevallei en het kanaal Charleroi – Brussel. Een plein en park verbinden het kanaal met het nieuwe stadsdeel. Deze publieke ruimtes vloeien over in een ruim natuur- en groengebied rondom de open Zenne. Er wordt gestreefd naar het verder open leggen van de Zenne ter hoogte van het stadsontwikkelingsproject Nederhem.

Het plangebied krijgt een dubbele ontsluiting, zowel langs de Laroystraat als langs de Porseleinstraat. Hierdoor kan de woonzone van het stadsproject zelf gevrijwaard worden van doorgaand verkeer. De ontsluiting via de Porseleinstraat verbindt de Roggemanskaai met de Nederhemweg- en brug en ontsluit de bedrijven- en voorzieningenzone langs het spoor.

**figuur 9: ontsluitingsstructuur**



BASIS: DE SMET VERMEULEN ARCHITECTEN BVBA, STADSONTWERP NEDERHEM BIS, EINDRAPPORT 07-02-2012



Via een aftakking van de Nederhembrug wordt de zone ten zuiden van de brug ontsloten. In deze zone komen onder meer het zwembad en het NMBS-parkeergebouw. Deze afrit ontsluit ook de bedrijvzone van Molens Dedobbeleer. De verbinding tussen de Porseleinstraat en de Nederhembrug heeft dus een dubbele functie:

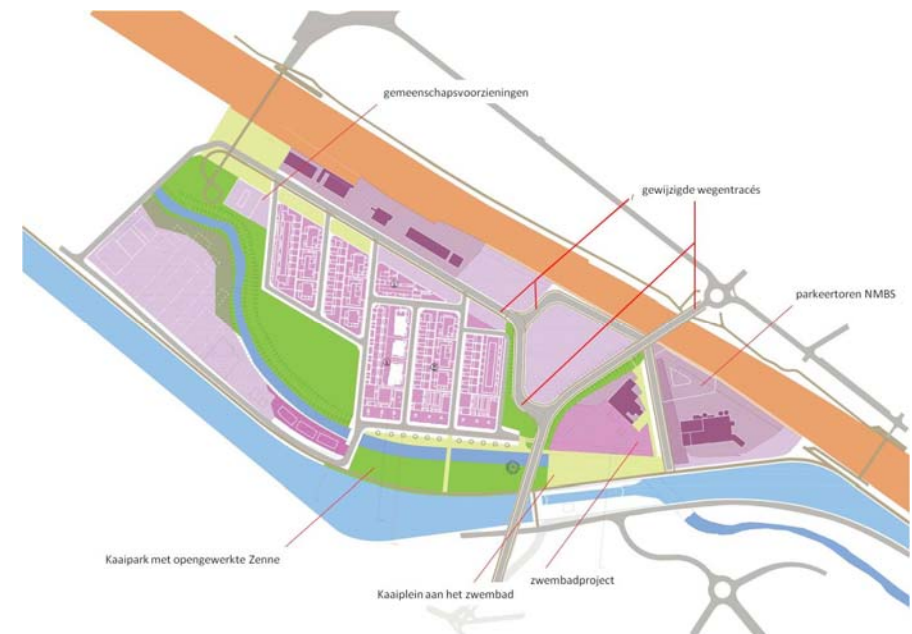
- het vermijden van niet-bestemmingsverkeer in de nieuwe woonwijk;
- het ontsluiten van stedelijke en economische functies.

De kaai onder de Nederhembrug zal niet langer voor doorgaand autoverkeer gebruikt worden. De Laroystraat wordt geknipt en wordt een verbinding voor zwakke weggebruikers richting Graankaai en station. Deze autovrije kaai is tevens een schakel in de snoer van groene zones en publieke ruimtes langs de Zenne en het kanaal. In een kaai park kan de Zenne terug open gemaakt worden wat de relatie met het stadspark aan de overkant van het kanaal versterkt. De kaai behoudt wel zijn functie in de afwikkeling van het fietsverkeer, zowel op lokaal als op bovenlokaal niveau. De passagemogelijkheden voor fietsers en voetgangers, onder de Nederhembrug door, blijven immers behouden.

#### 4.2 Nadere uitwerking van de wijzigingen van het BPA

Voor het stadsvernieuwingsproject ‘Nederhem, de nieuwe Hallepoort’ werd in 2004 een stadsontwerp gemaakt door het architectenbureau De Smet – Vermeulen. Het huidige BPA nr. 46 ‘Nederhem’, goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 17 april 2007, is de planologische vertaling van het stadsontwerp uit 2004. Tijdens de concrete uitwerking en realisatie van het BPA, doken verschillende elementen op die een herziening van het BPA noodzakten. Op basis van deze elementen werd door het architectenbureau De Smet – Vermeulen het stadsontwerp uit 2004 geactualiseerd. Het RUP ‘Nederhem’ zorgt voor de planologische vertaling van het geactualiseerde stadsontwerp.

**figuur 10: eindbeeld stadsontwerp Nederhem bis met aanduiding van de voornaamste wijzigingen**



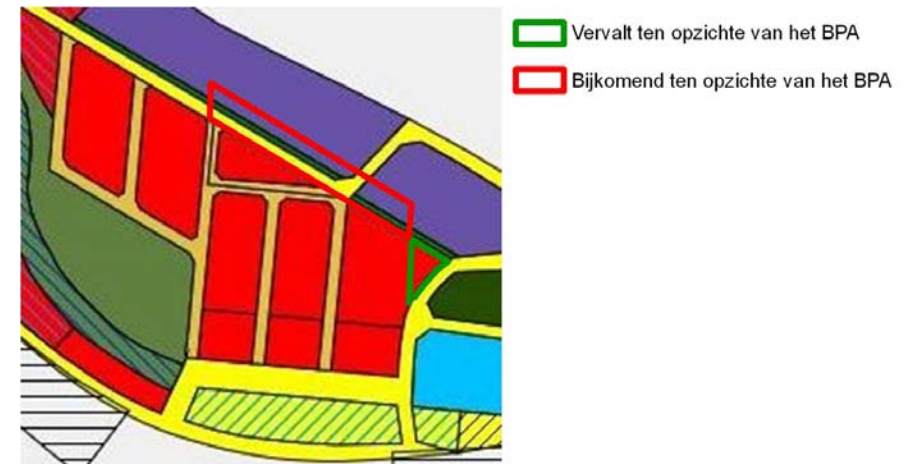
BASIS: DE SMET VERMEULEN ARCHITECTEN BVBA, STADSONTWERP NEDERHEM BIS, EINDRAPPORT 07-02-2012

Het RUP betekent een wijziging van het bestaande BPA. De verschillende wijzigingen worden hieronder opgesomd en verduidelijkt. Er wordt vertrokken van het eindbeeld van het geactualiseerde stadsontwerp.

- Het BPA voorziet een nieuwe Nederhembrug ten noorden van de bestaande en een knik in het wegdek van de Nederhembrug wanneer deze de sporen overkomt. Beide opties zijn achterhaald. Het tracé van de toekomstige Nederhembrug wordt gebaseerd op de streefbeeldstudie voor de modernisering van het kanaal Charleroi-Brussel.
- Het BPA voorziet wegenis op 15 meter afstand van de huidige NMBS-gebouwen langs de spoorlijn. Deze vrije afstand is niet nodig. Door de wegenis te verleggen tot tegen de NMBS-terreinen, komt er meer ruimte voor het stadsproject beschikbaar.
- De NMBS / Infrabel voorziet de bouw van een parkeertoren met 230 plaatsen tussen de Molens Dedobbeleer en het spoor. Deze dient deels ter vervanging van de voorziene parkeerplaatsen tussen het spoor en de site Molens Dedobbeleer die wegvallen om redenen van praktische onrealiseerbaarheid.
- De streefbeeldstudie voor de modernisering van het kanaal Charleroi-Brussel voorziet de aanleg van een plein langs het kanaal ter hoogte van het geplande zwembadcomplex. Dit plein was al voorzien in het BPA, doch een gedeelte van de zone voor de site van het geplande zwembad was voorzien als parking voor ongeveer 40 auto's.
- Aansluitend aan het plein voorziet het geactualiseerde stadsontwerp een kaai met opengewerkte Zenne. Het BPA voorziet op deze plek een parking met een theoretische capaciteit van 230 plaatsen.

Door de wijzigingen in het wegentracé wordt het woongebied van het stadsontwikkelingsproject groter. Aan de kant van de NMBS gebouwen komt er een strook van ongeveer 3.000 m<sup>2</sup> woongebied bij, terwijl er een aan de zuidzijde (rechts op de figuur) een zone van ongeveer 1.400 m<sup>2</sup> vervalt.

**figuur 11: aanduiding van de bijkomende woonzones ten opzichte van het bestaande BPA**



BASIS: STAD HALLE, BPA NEDERHEM

Als gevolg van het vergroten van de woonzones en het actualiseren van het stadsontwerp kunnen in totaliteit ongeveer 420 wooneenheden worden gerealiseerd. Het oorspronkelijke stadsontwerp voorzag 395 wooneenheden. Binnen het stadsproject worden dus niet significant meer wooneenheden gepland. Bijkomend maakt het RUP nog woonontwikkelingen mogelijk in volgende zones:

- 60 wooneenheden, aansluitend bij het zwembadproject. Een deel hiervan betreft het eventueel vervangen van de bestaande woonkorrel Nederhem.
- 60 wooneenheden bij een eventuele reconversie van de bedrijfsgebouwen van Molens Dedobbeleer.

De woonzone tussen de Laroystraat en de Zennevallei blijft behouden. Daarentegen voorziet het RUP niet langer in een gemengd woon-werk gebied van ca. 0,9 ha in de noordoostelijke hoek van het plangebied. Deze zone krijgt in het RUP een open ruimte bestemming. Het overeenkomend aantal wooneenheden was niet vastgelegd in het BPA maar wordt op basis van de voorschriften geraamd op 35.

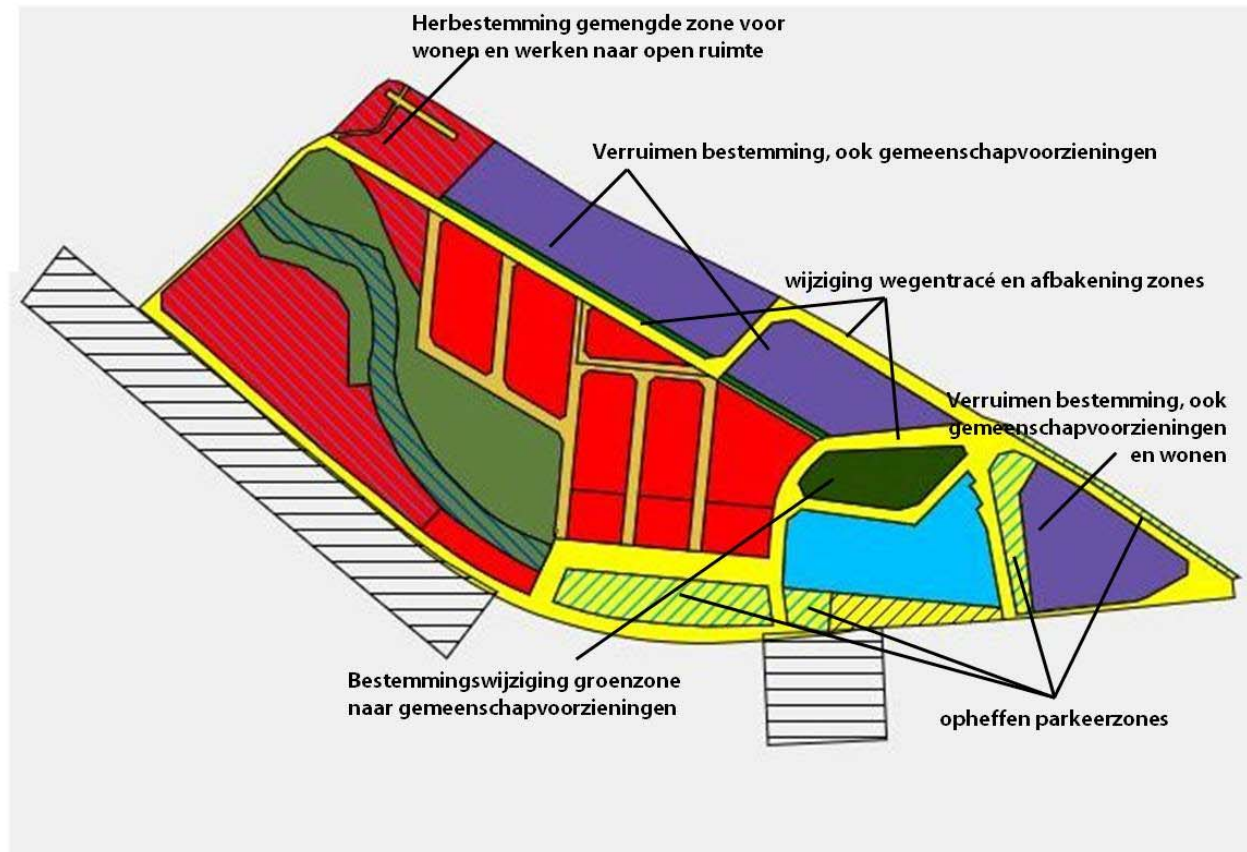
Tenslotte worden in het RUP de mogelijkheden voor economische activiteiten opnieuw afgebakend en deze voor gemeenschapsvoorzieningen verruimd. De bestaande bedrijvigheid van de NMBS / Infrabel kan behouden blijven. De zone wordt verruimd in zuidelijke richting. Hierdoor ontstaat een langgerekte strook voor bedrijvigheid en voorzieningen langs de spoorweg. De bedrijfs- en dienstgebouwen dienen tegelijk als afscherming van de woonwijk ten opzichte van de spoorweg. De site van Molens Dedobbeleer behoudt zijn bestemming als bedrijvzone. In beide zones worden echter ook gemeenschapsvoorzieningen toegelaten. De andere deelzones, in het BPA bestemd voor ambachtelijke bedrijven en kantoorachtigen, worden exclusief bestemd als zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

De doelstellingen van het RUP voor de herziening van het bestaande BPA kunnen dus als volgt worden samengevat:

- Het wijzigen van de tracés van de geplande wegenis, waarbij het globale mobiliteitsprincipe niet wijzigt. Bovendien wordt de wegenis niet langer verordenend vastgelegd op het grafisch plan maar via reservatiestroken in overdruk.
- Een aangepaste afbakening van de projectzone Nederhem, waarbij in een maximaal scenario het aantal wooneenheden over de totaliteit van het projectzone met ca. 25 eenheden kan toenemen.
- Het opnieuw afbakenen van de zones voor economische activiteit, waarbij deze zones tevens bestemd zijn voor gemeenschapsvoorzieningen.
- Het voorzien van een bijkomend aanbod in het zuiden van het plangebied, te verdelen over 3 projectzones: (1) een woonontwikkeling aansluitend bij het geplande stedelijk zwembad, (2) de mogelijke reconversie van de bedrijfsgebouwen van Molens Dedobbeleer naar wonen en (3) het vervangen van de bestaande woonkorrel 'Nederhem' door een nieuwbouwproject. Dit resulteert in maximaal respectievelijk 30, 30 en 60 bijkomende wooneenheden.
- Het voorzien van open ruimte langs het kanaal onder de vorm van een kaaipark en kaaiplein. Het BPA voorziet voor deze zone grotendeels een invulling met wegenis en parking (230 + 40 plaatsen). Een parkeeraanbod van 230 plaatsen wordt voorzien in een parkeertoren langs de spoorlijn. Daarnaast laat de bestemmingszone 'gemeenschapsvoorzieningen' eveneens de bouw van parkings toe.
- Het versterken van de Zenne en de Zennevallei als een structurerend element in het kader van integraal waterbeleid, stedelijke natuur en water als landschappelijk element in de stad. Bijkomend worden de groenzones rondom het stadsproject beter gestructureerd en met elkaar verbonden.

figuur 12: BPA Nederhem met aanduiding van de voornaamste wijzigingen

- 'zone voor economische activiteit'
- 'zone voor openbaar nut'
- 'zone voor wonen'
- 'zone voor wonen en werken'
- 'zone voor buffer'
- 'pleinaanleg'
- 'parkeergelegenheid'
- 'openbare wegenis'
- 'voet-en fietsersweg'
- 'ontsluiting lokaal verkeer'
- 'zone voor natuurontwikkeling  
oevers en aangelanden'
- 'zone voor parkaanleg'



### 4.3 Toelichting bij het grafisch plan

De hoofdstructuur van het plan wordt gevormd door de bestemmingszones in 3 gebiedscategorieën: wonen, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen en groen. Op deze basis worden diverse verfijningen aangebracht via overdrukken en symbolische aanduidingen.

#### 4.3.1 De woonzones

De algemene opzet van het stadsontwerp werd vertaald in het BPA en blijft behouden in het RUP. De doelstelling blijft het realiseren van een stadsontwikkelingsproject, als reconversie van een vroegere bedrijfzone en ter versterking van het stedelijk weefsel van Halle. Net zoals in het BPA blijft het accent in het RUP liggen op het versterken en differentiëren van het woonweefsel. De ontwikkeling van het nieuw stadsdeel is door de aanwezigheid van een vaste brug over het kanaal en over de spoorlijn functioneel verbonden met het centrum van Halle en met andere delen van de stad. De ruimtelijke samenhang van het stedelijk woonweefsel wordt versterkt.

De ontwikkeling en differentiatie van het wonen wordt vertaald in twee bestemmingszones, die onderverdeeld worden in verschillende deelzones. Hierdoor ontstaan deelgebieden met elk hun eigen kenmerken en identiteit, afgestemd op de positie binnen het geheel en rekening houdend de bestaande en ontworpen context. Een omringende groenstructuur en wegenisstructuur zorgt voor een onderlinge verbinding tussen de diverse strakke deelzones en resulteert in een ruimtelijk samenhangend geheel.

Elke deelzone vertoont een eigen typologie en structuur, met er aan gekoppeld specifieke doelstellingen betreffende verdichting en typologie.

- **Projectzone Nederhem deelzone 1.** De hoogbouw in deze zone fungeert als landmark voor het stadsproject en beeldbepalende rand van het stadsproject aan het kanaal. De ontwikkeling wordt strikt

geordend en voorziet 3 appartementsgebouwen van 750 m<sup>2</sup> grondoppervlakte en 7 bouwlagen.

- **Projectzone Nederhem deelzone 2.** Door de verschuiving van de wegenis richting spoor, ten opzichte van het BPA, komt hier extra ruimte vrij voor bijkomende woonontwikkeling. Er worden grotere bouwvolumes tot 600 m<sup>2</sup> toegelaten met 3 tot 4 bouwlagen. De grotere bouwvolumes zorgen voor een afwerking van het stadsproject aan de kant van het spoor en maken een overgang naar de gemengde bedrijfs- en dienstzone tussen het woonproject en de spoorlijn. In deze zone wordt een bescheiden en/of sociaal woningaanbod gerealiseerd.
- **Projectzone Nederhem deelzone 3.** Deze centrale zone is het hart van de nieuwe wijk. Een gemengde ontwikkeling met eengezinswoningen en kleine appartementsgebouwen onder de vorm van urban villa's wordt gecombineerd met een intensief ruimtegebruik en een hoge woningdichtheid. De verschillende types worden gepositioneerd langs een strak orthogonaal stratenpatroon waarbij de eengezinswoningen en kleine appartementsgebouwen elkaar straat per straat afwisselen. De verhouding tussen het aantal appartementen en het aantal eengezinswoningen bedraagt ongeveer 3 op 1. Dit betekent dat er per 3 appartementen 1 eengezinswoning is. In deze centrale zone staat lagere bebouwing, tot maximaal 3 bouwlagen.
- **Projectzone Nederhem deelzone 4.** Deze strook aan de zuidelijke rand staat in relatie tot de Nederhembrug. Er wordt gestreefd naar een beeldbepalend en structurerend bouwvolume met 4 bouwlagen dat qua beeld en schaal in verhouding staat tot de geplande nieuwe Nederhembrug.
- **Projectzone Nederhem deelzone 5.** Dit is de noordelijke randafwerking van het stadsproject. Individuele slankere bouwvolumes vormen een eerder diffuse rand als overgang naar het Zennepark rondom de Zennevallei ten noorden van het stadsproject.
- **Woonzone deelzone 1.** Deze deelzone is strategisch gepositioneerd op een spie gevormd door het kanaal en de Zenne. Het stedenbouwkundig concept is een afspiegeling van de kopzone van het stadsproject

Nederhem aan het kanaal. Ook hier komen 3 bouwvolumes die samen een eenheid en een sterk beeld vormen. Ten opzichte van de hoogbouw aan de rand van het stadsproject zijn de gebouwen echter kleiner en lager, tot maximaal 425 m<sup>2</sup> grondoppervlakte en 5 bouwlagen.

- **Woonzone deelzone 2.** In deze bebouwingsstrook langs de Laroystraat, tussen het kanaal en de Zenne, wordt het kwalitatief wonen aan het water maximaal gevaloriseerd, zowel ten opzichte van het kanaal als ten opzichte van de Zenne. Deze zone is al grotendeels gerealiseerd.
- **Woonzone deelzone 3.** Door de meandering van de Zenne verbreedt de woonzone tussen het kanaal en de rivier naar het noorden toe. De achterliggende ruimte wordt ingevuld met kleinere en lagere bebouwing, als overgang tussen de appartementsgebouwen langs het kanaal en de groene Zennevallei. De bouwhoogte wordt beperkt tot 2 bouwlagen onder dak. Er komt een menging van eengezinswoningen en meergezinswoningen. In deze zone wordt een bescheiden en/of sociaal woningaanbod gerealiseerd.
- **Woonzone deelzone 4.** Deze deelzone situeert zich in het zuiden van het plangebied. Een woonproject aansluitend bij het geplande zwembad ten zuiden van de Nederhembrug versterkt het multifunctionele karakter van dit deel van de stad. Ter vervanging van de bestaande woonkorrel Nederhem kan een tweede woonproject ontwikkeld worden. Ruimtelijk en landschappelijk is dit een unieke locatie. Het is dan ook essentieel dat de bebouwing kwalitatief is en een hoge beeldwaarde heeft. Ze zal mede de kwaliteit en de belevingswaarde van het kaai plein bepalen. In deze deelzone worden daarom enkel globale projecten toegelaten. Voor het woonproject langs het kaai plein, aansluitend bij het zwembad, zal een ontwerpwedstrijd worden georganiseerd. De architectuur van dit gebouw is immers cruciaal voor de beeldkwaliteit, zowel van de plek zelf, van het kaai plein, van het zwembadcomplex als stedelijk baken en van het gezicht van het nieuwe stadsdeel, bekeken vanuit het historische stadscentrum aan de overzijde van het kanaal.

Aansluitend bij deelzone 4 geeft het RUP de mogelijkheid om een extra woonzone te creëren door de reconversie van de bedrijfsgebouwen van Molens Dedobbeleer naar wonen. Deze mogelijkheid tot herbestemming is ingegeven vanuit de vaststelling dat de huidige gebouwen een landmarkfunctie hebben. Samen met het kaai plein, het gecombineerde woon-zwembadproject, de nieuwe Nederhembrug en de kopzone van het stadsproject Nederhem ontstaat een unieke nieuwe stedelijke ruimte die qua ruimtelijke kwaliteit en landschappelijk beeldwaarde een waardige tegenhanger van het historische centrum kan worden, maar er tegelijk voldoende van afwijkt.

Een cruciaal element in deze nieuwe stedelijke ruimte is het kaai plein. Door haar ligging functioneert het als plein voor het gecombineerde woon-zwembadproject en versterkt het de relatie tussen de stad en het kanaal. De aanduiding van een plein langs het kanaal is een doorwerking van de streefbeeldstudie voor het kanaal Charleroi-Brussel. Tegelijk wordt werk gemaakt van het creëren van kwalitatieve ontmoetings- en verblijfsplekken in het stedelijk weefsel. Dit wordt beschouwd als een essentieel onderdeel van een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling. Daarmee wordt dus ook uitvoering gegeven aan het ruimtelijk beleid voor de stedelijke gebieden.

#### 4.3.2 De zones voor gemeenschapsvoorzieningen

Diensten en gemeenschapsvoorzieningen zijn belangrijke elementen van stedelijke ontwikkeling. In deze zones zijn diverse vormen van diensten en gemeenschapsvoorzieningen toegelaten. In het gedeelte ten zuiden van de Nederhembrug is het stedelijk zwembad gepland. In de strook langs de spoorweg zijn logistieke diensten van de spoorwegen gehuisvest. De nog niet ingevulde delen kunnen aangewend worden voor stedelijke diensten en voorzieningen die complementair zijn aan het stadsontwikkelingsproject of die versterkend zijn voor de nabije stationsomgeving. In het uiterste zuidelijke deel wordt de bouw van een stationsparking gepland, tussen het

bedrijf Molens Dedobbeleer en de spoorweg. Daarnaast blijft er ruimte beschikbaar voor andere stedelijke voorzieningen zoals bijvoorbeeld onderwijs.

Twee deelzones hebben een meer gemengd karakter, waarbij naast diensten en gemeenschapsvoorzieningen ook bedrijvigheid is toegelaten. Het gaat enerzijds om de strook langs de spoorlijn. Hierbij wordt het concept toegepast van bedrijfs- of dienstgebouwen als buffer tussen de spoorlijn en de woningen. Anderzijds maakt de tweede zone ten zuiden van de Nederhembrug de verdere exploitatie van het bedrijf Molens Dedobbeleer mogelijk.

Het aanduiden van bedrijven- en dienstzones behoudt eveneens het initiële idee dat de reconversie van de vroegere bedrijventerreinen naast het wonen ook het werken moest faciliteren. Dit leidde in het BPA tot het bestemmen van zones voor bedrijvigheid en gemengde woon-werk zones. In de geactualiseerde economische context is deze visie geëvolueerd, waarbij wordt afgestapt van het idee dat enkel bedrijvigheid in de strikte zin van het woord werkgelegenheid schept. In de huidige economische context genereren, naast bedrijven, ook diensten en voorzieningen werk.

De bestemming ‘bedrijvigheid’ wordt aangeduid via een overdruk of contour op het grafisch plan. Het gaat dus om een bijkomende bestemming, naast deze van gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, die via de grondkleur toegelaten is.

#### 4.3.3 De groenzones

Het RUP onderscheidt verschillende types groenzones, waarbij er een verschil is in doelstellingen qua gebruik, inrichting en beheer.

In het natuurpark Zenne ligt de nadruk op het vrijwaren van de Zennevallei en onmiddellijke omgeving ten behoeve van het integraal waterbeleid en de versterking van de natuurlijke structuur. Natuur is de hoofdfunctie, in beperkte mate is er recreatief medegebruik. Het is een bouwvrije zone.

De andere groenzones zijn parkzones. Natuurbehoud en –ontwikkeling zijn belangrijk, doch de zones hebben ook een belangrijke landschappelijke, sociale en recreatieve functie. Deze zones zijn complementair aan de woonfunctie en maken integraal deel uit van het stadsontwikkelingsproject.

Het groen in het kaaipark is een (ver-)bindend element tussen het stadsproject Nederhem en het kanaal. De zone heeft een hoofdzakelijk groen karakter doch in beperkte mate zijn verhardingen en bebouwing toegelaten voor het versterken van de sociale en recreatieve functie van het park. Naast gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, kunnen gebouwen ook bestemd worden voor horeca. De horecafunctie kan de toeristisch-recreatieve meerwaarde van het kanaal versterken. Op deze manier wordt tegelijk de relatie tussen het stadsproject Nederhem en het kanaal versterkt.

Ten noorden en ten zuiden wordt het stadsproject begrensd door park, met mogelijkheden voor gemeenschapsvoorzieningen. De zone bestaat uit twee deelgebieden: een zuidelijk deel, ten zuiden van het stadsproject, naast de Nederhembrug en een noordelijk deel ten noorden van het stadsproject. In deze parkzones kunnen recreatieve functies en gemeenschapsvoorzieningen ten behoeve van de bewoners van het stadsproject Nederhem voorzien worden.

Belangrijk is dat alle groenzones, samen met de aangeduide groenbuffers, een continue aaneengesloten groen lint rondom het stadsproject vormen. Alle woningen zijn dus ingebed in een groene structuur. Daarbij is er een constante variatie van type van groengebied en dus ook van bijhorend landschap en gebruik. De differentiatie van het wonen komt dus ook tot

uiting door de verschillende relatie met de omringende groengebieden en groenstructuren.

#### 4.3.4 Verkeer en parkeren

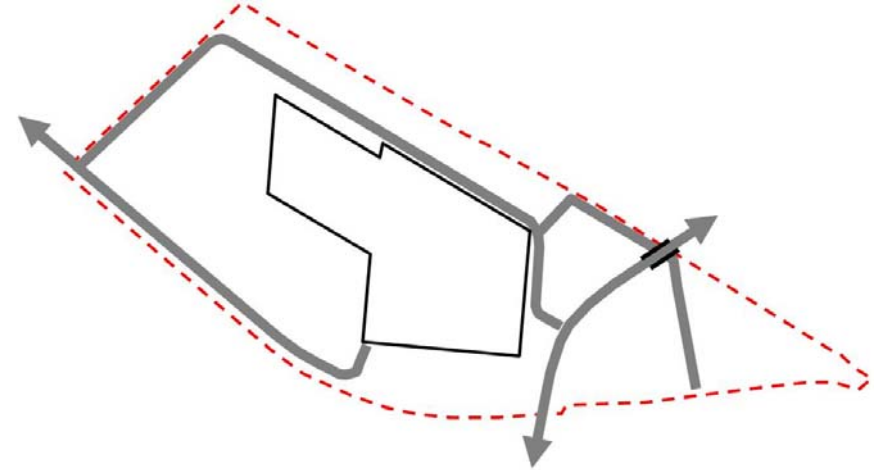
##### Autoverkeer

Het plangebied is goed ontsloten is voor autoverkeer. In oostelijke richting via de brug over de spoorweg, in westelijke richting via de Nederhembrug over het kanaal met verdere verbinding richting N6 Bergensesteenweg en in noordelijke richting via de Laroystraat en de Roggemanskaai.

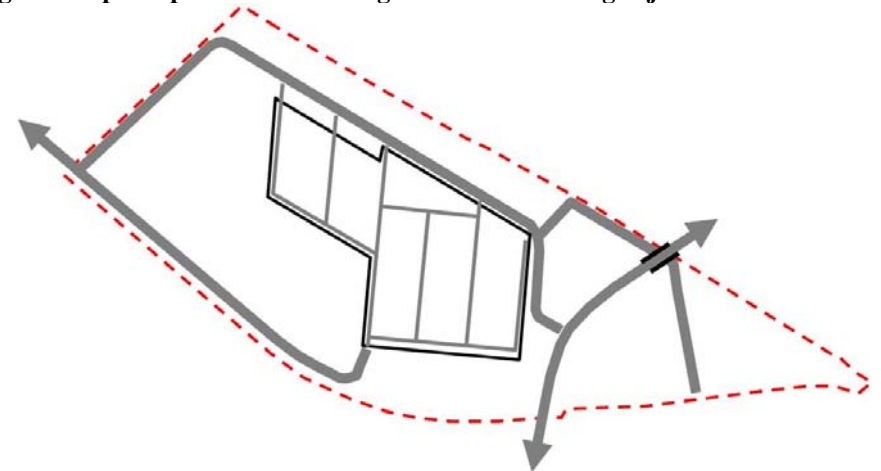
Binnen het concept van het stadsontwikkelingsproject is een stadsweefsel van straten gewenst. Dit betekent dat straten op verschillende niveaus (bovenlokaal/lokaal) en met verschillende functies (verbindend/ontsluitend) met elkaar verbonden worden tot een netwerk van straten. Er wordt niet gewerkt met individuele toegangen tot zones die niet met elkaar in verbinding staan. Om eventueel slukverkeer te vermijden of te ontmoedigen, zullen na realisatie circulatieprincipes worden vastgelegd. In het RUP wordt de wegenis aangeduid op 2 niveaus.

Op een eerste niveau wordt via overdruk ruimte gereserveerd voor de hoofdontsluitingen. Aan zuidelijke kant gebeurt de ontsluiting via een aftakking van de Nederhembrug. Aan de noordzijde loopt de ontsluiting via de Porseleinstraat die aansluit op de Laroystraat. De Laroystraat zelf wordt ter hoogte van het kaaipark geknipt en buigt af om de projectzone Nederhem aan westelijke zijde te ontsluiten. Een nieuwe weg aan de oostelijke rand van de projectzone verbindt de Porseleinstraat met de Nederhembrug. Via een aftakking van deze nieuwe weg en een onderdoorgang van de spoorwegbrug wordt het zuidelijke deel van het plangebied ontsloten.

**figuur 13: principe hoofdontsluiting**



**figuur 14: principe hoofdontsluiting + lokale ontsluiting wijk Nederhem**



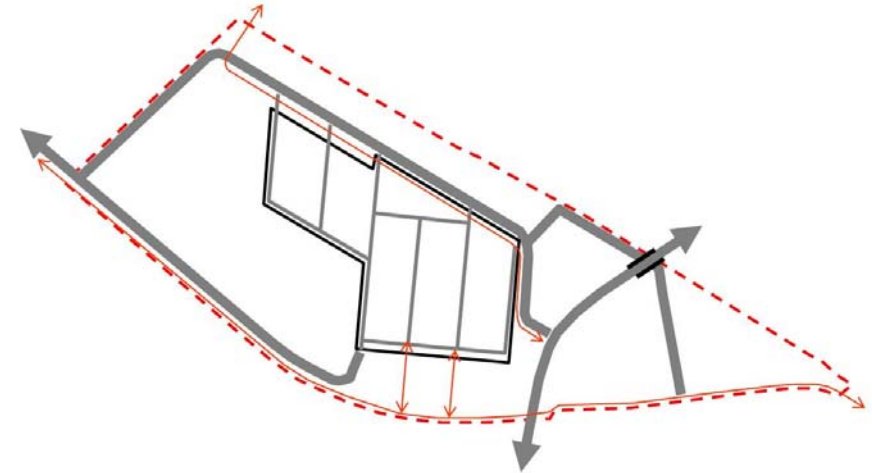


De wegenstructuur eindigt in een ‘dreef’ tussen het gemengde zwembad-woon-project en de bestaande site van Molens Dedobbeleer, die mogelijk naar wonen kan evolueren. Deze dreef eindigt ter hoogte van het kaiplein.

Deze hoofdontsluitingen worden aangeduid via overdrukzones op het grafisch plan. Via de overdruk zijn de onderliggende gronden gereserveerd voor de aanleg van wegenis, tot zolang deze niet gerealiseerd is. Dit betekent dat werken of handelingen kunnen verboden worden indien ze de realisatie van de geplande wegenis verhinderen of hypothekeren. De tracés van de overdrukzones zijn gebaseerd op het tweede stadsontwerp voor de wijk Nederhem. Voor de Nederhembrug werd rekening gehouden met de gewijzigde inplanting van de nieuwe brug volgens de streefbeeldstudie voor het kanaal Charleroi-Brussel. De meest zuidelijke reservatiestrook of ‘dreef’ houdt rekening met het zicht op het centrum van Halle met de toren van de basiliek als oriëntatiepunt. Dit versterkt op een visuele manier de relatie tussen het stadscentrum en het Nederhemproject.

Buiten de overdrukzones kan eveneens wegenis gerealiseerd worden, behalve in de zones in de gebiedscategorie ‘groen’. De overdrukzones geven dus de tracés aan die minimaal nodig zijn voor de hoofdontsluiting van het gebied. De breedte is afgestemd op de gewenste inrichting van de weg, inclusief aanhorigheden zoals bijvoorbeeld parkeerplaatsen of groen. De ingetekende breedte is echter niet verordenend voor de effectieve breedte van de wegenis. Indien de wegenis smaller is dan de reservatiestrook, dan vervalt na uitvoering de overdruk voor de niet gebruikte stroken. Indien de wegenis breder is dan zal een deel van de werken vergund worden op basis van de onderliggende grondkleur. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor taluds of kunstwerken horende bij bruggen.

**figuur 15: principe hoofdontsluiting + lokale ontsluiting wijk Nederhem + fietsverbindingen**



Op een tweede niveau worden de lokale wegen in de projectzone Nederhem aangeduid. Hiermee wordt het concept van het wegenpatroon verordenend vastgelegd, omdat dit essentieel is voor het globale stedenbouwkundig concept van de nieuwe stadswijk. De aanduiding van de lokale ontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer op het grafisch plan heeft daarom een verordenend karakter voor wat betreft het maximaal aantal lokale wegen, de oriëntatie van de lokale wegen en de structuur van het lokale wegennet. Niet elk aangeduid segment moet dus ook effectief gerealiseerd worden. De aanleg van een weg kan ook slechts een gedeelte van een ingetekend segment betreffen.

Indien een weg of een weggedeelte niet voorzien wordt voor gemotoriseerd verkeer, dan moet de verbinding toch gerealiseerd worden voor langzaam verkeer. Voor gemotoriseerd verkeer is het ingetekende wegennet dus een maximaal scenario dat mag gerealiseerd worden, voor langzaam verkeer is het een minimaal scenario dat moet gerealiseerd worden.

Op een derde niveau zijn lokale wegen toegelaten die niet grafisch aangeduid zijn op het plan. Dit is het geval in de zones 2 en 3. Hierdoor wordt het mogelijk om bijkomende wegen aan te leggen om plaatselijke functies en activiteiten te ontsluiten. Uiteraard kan de bestaande wegenis (zoals bijvoorbeeld de Laroystraat) behouden blijven, gewijzigd of heraangelegd worden.

### Parkeren

In tegenstelling tot het BPA voorziet het RUP niet langer in zones die specifiek voorbehouden worden voor parkeren. Dit betekent dat het parkeren zal voorzien worden bij de stedelijke functies zelf en dat bijkomende parkings gebundeld zullen worden in de zones voor gemeenschapsvoorzieningen of aansluitend bij de openbare wegenis. Het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziet voor de meeste deelzones voor wonen

een parkeernorm van 1,5 plaatsen per woongelegenheid. Hierdoor zal het stadsproject kunnen voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte en wordt de parkeerproblematiek niet afgewimpeld op aangrenzende buurten of wijken. Er wordt gestreefd naar een verdeling tussen parkeerplaatsen op het openbaar domein (hoofdzakelijk bezoekersparkeren) en private parkings (bewonersparkeren). Per woongelegenheid is er minstens 1 private parkeerplaats, dus buiten het openbaar domein. Dit getal mag verhoogd worden tot ten hoogste 1,2. Per woongelegenheid is er dus minstens 0,3 parkeerplaatsen op het openbaar domein. Bij kleinere en/of sociale woningen geldt een lagere parkeernorm van 1 per woongelegenheid. Ook hiervoor geldt echter een verdeling tussen parkeerplaatsen op het openbaar domein (hoofdzakelijk bezoekersparkeren) en private parkings (bewonersparkeren).

### Langzaam verkeer

In het BPA werden geen verplichte verbindingen voor langzaam verkeer vastgelegd. Het RUP voorziet minimaal in de realisatie van volgende verbindingen voor langzaam verkeer:

1. het jaagpad langs het kanaal;
2. minstens 2 verbindingen tussen het jaagpad en de projectzone Nederhem doorheen het kaaipark;
3. een verbinding vanaf de projectzone Nederhem richting park van Buizingen via de fietsersbrug over de spoorweg, aan de andere zijde wordt deze verbinding doorgetrokken tot aan de Nederhembrug;
4. een verbinding tussen de fietsersbrug over de spoorweg en het jaagpad langs het kanaal, via de (vernieuwde) Porseleinstraat.

Het jaagpad langs het kanaal maakt deel uit van de geplande fietssnelweg 'Kanaalroute'. Dagelijks fietsen heel wat mensen van Halle via de Kanaalroute naar Brussel. De provincie werkt samen met de verschillende gemeentebesturen en andere partners aan een verbetering van de route.

De Nederhembrug speelt een cruciale rol als verbinding tussen de stadsdelen aan weerszijden van het kanaal. Ze slaat tevens (letterlijk en figuurlijk) een brug tussen twee stadsvernieuwingsprojecten: Nederhem en de omgeving Possozplein-Slingerweg. In de bestaande toestand is de Nederhembrug gemakkelijk door alle modi te gebruiken. In de toekomst moet de nieuwe brug die vlotte overstekbaarheid behouden. Daarom is een vlotte en veilige aantakking van de brug op de fietssnelweg wenselijk. Hierbij moet gestreefd worden naar voor fietsers logische tracés en zo kort mogelijke afstanden.

#### Openbaar vervoer

Het plangebied wordt ontsloten door bussen van De Lijn met bushaltes ter hoogte van de huidige parking Nederhem / Graankaai en van het kruispunt Laroystraat / Porseleinstraat. Daarnaast is de trein een mogelijk alternatief. Het plangebied ligt op 350 tot 1.000 meter van het station van Halle.

Aansluitend op de stationsomgeving wordt tussen de spoorlijn en de huidige bedrijfssite van Molens Dedobbeleer een parkeergebouw voor 230 auto's gepland. Dit compenseert grotendeels het huidige (voorlopige) aanbod aan parkeerplaatsen voor pendelaars in het plangebied.

#### 4.3.5 Reservaties voor water en waterlopen

De vallei van de Zenne is structuurbepalend voor de natuurlijke structuur. In het plangebied is ze gedeeltelijk ingebuisd. Waar de Zenne een open waterloop is, wordt de valleestructuur bevestigd in het RUP, zoals dat ook in het BPA het geval was. De loop van de Zenne is symbolisch aangeduid op het grafisch plan.

Het RUP voorziet in de zone 'Kaaipark' de mogelijkheid om een deel van de ingebuisde Zenne terug open te maken. Dit is geen verplichte randvoorwaarde omdat de technische haalbaarheid van het open maken van de Zenne verder moet onderzocht worden. Maar het RUP bepaalt wel dat de diverse werken en handelingen de potentie tot het open leggen van de Zenne niet mogen hypothekeren. Ook ter hoogte van het 'Kaaiplein' wordt het open leggen en/of zichtbaarder maken van de Zenne nagestreefd. Hier geldt echter dat zowel de technische randvoorwaarden als de landschappelijke wenselijkheid van deze ingreep verder onderzocht moeten worden.

In het plangebied duikt de Zenne onder het kanaal. De geplande verdieping van het kanaal noodzaakt de bouw van een nieuwe diepere Zennekoker. Dit betekent dat de Zenne als element van de natuurlijke structuur niet onderbroken wordt. Dit is belangrijk voor het watersysteem maar ook wat betreft de fauna in en verbonden aan de rivier, onder andere wat betreft vismigratie. Door de aanduiding van een reservatiestrook in het RUP (bouwvrije zone) blijft de noodzakelijke ruimte voor de aanleg en het onderhoud van de toekomstige sifon gevrijwaard. De concrete uitwerking van de nieuwe koker maakt geen onderwerp uit van het RUP. Maar het plan voorziet de nodige reservatiestroken en bouwvrije zones om de continuïteit van de Zenne te garanderen.

Ten behoeve van de continuïteit van het lokale wegennet is het noodzakelijk om de Zenne op twee plaatsen te overwelden. Deze zones zijn aangeduid op het grafisch plan. Een overwelling, inclusief bijhorende infrastructuur en kunstwerken, mag een zone van 25 meter breed innemen, gemeten in langsrichting volgens de as van de waterloop.

Langs het kanaal wordt in overdruk een reservatiestrook voor waterweginfrastructuur aangeduid op het grafisch plan. De reservatiestroken vrijwaren delen van het plangebied met het oog op de

aanleg en exploitatie van waterwegen en op de wijziging van bestaande. In tegenstelling tot de reservatiestrook voor wegenis, heeft de reservatiestrook voor waterwegen geen tijdelijk karakter. Waterwegeninfrastructuur omvat voorzieningen voor verkeer en vervoer over het water, met inbegrip van de noodzakelijke aanhorigheden en kunstwerken zoals bruggen.

#### 4.3.6 Open doorzichten

Een open doorzicht bestaat uit een strook van minstens 10,00 meter breed, ingericht en in stand gehouden als een zone vrij van gebouwen en constructies die een meerwaarde biedt voor de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Alle vergunningsaanvragen moeten afgetoetst worden aan het bestaan of het mogelijks realiseren van een open doorzicht.

De open doorzichten zorgen voor visuele en landschappelijke relaties tussen het stadsproject Nederhem en het kanaal en tussen het kaaipark en het kaaiplein aan weerszijden van de (nieuwe) Nederhembrug.

#### 4.4 Overzicht

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste kengetallen van de verschillende deelzones in het plangebied en voor het volledige plangebied.

zone	deelzone	oppervlakte		B/T max	max bebouwbare opp m <sup>2</sup>	aantal woningen		dichtheid in w/ha		G/T min	min groen opp m <sup>2</sup>
		m <sup>2</sup>	ha			min	max	min	max		
projectzone Nederhem	1	5.875	0,59	0,45	2.644	85	108	145	184	0,15	881
	2	6.355	0,64	0,30	1.907	24	48	38	76	0,40	2.542
	3	28.665	2,87	0,50	14.333	122	152	43	53	0,35	10.033
	4	4.270	0,43	0,45	1.922	36	56	84	131	0,30	1.281
	5	4.059	0,41	0,45	1.827	28	32	69	79	0,40	1.624
<b>subtotaal</b>		<b>49.224</b>	<b>4,92</b>		<b>22.631</b>	<b>295</b>	<b>396</b>	<b>60</b>	<b>80</b>		<b>16.361</b>
woonzone	1	4.257	0,43	0,30	1.277	23	27	54	63	0,15	639
	2	14.259	1,43	0,30	4.278	78	93	55	65	0,30	4.278
	3	9.743	0,97	0,25	2.436	34	68	35	70	0,45	4.384
	4	3.324	0,33		3.324	40	60	120	180		0
<b>subtotaal</b>		<b>31.583</b>	<b>3,16</b>		<b>11.315</b>	<b>175</b>	<b>248</b>	<b>56</b>	<b>78</b>		<b>9.301</b>
<b>totaal projectzone + woonzone 1</b>		<b>53.481</b>	<b>5,35</b>		<b>23.908</b>	<b>318</b>	<b>423</b>	<b>59</b>	<b>79</b>		<b>16.999</b>
<b>totaal woonzones</b>		<b>80.807</b>	<b>8,08</b>		<b>33.945</b>	<b>470</b>	<b>644</b>	<b>58</b>	<b>80</b>		<b>25.661</b>
overdrukzone Molens De Dobbeleer		10.600	1,06			27	60	25	57		
kaaiplein		4.785	0,48	0,00	0					0,20	957
kaaipark		14.950	1,50	0,03	449					0,80	11960
park met gemeenschapvoorzieningen		18.150	1,82	0,07	1.271					0,60	10890
<b>totaal plangebied RUP</b>			<b>20,25</b>			<b>497</b>	<b>704</b>	<b>25</b>	<b>35</b>		

Het plangebied binnen de contour van het RUP biedt plaats aan 497 à 704 wooneenheden. Bij het realiseren van de minimale aantallen wordt een bruto woningdichtheid van 25 woningen per hectare bekomen. Dit is een bruto dichtheid voor het volledige plangebied, dus inclusief de zones waar geen woningen toegelaten worden. Dit toont aan dat in het minimaal scenario reeds voldaan wordt aan de richtdichtheid volgens het RSV van 25 woningen per hectare voor stedelijke gebieden. In het maximaal scenario bedraagt de bruto woningdichtheid 35 woningen per hectare.

In de projectzone Nederhem kunnen 282 tot 396 wooneenheden ontwikkeld worden. In het stadsontwerp is ook de woonzone 1 mee opgenomen. Dit brengt het totale aantal wooneenheden binnen de perimeter van het stadsontwerp Nederhem bis op 306 à 423 woningen. De woonzone 2 langs de Laroystraat is reeds grotendeels ontwikkeld. Op korte termijn wordt ook woonzone 3 ontwikkeld.

Het RUP voorziet nog bijkomende mogelijkheden voor woonontwikkelingen in een woonproject aansluitend bij het zwembad (woonzone deelzone 4), in een vervangingsproject voor de bestaande woonkorrel Nederhem (eveneens in de woonzone deelzone 4) en in een reconversieproject voor de industriële bebouwing van Molens Dedobbeleer. Dit resulteert in maximaal 120 woningen, waarvan desgevallend een deel ter vervanging van het bestaande aanbod in de woonkorrel Nederhem.

Uit de verschillende dichtheden per deelzone blijkt eveneens het gemengde karakter van het gebied. Binnen het stadsproject wordt een gedifferentieerd woningaanbod gerealiseerd. De hoogste dichtheden komen voor in de hoogbouwzone langs het kanaal. In de centraal gelegen deelgebieden (Nederhem deelzone 3 en woonzone deelzone 3) zijn de dichtheden lager. In deze deelzones worden gemengde projecten voorzien met zowel eengezinswoningen als meergezinswoningen.

De tabel geeft ook inzicht in het aandeel bebouwde oppervlaktes en groen. Met uitzondering van de kopzones langs het kanaal, waar op een beperkte oppervlakte woonprojecten in hoge dichtheid worden gerealiseerd, is het aandeel groen (G/T) hoog. Binnen de woonzones is ca. 16.700 m<sup>2</sup> groen (zowel publiek als privaat groen), ten opzichte van ca. 23.300 m<sup>2</sup> bebouwde oppervlakte. Dit toont aan dat het stadsproject voorziet in een compacte bebouwing en mede hierdoor een groen karakter krijgt. Dit wordt nog eens versterkt door de groenzones van de parken en de natuurgebieden rondom de woonzones.

#### **4.5 Relatie met het bindend sociaal objectief**

Deelzone 2 van de projectzone Nederhem en deelzone 3 van de woonzone worden bestemd voor de ontwikkeling van een bescheiden woningaanbod. Het kan al dan niet om sociale woningen gaan. In een maximaal scenario voor sociale huisvesting kunnen 116 sociale woningen binnen het plangebied gerealiseerd worden. Het bindend sociaal objectief voor de stad Halle bedraagt 265 sociale huurwoningen, 129 sociale koopwoningen en 6 sociale kavels. De lopende en geplande projecten in Halle voorzien in 224 sociale huurwoningen en 22 sociale koopwoningen. De uitvoering van het RUP kan dus een belangrijke bijdrage leveren tot de verdere realisatie van het bindend sociaal objectief in Halle, in het bijzonder wat de koopwoningen betreft.

## 5 Decretale bepalingen

### 5.1 Watertoets

Doorheen het plangebied stroomt de Zenne, een waterloop van eerste categorie. Het kanaal Charleroi-Brussel is een bevaarbare waterloop.

Op 1 juli 2014 keurden de bevoegde ministers een aangepaste kaart van de overstromingsgevoelige gebieden goed. De nieuwe kaart is van toepassing vanaf 1 september 2014. Op de nieuwe kaart zijn de effectief overstromingsgevoelige gebieden geactualiseerd en geoptimaliseerd op basis van meer recente en accurate modelleringsgegevens. Voor de mogelijk overstromingsgevoelige gebieden zijn aanpassingen gebeurd voor de mijnverzakkingsgebieden, voor de gebieden die van nature overstroombaar zijn vanuit de zee en voor sterk opgehoogde terreinen. In het kader van de watertoets dient de nieuwe kaart geraadpleegd te worden voor voorontwerpen van ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de uitnodiging voor de plenaire vergadering verstuurd is na 31 augustus 2014.

Het plangebied ligt grotendeels buiten de effectief en mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. De watertoetskaarten tonen twee kleine zones die effectief overstromingsgevoelig zijn. Het betreft een zone tussen de Laroystraat en de Zenne en de omgeving van Molens Dedobbeleer. Enkele kleinere zones van het plangebied liggen in mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Het gaat om de onmiddellijke omgeving van de Zenne en een strook langs de spoorweg. Het plangebied ligt

volledig buiten de mogelijke en de recent overstroomde gebieden. Het plangebied bevindt zich evenmin in het winterbed van een belangrijke rivier of in een signaalgebied.

Ten opzichte van het bestaande BPA voorziet het RUP geen bijkomende bouwzones in effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Beide effectief overstromingsgevoelige delen liggen in bebouwbare zones. Vanwege de zeer beperkte effectief overstromingsgevoelige oppervlakte zullen eventuele effecten zeer plaatselijk zijn en op het niveau van het volledige plangebied niet significant. Dezelfde conclusie geldt voor de mogelijk overstromingsgevoelige gebieden.

Bovendien moet bebouwing steeds voldoen aan de gewestelijke en provinciale verordeningen betreffende hemelwaterputten en afkoppeling van hemelwater.

De Vlaamse Regering heeft op 5 juli 2013 een nieuwe verordening hemelwater goedgekeurd. Ze trad in werking op 1 januari 2014. Het algemeen uitgangsprincipe is dat regenwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfilterd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkte hoeveelheid water met een vertraging wordt afgevoerd. De plaatsing van de overloop van de hemelwaterput en de

infiltratievoorziening dient aan dit principe te beantwoorden. De nieuwe verordening is strenger dan het besluit van de Vlaamse regering van 1 oktober 2004 over de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Volgende elementen uit de nieuwe verordening zijn relevant:

- Elke constructie of verharding groter dan 40m<sup>2</sup> moet aan de verordening voldoen.
- Nieuwe eengezinswoningen en nieuwe gebouwen groter dan 100m<sup>2</sup> zullen een hemelwaterput van minimum 5.000 liter moeten voorzien.
- De meeste nieuwe constructies zullen over een infiltratievoorziening moeten beschikken. Voor percelen kleiner dan 250 m<sup>2</sup> is geen infiltratie verplicht.
- Bij verkavelingen met aanleg van nieuwe wegenis zullen collectieve infiltratievoorzieningen verplicht worden.

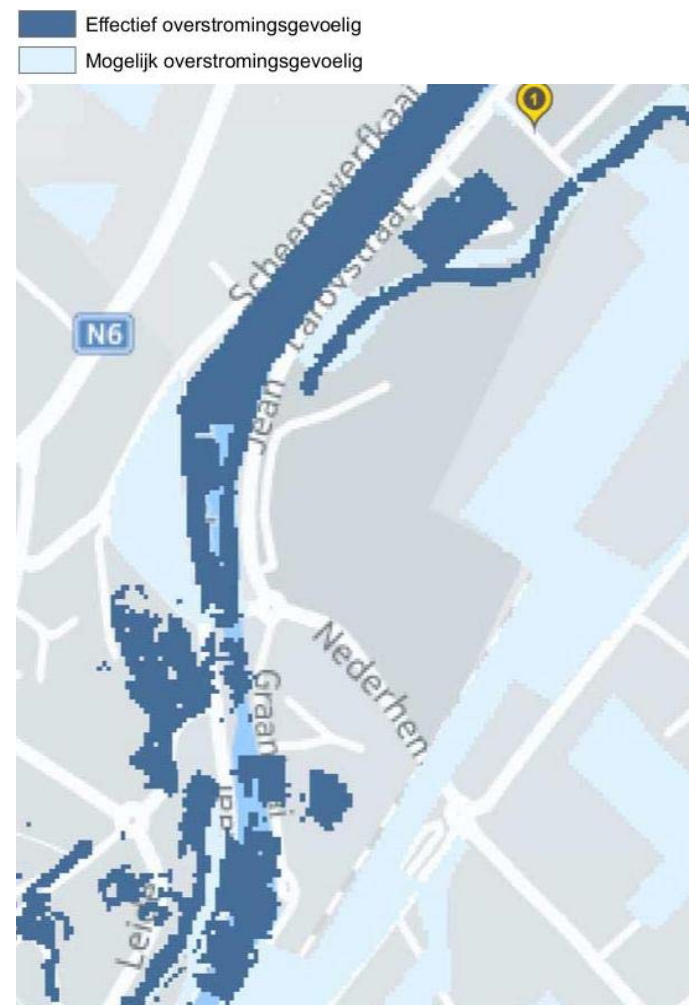
Elke constructie of verharding groter dan 40 m<sup>2</sup> moet aan de gewestelijke verordening voldoen.

De provincie Vlaams-Brabant heeft provinciale stedenbouwkundige verordeningen die gelden voor heel Vlaams-Brabant:

- Afkoppeling verharde oppervlakten van 7 juni 2005 (BS 24 augustus 2005);
- Afkoppeling van hemelwater afkomstig van dakvlakken van 7 juni 2005 (BS 24 augustus 2005).

In de praktijk is de gewestelijke verordening strenger dan de provinciale verordeningen, op één uitzondering na: de nieuwe gewestelijke verordening legt geen beperkingen op aan het materiaalgebruik voor verhardingen. De provinciale verordening verplicht het gebruik van doorlatende materialen.

figuur 16: watertoetskaart 2014



bron: Geopunt Vlaanderen



Ten opzichte van het bestaande BPA voorziet het RUP niet in een significante toename van de bebouwde of verharde oppervlakte. Dit wordt als volgt gemotiveerd:

- Het RUP voorziet in een wijziging van de bestaande en geplande wegentracés. Er worden geen bijkomende verbindingen gecreëerd. De verharding door wegenis zal niet significant wijzigen.
- Het kaaipelein is een verharde oppervlakte tussen het geplande zwembadcomplex en het kanaal. Deze verharde zone was reeds voorzien in het BPA (deels als parking). Ook in de huidige toestand is deze zone verhard (parking Graankaai).
- Voor het stadsproject Nederhem voorziet het RUP een toename van het aantal woonegelegenheden met ca. 25. Deze toename zal niet leiden tot een significante toename van de bebouwde oppervlakte.
- De woonzone tussen de Laroystraat en de Zenne blijft behouden zoals in het BPA. Deze zone is reeds deels bebouwd. Het RUP voorziet een 5 meter brede oeverzone langs de Zenne.
- Het RUP voorziet de mogelijkheid om 60 woonegelegenheden te integreren in het zwembadproject. Een deel hiervan betreft het eventueel vervangen van de bestaande woonkorrel Nederhem. De zone betreft een gebied dat reeds grotendeels bebouwd en verhard is.
- Het RUP voorziet de mogelijkheid om 60 woonegelegenheden te voorzien in de bedrijfsgebouwen van Molens Dedobbeleer. Dit betreft de reconversie van een bestaand gebouw en leidt dus niet tot bijkomende bebouwde oppervlakte.
- Het BPA voorziet de mogelijkheid om de bedrijvzones tot 90% te bebouwen en verharden. Voor deze zones behoudt het RUP dit percentage.

Ten opzichte van het BPA voorziet het RUP nog volgende wijzigingen:

- De herbestemming van ca. 0,9 ha in de noordoostelijke hoek van het plangebied van gemengd woon-werk gebied in het BPA naar een open ruimte bestemming in het RUP.

- Een herbestemming van ca. 0,5 ha van parkgebied naar zone voor gemeenschapsvoorzieningen
- Het voorzien van een kaai-park tussen het stadsproject Nederhem en het kanaal, daar waar het BPA een omvangrijke parking voorzag.

Netto er dus een toename van de zones met een open ruimte bestemming en dus een beperkte afname van de oppervlakte die bebouwd en verhard mag worden. Het plangebied ligt daarenboven in niet infiltratiegevoelig gebied. Er is dus geen significant effect te verwachten ten gevolge van verminderde infiltratie van water in de bodem.

Er kan geconcludeerd worden dat, rekening houdend met de watertoetskaarten, de bovenstaande analyse en op voorwaarde dat bouwprojecten voldoen aan alle wettelijke bepalingen en verordeningen, de uitvoering van het RUP geen negatieve effecten op de waterhuishouding zal veroorzaken.

## 5.2 Register

In artikel 2.2.2, §1, eerste lid, 7° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening is de verplichting opgenomen om in ruimtelijke uitvoeringsplannen een register op te nemen van percelen waarop een bestemmingswijziging gebeurt die kan aanleiding geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1 van de Codex, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4 of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

Planschadevergoeding wordt toegekend wanneer, op basis van een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan, een perceel niet meer in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen, vermeld in artikel 4.2.1, 1° van de Codex, of te verkavelen, terwijl het de dag voorafgaand

aan de inwerkingtreding van dat definitieve plan wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen. Het RUP voert bestemmingswijzigingen door die mogelijks aanleiding geven tot een planschadevergoeding op volgende percelen: 42Z, 42P, 42A2, 42Y, 42T, 2X2, 341S, 57H, 61L, 70F, 70E, 341Z, 341W, 341E, 764H, 341T, 42K, 216S, 40K.

Volgens Artikel 2.6.4 van de Codex is een planbatenheffing verschuldigd wanneer een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan of bijzonder plan van aanleg op een perceel bepaalde bestemmingswijzigingen doorvoert. De bestemmingswijzigingen worden in datzelfde artikel opgesomd. Het RUP voert bestemmingswijzigingen door die mogelijks aanleiding geven tot een planbatenheffing op volgende percelen: 42Y, 42C2, 42T, 2X2, 341S, 2Y2, 2Z2, 2T2, 2K2, 2V2, 2W2, 2C3, 2Y, 2C2, 1T, 1M, 1S, 1P, 2B3, 2A3, 57H, 61L, 70F, 70E, 341Z, 341W, 341Y, 341T, 42K, 216S, 211C2.

Bestemmingswijzigingscompensatie en compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften hebben enkel betrekking op agrarische gebieden die worden omgezet naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding "reservaat en natuur", "bos" of "overig groen" valt en op extra beperkingen die aan de agrarische gebieden worden opgelegd. Het RUP geeft geen aanleiding tot een bestemmingswijzigingscompensatie of een compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften.

### 5.3 Op te heffen bepalingen

Door middel van dit RUP worden volgende voorschriften opgeheven:

- Het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, goedgekeurd bij KB van 7 maart 1977, gewijzigd bij KB van 13 december 1995, 29 juni 1996 en 17 juli 2000. Het plangebied is gelegen in industriegebied en bevat onsamenhangende delen natuurgebied volgens het gewestplan. Het reservatiegebied rond de spoorlijn ligt gedeeltelijk in het plangebied.

- ART. 7 § 2. De industriegebieden:
- ART. 7 § 2.0. Deze zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.
- ART. 8 § 2.1. Voor de industriegebieden kunnen de volgende nadere aanwijzingen worden gegeven:
- ART. 8 § 2.1.1. de gebieden voor vervuilende industrieën. Deze zijn bestemd voor de vestiging van bedrijven die ter bescherming van het leefmilieu moeten worden afgezonderd;
- ART. 8 § 2.1.2. de gebieden voor milieubelastende industrieën. Deze zijn bestemd voor bedrijven die om economische of sociale redenen moeten worden afgezonderd;
- ART. 8 § 2.1.3. de gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen. Deze gebieden zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalprodukten van schadelijke aard.
- ART. 13 § 4.3. De groengebieden zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu.
- ART. 13 § 4.3.1. De natuurgebieden omvatten de bossen, wouden, vennen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen, stranden en andere dergelijke gebieden. In deze gebieden mogen jagers- en vissershutten worden gebouwd voor zover deze niet kunnen gebruikt worden als woonverblijf, al ware het maar tijdelijk.
- Het BPA Nederhem, goedgekeurd bij MB van 17 april 2007

- Artikel 1: Omschrijving
- Artikel 10: Voorrangsregels bij strijdigheid
- Artikel 11: Wijzigingen van het reliëf
- Artikel 12: Publiciteit of mededelingen
- Artikel 13: Inrichtingen van openbare nutsvoorzieningen
- Artikel 14: Inrichtingen binnen invloedssfeer van de Zenne
- Artikel 15: Afschaffing van juridische wegenis
- Artikel 20: Algemene bepalingen: Bouwvolume
- Artikel 20: Algemene bepalingen: Bouwhoogte
- Artikel 20: Algemene bepalingen: Uitzicht en materialen
- Artikel 30: Zone voor economische activiteiten
- Artikel 31: Zone voor openbaar nut
- Artikel 32A Zone voor wonen: nieuwe eengezinswoningen en meergezinswoningen
- Artikel 32B: Zone voor wonen – nieuwe meergezinswoningen in hoogbouw: zijde kanaal en stedelijk plein
- Artikel 32C: Zone voor wonen - nieuwe meergezinswoningen: tussen Kanaal en Zenne
- Artikel 32D: Zone voor wonen - nieuwe meergezinswoningen
- Artikel 33: Zone voor wonen en werken
- Artikel 34 (A+B): Zone voor buffer
- Artikel 40: Zone voor Openbaar Domein: pleinaanleg
- Artikel 41: Zone voor Openbaar Domein: parkeergelegenheid
- Artikel 42: Zone voor Openbaar Domein: Openbare Wegenis (Nederhem, Laroystraat, bedrijvenontsluitingsweg, Porseleinstraat)
- Artikel 43: Zone voor Openbaar Domein: Voetgangers- en fietsweg
- Artikel 44: Zone voor Lokale ontsluitingswegen
- Artikel 50: Zone voor Loop van de Zenne + Natuurontwikkeling oevers en aangelanden
- Artikel 51: Zone voor Parkaanleg

Het RUP heft geen goedgekeurde niet-vervallen verkavelingen op.

#### 5.4 Plan-m.e.r.-plicht

Een ruimtelijk uitvoeringsplan vormt het kader voor het toekennen van stedenbouwkundige vergunningen. Het RUP valt dus onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende de Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM). De project-m.e.r.-plicht wordt afgetoetst op basis van het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage, meer bepaald de bijlagen I, II en III aan het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 en het besluit van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening.

De activiteiten die binnen het planologisch kader van het RUP zullen kunnen gerealiseerd worden, vallen onder de rubriek 10b 'Stadsontwikkelingsprojecten' van de bijlage III van besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage. In de mer-screening wordt gemotiveerd dat het RUP betrekking heeft op een kleine wijziging van een bestaande toestand. Noch in het plangebied noch in de nabije omgeving liggen speciale beschermingszones. De realisatie van het plan zal geen betekenisvolle effecten hebben op de speciale beschermingszone waardoor een passende beoordeling niet nodig is. Het RUP is derhalve screeningsgerechtigd.

Het screeningsdossier bevat informatie over het voorgenomen plan en bespreekt de relevante milieudisciplines. Er kan in het algemeen gesteld worden dat het realiseren van de doelstellingen van het RUP geen aanzienlijke milieueffecten in de verschillende disciplines zal teweeg brengen. Op basis van de screening en de uitgebrachte adviezen, heeft de Dienst Mer besloten dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

**DEPARTEMENT  
LEEFMILIEU,  
NATUUR &  
ENERGIE**

Vlaamse overheid  
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid  
Dienst milieueffectenrapportagebeheer  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 Brussel  
Tef 02 553 80 79  
www.mervlaanderen.be

Aan het College van Burgemeester en  
Schepenen  
Oudstrijdersplein 18  
1500 Halle

Nr.	A 848
Dienst	ROIF
STAD HALLE	04-11-2014
✓ + ORG-	
bijlagen	

uw bericht van  
1/10/2014

uw kenmerk

ons kenmerk  
LNE/MER/SCRPL14090/  
2014/

vragen naar / e-mail  
Sven Vercammen  
Sven.vercammen@lne.vlaanderen.be

telefoonnummer  
02 553 63 52

datum  
31 OKT. 2014

Betreft: onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP Nederhem te Halle.

Beslissing plan-MER-plicht

volgens het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd en het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's van 12 oktober 2007, B.S. 7 november 2007

Geachte,

Met uw brief van 1/10/2014, vraagt u de dienst Mer een beslissing te nemen over de opmaak van een plan-MER. Het dossier is onder het nummer SCRPL14090 behandeld.

Zoals u in het dossier aangeeft, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

De doelstelling en reikwijdte van het plan worden beschreven in de screeningsnota. Volgens het dossier heeft het RUP tot doel het sinds het BPA nr. 46 geactualiseerde stadsontwerp voor het stadsvernieuwingproject 'Nederhem, de nieuwe Hallepoort' planologisch te vertalen. De kleine wijzigingen betreffen het tracé van de wegen, inclusief de Nederhembrug, een parkeertoren met 230 plaatsen en het toelaten van parkings in de zone voor gemeenschapsvoorzieningen ter vervanging van de 230 + 40 parkeerplaatsen elders. Langs het kanaal wordt een kaai-park en -plein voorzien. Een deeltje van in het BPA geplande parkgebied wordt omgezet naar gemeenschapsvoorzieningen. Een gemengde woon-werkzone met ca. 35 woningen wordt vervangen door een open ruimtebestemming. De mogelijkheden voor economische activiteiten worden beperkt ten voordele van gemeenschapsvoorzieningen. Er kunnen door de wijzigingen ca. 80 wooneenheden bijkomen.



Het screeningsdossier (bestaande uit de screeningsnota, de adviezen en de verwerking van de adviezen) bevat de nodige informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante milieudisciplines besproken.

Verscheidene adviesinstanties hebben opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord in het screeningsdossier via een aanpassing van de screeningsnota, zodat het screeningsdossier voldoende informatie bevat om een correcte inschatting m.b.t. de milieueffecten te kunnen maken.

In het screeningsdossier wordt duidelijk aangetoond dat de milieueffecten die het plan genereert niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk beschouwd moeten worden.

Enkele adviesinstanties hebben ook opmerkingen over het plan zelf. Opmerkingen die geen betrekking hebben op de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten, maar die een suggestie inhouden om het plan te verbeteren hebben echter geen impact op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan. De initiatiefnemer beschikt in het kader van de plan-me.r.-screening over de vrije keuze om al dan niet in te gaan op deze opmerkingen.

Rekening houdend met het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn.

U dient de screeningsnota samen met deze beslissing te voegen bij het voorontwerp van RUP. Wij vragen dit te doen voorafgaand aan de organisatie van de plenaire vergadering en uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het plan.

U moet via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de website van de dienst Mer (www.mervlaanderen.be) en op het gemeentehuis.

We wijzen u er op dat u, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient na te gaan of de effecten van het gewijzigde plan voldoende onderzocht werden in de screeningsnota. Als dit niet het geval is, dient u de screeningsnota aan te passen, de relevante adviesinstanties m.b.t. de aanpassing om advies te vragen en de dienst Mer om een nieuwe beslissing te vragen aan de hand van het aangepaste dossier met de eventuele bijkomende adviezen en de verwerking ervan. Voor een gemeentelijk RUP dient minstens de provincie aangeschreven te worden.

Met vriendelijke groet,

Veerle De Coster  
Waarnemend diensthoofd Dienst Mer

Kopie: Grontmij, Arenbergstraat 13 bus 1, B-1000 Brussel

