
RUP Parklaan-Zenne-Vondel

TOELICHTINGSNOTA

versie GR2



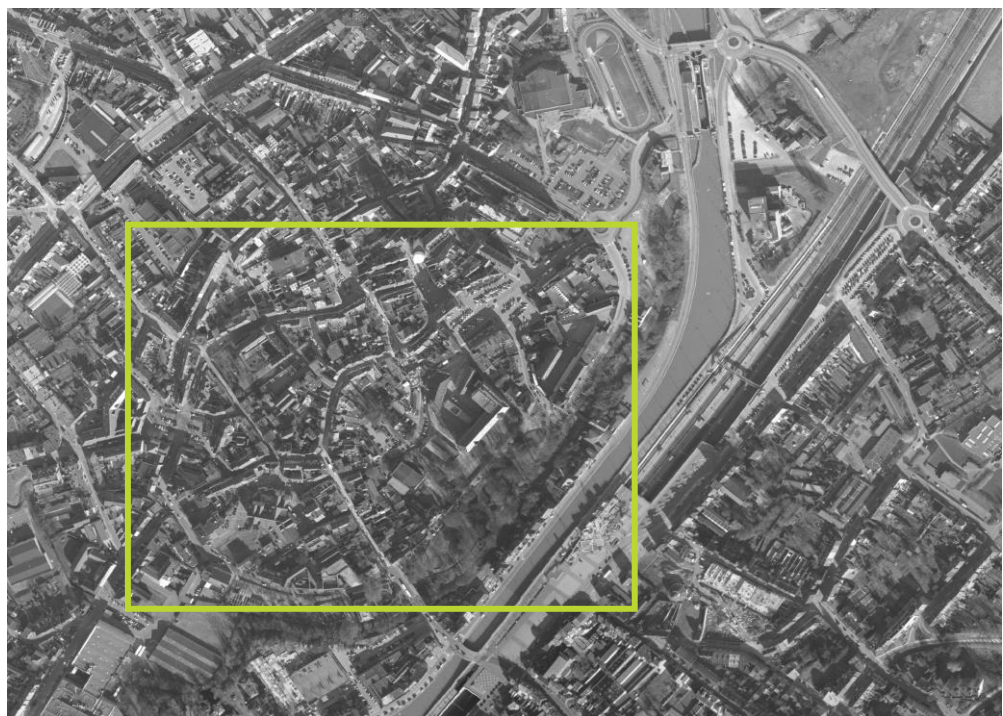
Stad Halle

Oudstrijdersplein 18

1500 Halle

tel. 02 363 22 11

d+aCONSULT.
ruimte voor ideeën



colofon

RUP Parklaan-Zenne-Vondel

GR2

Opdrachtgever:

Stad Halle |
Oudstrijdersplein 18 | 1500 Halle
info@halle.be | www.halle.be

Opdrachthouder:

D+A Consult nv
Meiboom 26 | 1500 Halle
info@daconsult.be | www.daconsult.be

Opgemaakt te Halle door ondergetekende ontwerper,

Ann Lambrechts,
ruimtelijk planner

Gorik Tanghe,
architect - ruimtelijk planner

Joris Thijs,
ontwerper

<i>fase</i>	<i>document</i>	<i>datum</i>	<i>revisie</i>	<i>versie</i>
1	procesnota			1.1
2	voorstudie			2.1
3	voorontwerp			3.1
	voorontwerp – plenaire vergadering			3.2
	voorontwerp – plan-MER			3.3
	voorontwerp – plan-MER - aangepast	22/02/2011-wro		3.4
4	voorontwerp – na plan-MER	29/01/2013-jt/gta	ala	4.1
	voorontwerp – na plan-MER	17/05/2013-jt/gta	ala	4.2
5	Ontwerp – GR1	11/07/2013-gta	ala	5.1
6	GR2	16/05/2014-ala	ala	6.1

P21119

INHOUDSTAFEL

1	INLEIDING	4
2	HET PLANGEBIED – BESTAANDE RUIMTELIJKE TOESTAND	6
2.1	SITUERING VAN HET PLANGEBIED	6
2.2	BESCHRIJVING BESTAANDE TOESTAND	6
2.2.1	Halle, Mariaal Bedevaartsoord	6
2.2.2	Halle, Spil van cultureel leven	7
2.2.3	Halle, marktstad	7
2.2.4	Deelruimten	8
3	PLANNINGSCONTEXT	17
3.1	BESTAANDE JURIDISCHE–ADMINISTRATIEVE ASPECTEN	17
3.2	BESTAANDE JURIDISCH-TECHNISCHE ASPECTEN	19
3.3	RUIMTELIJKE BELEIDSPANNEN	20
3.3.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (goedgekeurd dd. 23/09/1997)	20
3.3.2	Ruimtelijk Structuurplan Vlaams Brabant (goedgekeurd dd. 07/10/04)	20
3.3.3	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Halle (goedgekeurd dd. 03/09/09)	21
3.4	SECTORALE BELEIDSPANNEN	33
3.4.1	Mobiliteitsplan Halle (11/12/2001) – aangevuld met elementen uit de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan (2013)	33
3.4.2	Strategisch Commercieel Plan Stad Halle (november 1997 – geactualiseerd 2008-2010)	46
3.4.3	Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (1996)	48
3.5	OVERIGE WETGEVING EN STUDIES MET RUIMTELIJKE IMPACT	49
3.5.1	Erfgoedzorg	49
3.5.2	Strategische projecten	53
4	ONTWIKKELINGSVISIE	63
4.1	DOELSTELLINGEN	63
4.2	CONCEPTEN	64
4.2.1	Verankerde stad	64
4.2.2	Gedifferentieerde stad	65
4.2.3	Multimodaal bereikbare wandelstad	65
4.2.4	De Zenne als groene parel	66
4.2.5	De stad binnenstebuiten beleefd	67
4.3	GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	68
4.3.1	Algemene visie	68
4.3.2	Aandacht en respect voor het bouwkundig erfgoed	69
4.3.3	Publieke ruimte als motor voor stadsvernieuwing	70
4.3.4	Stadshart, organisch gegroeide historische kern	70
4.3.5	Campusschil, scholengemeenschap Heilig Hartcollege	72
4.3.6	Zenne	72
4.3.7	Het kanaal	73
4.3.8	Nieuwe Pit, ontwikkelingsgebied Arkenvest op maat van Halle	74
5	JURIDISCH-ADMINISTRATIEVE ASPECTEN	76
5.1	GEVOLGEN VOOR DE JURIDISCHE - BESTAANDE TOESTAND	76
5.1.1	Afwijkende bestemmingswijzigingen ten opzichte van de bestaande BPA's	76
5.1.2	Overzicht van percelen met mogelijke planbaten, planschade en bestemmingswijzigingscompensatie ivm het grond- en pandenbeleid	77
5.2	GEWIJZIGDE JURIDISCH-TECHNISCHE ASPECTEN	77
5.2.1	Wijziging rooilijnplannen	77
5.2.2	Wijziging wegenis	77

5.2.3	Beschrijving van de eventuele gevolgen voor waterlopen	77
6	<i>EFFECTEN VAN HET RUP</i>	78
6.1	Globale conclusie van het Plan MER (goedgekeurd dd. 11/01/2013)	78
6.2	Watertoets	80
6.2.1	Oppervlakte- en grondwaterhuishouding	80
6.2.2	Besluit	83
7	<i>ADMINISTRATIEVE INLICHTINGEN - OVERLEG EN INSpraak</i>	84
7.1	ADMINISTRATIEVE INLICHTINGEN	84
7.2	AANPASSINGEN AAN HET DOSSIER IN GEVOLGE HET PLAN-MER	84
7.2.1	Discipline mobiliteit	84
7.2.2	Discipline geluid	84
7.2.3	Discipline Lucht.....	84
7.2.4	Discipline bodem en grondwater	84
7.2.5	Discipline water	85
7.2.6	Discipline fauna en flora	85
7.2.7	Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	86
7.2.8	Discipline mens – ruimtelijke aspecten en hinder.....	86
7.3	ADVIEZEN VAN DE BEHEERDERS VAN DE WEGENIS	87
7.4	BIJKOMENDE INLICHTINGEN VANUIT DE PLENAIRE VERGADERING	87
7.5	VOORLOPIGE VASTSTELLING IN DE GEMEENTERAAD	89
7.6	OPENBAAR ONDERZOEK	89
7.6.1	Administratieve inlichtingen	89
7.6.2	Advies van de gecoro	89
7.6.3	Advies van het College van burgemeester en schepenen	89
8	<i>BIJLAGEN</i>	93
8.1	Bijlage: kaart afwijkingen t.o.v. het BPA Parklaan-Zenne-Vondel	94
8.2	Bijlage: kaart overzicht van percelen met mogelijk planbaten, planschade en bestemmingswijzigingscompensatie i.v.m. het grond- en pandenbeleid	95
8.3	Bijlage: Plan-MER integratiespoorverslag, goedkeuring milieueffectrapport	96
8.4	Bijlage: Plenaire vergadering, verslag en adviezen	97
8.5	Bijlage: advies deputatie inzake het openbaar onderzoek	98
8.6	Bijlage: advies gecoro inzake de behandeling van de bezwaarschriften	99

1 INLEIDING

RUP Parklaan-Zenne-Vondel creëert een kader voor de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur voor een deel van de historische binnenstad. De visie op de gewenste ruimtelijke structuur is onderbouwd door het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en andere beleidsdocumenten ter zake. Een overzicht is opgenomen in deze toelichtingsnota.

De toelichtingsnota geeft een ruimtelijke visie op een ruimer gebied dan het eigenlijke plangebied van RUP Parklaan-Zenne-Vondel. Door de situering van het ontwerp in de ruimere context van de binnenstad wordt het behoud van de samenhang in het historisch stedelijk weefsel van Halle gegarandeerd.

Het voorliggend RUP biedt de mogelijkheden (en de randvoorwaarden) voor de realisatie van de volgende ambities voor de binnenstad:

- Versterken van het commerciële hart van de stad: De omgeving van de Basiliek, de Grote Markt, de Basiliekstraat, de Maandagmarkt, de Beestenmarkt en de Melkstraat functioneren als het eigenlijke kernwinkelgebied. Langsheen de Ninoofsesteenweg, de Volpestraat, de Minderbroederstraat, het Oudstrijdersplein, de Theunckensstraat, Molenborre en Possozplein bestaat een ondersteunend circuit waardoor het winkelcentrum verruimd wordt. In dit gebied worden prioritair nieuwe (kleine tot middelgrote) handelsvoorzieningen, dienstverlening en horeca ingeplant als motor voor de stedelijke ontwikkeling;
- De ontwikkeling van project Arkenvest als gemengd woon- en winkelcomplex. Hieromtrent bestaat reeds een intentieovereenkomst van 2 september 2009 tussen de stad, Vlabinvest, NV Arkenvest en Woonpunt Zennevallei (de sociale huisvestingsmaatschappij, hierna genoemd “de SHM”). De intentieovereenkomst reflecteert de visie van de partijen op het voorgenomen huisvestingsproject. Vlabinvest en de SHM engageren zich voor een ‘woonproject met sociaal karakter’. Beide partijen hebben om die reden een recht van voorkoop op de onroerende goederen gelegen binnen het project Arkenvest. In de collegebeslissing van 21 maart 2008 ging het college akkoord met het opstellen van een onteigeningsplan voor de SHM en Vlabinvest. Het onteigeningsplan zal worden toegevoegd aan het RUP.
- De ontwikkeling van stedelijke functies (handel/wonen) tussen Molenborre en Arkenvest sturen. Daarnaast moeten de zones voor gemeenschapsvoorzieningen in deze omgeving opnieuw worden geëvalueerd en zo nodig worden bijgestuurd;
- Het historische patrimonium van de binnenstad vormt een belangrijk aandachtspunt van dit RUP. De herziening van het BPA biedt de mogelijkheid om de waardevolle elementen van het stedelijk patrimonium veilig stellen voor de toekomst. In samenhang daarmee behoort ook de historische morfologie van de binnenstad tot het onderzoeksveld van deze herziening, om de vrijwaring en de kansen op medegebruik van de open binnenruimtes in de stad te maximaliseren. De uitbouw van een netwerk aan wandelcircuits met de integratie van publieke ruimtes, met een hoogwaardige inrichting van straten en pleinen dient daarbij de doelstelling te zijn;
- Binnen het RUP vormt de Zenne een structuurbepalende vallei. Het RUP dient de nodige aandacht te besteden aan de opwaardering van de waterloop en het omgevende groen als groene parel in het stedelijk weefsel. De ontwikkeling van groene ruimtes en stedelijke ontmoetingsplaatsen langsheen het water dient het stedelijke weefsel een verhoogde belevingswaarde te bieden;
- Binnen het RUP nemen de zones voor openbaar nut een belangrijk aandeel in, onder meer met een belangrijke scholengemeenschap. Hun impact op het plangebied wordt geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd, bijvoorbeeld wat betreft de mobiliteitsafwikkeling;
- Binnen het RUP zal algemeen aandacht gaan naar:
 - o de herwaardering van straten en pleinen;
 - o de integratie van publieke ruimtes en de uitbouw van wandelassen naar de belangrijkste voorzieningen (gemeentehuis, scholen, ...);
 - o overgang van het stedelijke weefsel naar de Zenne en het kanaal met nieuwe ruimte voor wonen aan het water;
 - o de opwaardering van het Possozplein en de afwerking van de pleinranden;

- de aansluiting op BPA 't Parkse, BPA De Bres,...
 - ontsluiting voor gemotoriseerd en langzaam verkeer - mobiliteitsafwikkeling;
 - wonen boven winkels;
 - functioneel en recreatief gebruik.
- Naast dit alles biedt de herziening van BPA nr. 5 Parklaan-Zenne-Vondel de gelegenheid voor een samenhangende invulling van de omgeving van CC 't Vondel en de huidige brandweerkazerne.

De toelichtingsnota biedt ook een visie op andere concrete ambities van de stad. Door de afbakening van het RUP blijven deze echter buiten de perimeter van het plangebied:

- Invulling en herontwikkeling van de brandweerkazerne na de verhuis van de brandweer;
- CC 't Vondel: de stad wenst CC 't Vondel uit te bouwen tot een volwaardige podiumzaal;
- Aansluiting bij het strategisch 'project Nederhem': Onderzoek van de mogelijkheden om het nieuwe stadsdeel te verankeren aan de binnenstad;
- De ontwikkeling van een waterfront voor wonen, in de zone tussen de Zenne en het Kanaal (realisatie van nieuwe woontypologieën);
- Voetgangersbruggen over het kanaal Brussel-Charleroi: De realisatie van de voetgangersbruggen uit het Mercuriusproject en het project Nederhem koppelt de historische stad aan de omliggende stedelijke gebieden;

2 HET PLANGEBIED – BESTAANDE RUIMTELIJKE TOESTAND

In deze paragraaf volgt in de eerste plaats de beschrijving van de fysieke afbakening van RUP Parklaan-Zenne-Vondel. In tweede instantie wordt de bestaande toestand gedetailleerd beschreven.

2.1 SITUERING VAN HET PLANGEBIED

Het RUP Parklaan-Zenne-Vondel is gelegen in de stadskern van Halle.

De Halse binnenstad is als entiteit nog zeer goed herkenbaar. De binnenstad wordt omarmd door de infrastructuurbundel bij het kanaal Brussel-Charleroi en de ringweg Brusselsesteenweg – A. Demaeghtlaan – N6. De historische binnenstad ligt ingenesteld in de valleikom van de Zenne en de Groebengracht. Het plangebied omvat een groot gedeelte van de historische binnenstad met inbegrip van zijn commerciële kernas: Basiliekstraat, Volpestraat, Maandagmarkt...

Een duidelijke grens wordt gevormd door de vroegere omwallingen: Arkenvest – Sint-Katharinavest – Vestingstraat. Alle invalswegen (de steenwegen) die de binnenstad ontsluiten hebben zich radiaal gericht op dit kerngebied.

Het RUP Parklaan-Zenne-Vondel wordt afgebakend binnen (zie plan feitelijk-juridische toestand):

- de Zenne in het oosten en het zuiden;
- de Arkenvest vanaf 't Parkske tot aan het kruispunt met de Bergensesteenweg;
- de L. Theuninckstraat vanaf het kruispunt met de Bergensesteenweg;
- het Oudstrijdersplein;
- vanaf het Oudstrijdersplein, de Minderbroederstraat, de Volpenstraat tot aan de Beestenmarkt;
- vanaf de Beestenmarkt; naar de Maandagmarkt, Basiliekstraat en de buitenzijde van het Possozplein;
- vanaf het Possozplein dwars door het cultureel centrum 't Vondel tot aan de Zenne.

2.2 BESCHRIJVING BESTAANDE TOESTAND

Verschillende ruimtelijke aspecten creëren in de stadskern van Halle een aangename stadssfeer. Het morfologisch aaneengesloten geheel van de historisch gegroeide kern heeft een aantrekkelijk gebouwenbestand en een compacte opbouw. De stadskern vertoont een fijnmazig stratenpatroon met kronkelende lijnen waardoor een sfeer van geborgenheid heerst. De diverse pleinen en mooie straatsecties – al dan niet verkeersarm heringericht – verrijken de aangename stadssfeer. Talrijke activiteiten (markten, handelsbeurzen en socio-culturele activiteiten zoals de processie, de bedevaarten en de carnavalfeestelijkheden) dragen hiertoe bij. Hierdoor kon Halle zich, ondanks de nabijheid van Brussel, steeds sterker manifesteren als belangrijke winkelstad.

De stadskern vormt ruimtelijk een markante onderbreking in de Zennevallei. De originele (ruimtelijke) relatie van Halle met de Zenne is deels verloren gegaan. De drooglegging van de oorspronkelijke Zennearm zowel als de aanleg van het spoor en het kanaal hebben hiertoe bijgedragen.

Het historisch waardevolle centrum van Halle biedt talrijke voorzieningen: handel, administratie, verzorging, horeca, socio-culturele voorzieningen... Het uitrustingsniveau van de stadskern vormt een belangrijk element van haar aantrekkingskracht op de wijde omgeving ten zuiden van Brussel en tot over de taalgrens. De centrumfuncties zijn verweven met een gedifferentieerd woningaanbod. Dit hoofdstuk introduceert enkele specifieke aspecten van de historische stadskern en deelt het plangebied nadien op in vier duidelijk onderscheiden deelruimten.

2.2.1 HALLE, MARIAAL BEDEVAARTSOORD

Halle was reeds in het midden van de 13^e eeuw gegroeid tot een belangrijk regionaal, administratief en religieus centrum. Haar betekenis als oversteekplaats bij de Zenne en als grenspost tussen het graafschap Henegouwen en het hertogdom Brabant stimuleerde de ontwikkeling van de stad. Door de schenking van een miraculeus Madonnabeeld aan de Sint-Martinusbasiliek (1267) groeide Halle uit tot een belangrijk mariaal bedevaartsoord met bovenregionale uitstraling. De gotische kerk (Sint-Martinus-

basiliek) beklemtoont de impact van deze evolutie. Deze bedevaartstraditie heeft mee de historische ontwikkeling van Halle bepaald. De verering voor Maria leeft nog steeds in Halle en komt in mei tot een jaarlijks hoogtepunt.

2.2.2 HALLE, SPIL VAN CULTUREEL LEVEN

Halle heeft een voorzieningenniveau met een bovenlokale uitstraling. Door de selectie van de stad als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied heeft de stad de potentie om - rekening houdend met een groei van de bevolking - dit voorzieningenniveau nog verder te versterken. Een belangrijk aandachtspunt hierbij vormt het hoofdgebouw van de culturele infrastructuur, CC 't Vondel.

CC 't Vondel is gelegen bij het J. Possozplein in het centrum van de stad. CC 't Vondel organiseert ook activiteiten in de nabije Stedelijke Muziekacademie (Jezuïetencollege – de zalen worden hoofdzakelijk gehuurd voor concerten, tentoonstellingen en recepties) en het voormalige Postgebouw. Door de ligging van deze drie cultuurplatforms in de stad, ontstaat een duidelijk cluster van culturele podia.

CC 't Vondel is een multifunctioneel geheel, waar voornamelijk de volgende activiteiten plaatshebben: podiumactiviteiten zoals toneel, dans, muziekconcerten en creatieve cursussen, schoolvoorstellingen en tentoonstellingen; vergaderingen, recepties van toneel- en muziekverenigingen en bijeenkomsten van hobbyclubs.

2.2.3 HALLE, MARKTSTAD

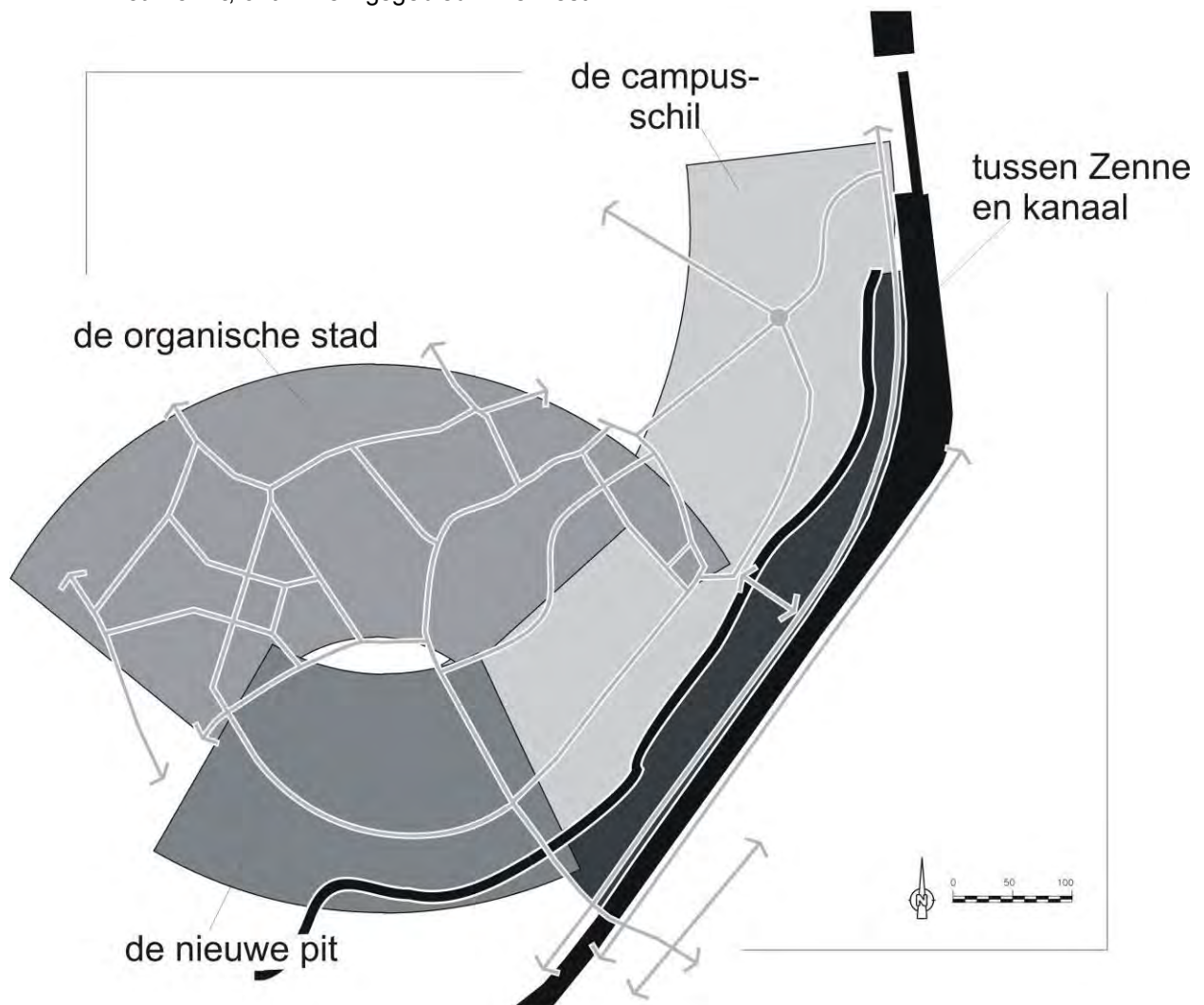
Iedere donderdag- en zaterdagvoormiddag zijn de Grote Markt en het J. Possozplein decor van een ruime groenten-, fruit-, en bloemenmarkt. Om de veertien dagen wordt de markt op donderdag aangevuld met de zogenaamde "Voddekesmet". Deze markt voor textiel en huishoudelijke waar wordt ingericht op de Beestenmarkt en het Oudstrijdersplein.

2.2.4 DEELRUIMTEN

Het plangebied wordt gekenmerkt door verschillende 'deelruimten' die zich onderscheiden door hun eigenheid en dynamiek. De (h)erkenning van deze deelruimten biedt kansen om gebiedsgericht in te spelen op de behoeften van de stadskern. Iedere deelruimte heeft specifieke kwaliteiten en knelpunten. Deze vragen om aangepaste ontwikkelingsperspectieven en een eigen gebiedsgericht beleid zonder dat hierdoor de samenhang van de stadskern uit het oog verloren wordt. Deelruimtes kunnen gedeeltelijk overlappen.

We (h)erkennen de volgende deelruimten in het plangebied. De afbakening van deze deelruimten geeft een aanzet naar de visievorming.

- **Groen lint**, tussen Zenne en Kanaal;
- **Campusschil**, scholengemeenschap Heilig Hartcollege;
- **Stadshart**, de organisch gegroeide historische kern;
- **Nieuwe Pit**, ontwikkelingsgebied Arkenvest.



2.2.4.1 Groen lint, tussen Zenne en kanaal

Ruimtelijke dragers

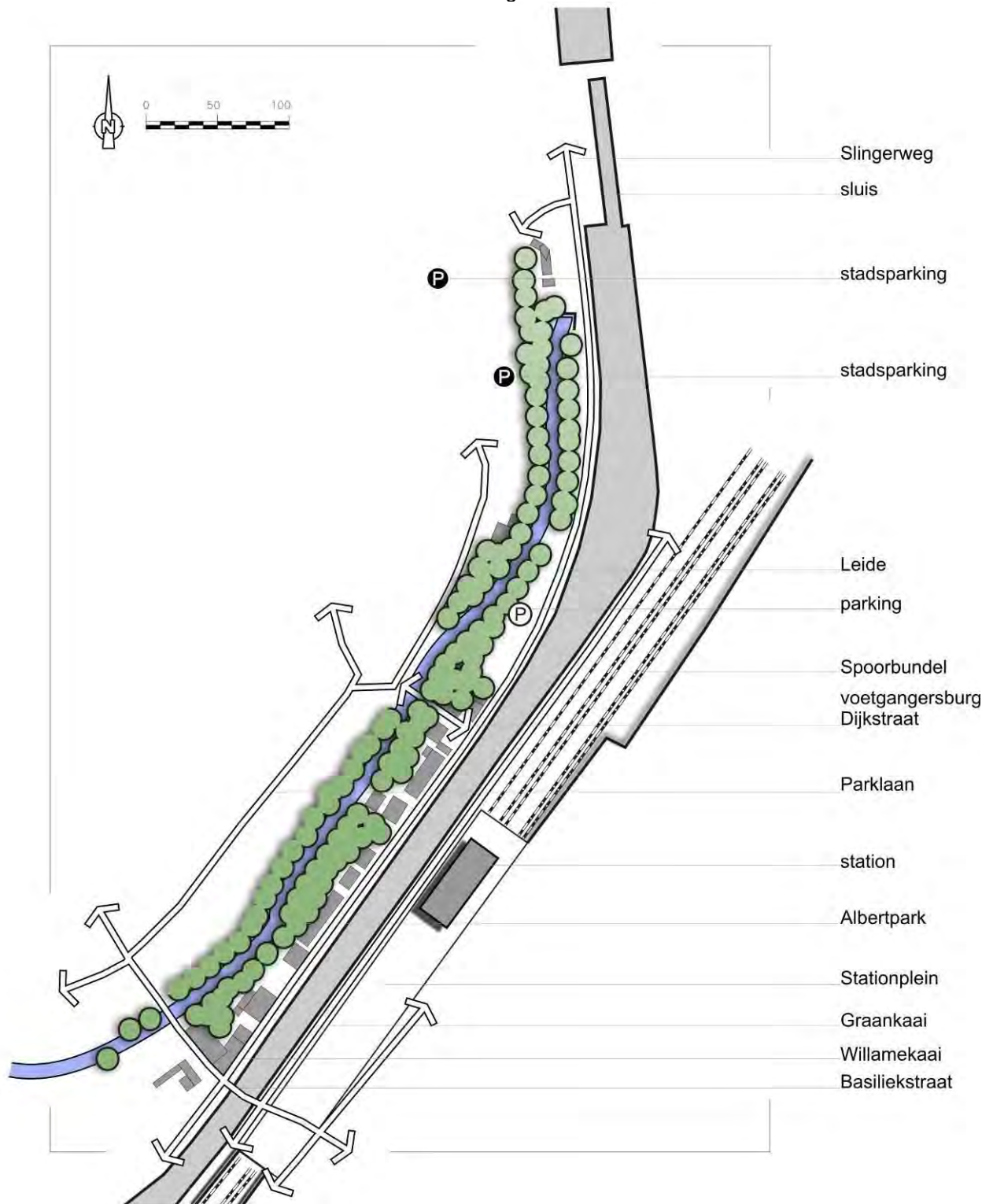
- Zenne en groene oevers;
- Kanaal Brussel-Charleroi (buiten plangebied);
- Willamekaai en zijn laat negentiende-eeuwse eclectische bebouwing (buiten plangebied);
- Stationsgebouw (buiten plangebied).

Morfologie

- Zennevallei;
- Geïsoleerd woonlint;
- Barrièrewerking;
- Onafgewerkte rand.

Functies

- Ruimte voor groen en blauw netwerk in de stad;
- Wonen in overwegend grondgebonden woningen;
- Parkeren op braakland langsheen het kanaal;
- In mindere mate horeca- en handelsvoorzieningen.



Potenties van de deelruimte

- Ruimte voor kwalitatief wonen bij het kanaal (realisatie van nieuwe woontypologieën);
- Mogelijkheid tot het ontwikkelen van een volwaardig waterfront;
- De noordelijke zijde van de deelruimte kan een scharnierfunctie vervullen ten opzichte van het nieuwe stadsdeel Nederhem (Slingerweg, Leide en Possozplein);
- Recreatief- functioneel medegebruik van Zenne en Kanaal.

Vanuit recreatief en landschappelijk oogpunt is de aanwezigheid van de Zenne als open rivier aan de rand van de binnenstad een interessant gegeven. De potentie voor haar versterking als structurele drager van de open ruimtestructuur van het centrum is aanwezig. De nabijheid van het kanaal en de aanwezige open ruimte bieden een uitstekend kader voor passieve recreatie. Kanaaltoerisme kan verder gestimuleerd worden.

Knelpunten van de deelruimte

- Reservatiestrook voor verbreding van het kanaal;
- Cluster van parallelle infrastructuren (Zenne, woonlint, kanaal en spoorbundel) vormt een fysieke barrière tussen de kernstad en de stationsbuurt (St-Rochus);
- Ongedefinieerde rand tussen Leide, Slingerweg en kanaal;
- Weinig samenhang in de groenstructuur langs de Zenne;
- Slechte waterkwaliteit (geurhinder).

Het kanaal, de Zenne en de spoorweg Bergen - Brussel oefenen een effectieve barrièrewerking uit in het stedelijke gebied. Daarbij worden de kernen en leefgemeenschappen bijna fysiek van elkaar gescheiden. Vanaf het Possozplein richting kanaal vinden we een ongestructureerde stadsrand terug die een troosteloze en eerder slordige, weinig aantrekkelijke eerste indruk van Halle biedt.

Het volledige traject van de Zenne binnen de contour van het RUP wordt geflankeerd door openbaar groen. In het gedeelte van de Slingerweg tot de Dijkstraat is de breedte van het groengebied afhankelijk van parkeerstroken die zich vandaag gedeeltelijk binnen deze zone voor groen bevinden. Van de Dijkstraat tot de Basiliekstraat flankiert het Albertpark de Zenne. De Zenne is echter niet betrokken op de inrichting van het park.

2.2.4.2 Campusschil, scholengemeenschap Heilig Hartcollege

Ruimtelijke dragers

- Tracé oude Zennebedding (Vuurkruisenlaan, Possozplein);
- Tracé nieuwe Zenne: Leide;
- Albertpark;
- (Historische) Hoofdgebouwen Heilig Hartcollege;
- Ringstructuur Parklaan-Leide.

Morfologie

- Groene lanen en straten;
- Pleinen en open vlakte (Possozplein en Leide, speelplaatsen)
- Campusvormige inplanting bouwblokken;
- Parkgebied;
- Grootschalig bouw morfologie;
- Reliëf van de Zennevallei.

Functies

- Grootschalig scholencluster Heilig-Hartcollege;
- Cultuurcentrum CC t' vondel;
- Parkeerruimte
 - o Possozplein;
 - o Leide;
- Wonen, hoofdzakelijk eengezinswoningen, secundair meergezinswoningen en appartementsgebouwen;
- In mindere mate horeca- en handelsvoorzieningen.

Potenties van de deelruimte

- Mogelijkheid tot koppeling van de groenfragmenten bij de Zenne;
- Kwalitatief voorzieningenniveau;
- Bestaande jeugdvoorzieningen;
- Recreatief- functioneel medegebruik van Zenne;
- Stadspark vormt een groene oase in deze deelruimte.

Door zijn centrale ligging (dicht bij de Grote Markt met haar horecavoorzieningen, nabij het Possozplein met haar markten, bij CC t' Vondel, nabij Sportcomplex de Bres en de Stedelijke Muziekacademie) geniet deze deelruimte van belangrijke troeven. De aanwezigheid van een grote scholengemeenschap waarborgt een zekere levendigheid. Het aanwezige stadspark biedt ook ruimte om de stadsdrukke te ontwijken.



Knelpunten van de deelruimte

- Weinig aantrekkelijke inrichting van het stadspark;
- Barrièrewerking van groot en ondoordringbaar gebied voor openbare gebouwen (Heilig-Hartcollege);
- Ontbrekende wandelroutes naar het commerciële hart van de stad;
- Onafgewerkte structuur Possozplein en Leide (noordoostrand van de binnenstad);
- Possozplein - open krater in het stadsweefsel;
- Tekort aan ontmoetingsruimten en specifieke voorzieningen;
- Ruimtelijke organisatie omgeving CC 't Vondel en brandweerkazerne;
- Relaties met het strategische project Nederhem;
- Niet uniforme inrichting van het openbaar domein.

Dit gebied vormt de overgang tussen het historische centrum en de kanaalzone. In deze deelruimte zijn woningen erg schaars. Ze concentreren zich in het bouwblok Possozplein/Handbooghof/Parklaan/Vondel. Het gebied heeft een overwegende educatieve en recreatieve functie, door de aanwezigheid van de scholengroep Heilig Hartcollege, het Albertpark en CC 't Vondel.

De aanleg van het grootschalige Possozplein gebeurde ten koste van authentiek stadsweefsel. Schaalbreuken in de wanordelijke bebouwing naar de Slingerweg toe tasten de *skyline* van de stadskern aan. De kale open parkeerruimte aan de Leide vormt een schrale afbakening van de stadskern.

De pleinwanden van het Possozplein zijn onsamenhangend en verstoren de pleinwerking. Aan de zijde van het Handbooghof en in het verlengde van de Vuurkruisenstraat tot aan het Vondel bestaat een zeker wandgevoel. Aan de zijde van Sollembeemd heeft het plein een meer open en vage contour. Mede als maatregel voor de verfraaiing van het Possozplein zal het historische stadhuis opgewaardeerd worden door een aanbouw aan de achterzijde van dit monument. Hierbij wordt een portaal gecreëerd op het Possozplein, zodat het stadhuis ook op dit plein een voorkant krijgt.

De site van CC 't Vondel en de brandweerkazerne vormden de voorbije jaren het kader van verschillende modernisering. De ruimtelijke inplanting bleef echter ongewijzigd en zorgt ook vandaag nog voor een verwarde situatie. Deze site vraagt om een globale aanpak van de planningscontext. Halle-centrum heeft een tekort aan jeugdvoorzieningen (fuienzaal) en vergaderruimten. Momenteel realiseert de stad het jeugd- en cultuurcentrum op de voormalige brandweersite.

In het stadspark aan de Basiliestraat ter hoogte van de Zenne, vormt een weinig comfortabel openbaar sanitair de enige bebouwing binnen het groengebied. Het sanitair in het park zal worden afgebroken.

2.2.4.3 Stadshart, organisch gegroeide historische kern



Ruimtelijke dragers

- Historisch stratenpatroon:
 - o Basiliekstraat, Volpestraat, Minderbroederstraat,...;
 - o Bergensesteenweg, Korte Vest, Nieuwstraat,...;
- Pleinen:
 - o Oudstrijdersplein, Beestenmarkt, Maandagmarkt;
- Ingesloten groengebieden:
 - o Kloostertuin van de Minderbroeders Konventuelen, Vuurkruisenstraat.

Morfologie

- Hoge bebouwingsdichtheid;
- Historisch en organische stratenpatroon;
- Kleinschalige bebouwing.

Functies

- Winkelwandelstad met hoge detailhandelsconcentratie;
- Voorzieningencentrum en horeca;
- Wonen;
- Toeristisch-recreatieve beleving van het erfgoed.

De Basiliekstraat, de Volpestraat, de Maandagmarkt en de Molenborre profileren zich als de belangrijkste shoppingstraten. De woningtypologie in het stadscentrum wordt gekenmerkt door een stedelijk karakter: 44% van het woningpatrimonium is hier van het gesloten type en 24% zijn appartementen of studio's.

De Basiliekstraat (van de Parklaan tot de Grote Markt) vormt de commerciële hoofdwas van Halle. De zone is verkeersvrij ingericht. De bezettingsgraad van de beschikbare winkelpanden is erg hoog. Geveldecoraties wijzigen snel onder invloed van de commerciële dynamiek.

Potenties van de deelruimte

- Krachtige en attractieve commerciële kern;
- Voetgangersvriendelijke en verkeersluwe ruimte;
- Sterke verweving van functies;
- Kern met bovenlokale uitstraling;
- Duidelijke afbakening van de kern;

- Pleinenstructuur en autovrije(luwe) winkel-wandelstraten;

Halle heeft een voorzieningenniveau met een bovenlokale uitstraling. Een goed locatiebeleid voor de verschillende (verweven) functies, de stadspaleinen, de intieme stadshoekjes,... bepaalt de leefbaarheid van het stadscentrum.

Het stadscentrum straalt een sterk homogeen en samenhangend karakter uit. De infrastructuurbundel ten westen van het historische stadscentrum (Zenne, Kanaal, Spoorweg) oefent echter een nadrukkelijke barrièrewerking uit tussen het stadswaefsel en de woonkern Sint-Rochus. Algemeen dient gestreefd te worden naar een verbeterde relatie tussen Sint-Rochus en de binnenstad. Dit kan onder meer door het opwaarderen van de ongestructureerde stadsranden en de uitvoering van de nieuwe voetganger- en fietsersbrug over het kanaal, in het verlengde van de bestaande voetganger- en fietsersbrug over de spoorwegen.

Halle profileert zich als een historisch gegroeid, compact handelscentrum, binnen de ei-vorm van de vestingstraten. Het handelsapparaat heeft een grote uitstraling naar zijn ruimere omgeving. Halle wordt als winkelstad beschouwd.

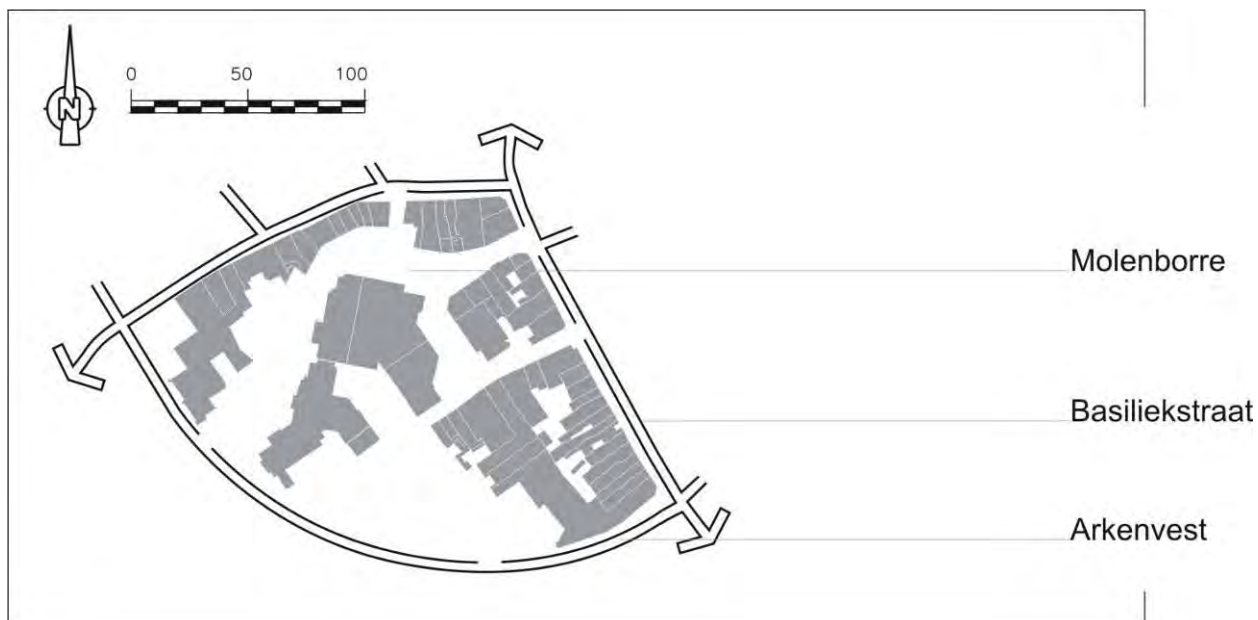
Knelpunten van de deelruimte

- Woonfunctie komt in het gedrang (leegstand boven winkels);
- Op marktdagen en bij evenementen komt een parkeerprobleem tot uiting;
- Niet uniforme inrichting van het openbaar domein;
- Weinig groenstructuren in de binnenstad;
- Onvoldoende aandacht voor waardevolle binnenpanden - grens privaat-publieke ruimte in binnengebieden;
- Weinig identiteitsbepalende elementen (imago);
- Weinig kwalitatieve publieke ruimten;
- Verkeerstoename na openstelling Basiliekstraat-St. Rochusstraat;
- Niet afgewerkte winkel- en wandelcircuits;
- De binnengebieden van diverse bouwblokken zijn 'dichtgeslibd'.

Een specifiek knelpunt is de leegstand op de verdiepingen boven winkels. Deze waardevolle woonruimtes worden onvoldoende benut, waardoor de winkelstraten na sluitingstijd een verlaten indruk krijgen. Voornamelijk het centrum wordt geconfronteerd met leegstand. Het betreft hier meestal oudere woningen binnen het stedelijke woonweefsel. Dit is meestal een gevolg van een gebrekkig investeringsprogramma voor het stedelijke woningpatrimonium. De aanwezigheid van leegstand en mogelijk verkrotting zorgen voor een desolate indruk en leggen tevens een hypotheek op de kwaliteit van de woonomgeving.

Verder kan opgemerkt worden dat een gebrekkige toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers in bepaalde delen van de Halse binnenstad tot de zwaktepunten behoort.

2.2.4.4 Nieuwe Pit, ontwikkelingsgebied Arkenvest



Ruimtelijke dragers

- Molenborre;
- Arkenvest.

Morfologie

- Tussen binnenstad en omgeving 't Parkske: schaalbreuk.

Functies

- Wonen waarvan het merendeel in meergezinswoningen;
- Detailhandel;
- Parkeren;
- Transitzone.

In het eerste deel van de Arkenvest situeren zich de gebouwen (winkel, atelier en garages) van Belgacom. Op uitzondering van het winkelgebouw op de hoek zijn de Belgacomgebouwen erg in zichzelf gekeerd. Naast het Belgacom-complex bevindt een groter braakliggend terrein, het wegdek van de Arkenvest is recent opnieuw geasfalteerd.

Voor de kruising met de Molenborre situeert zich een ensemble van interbellumarchitectuur, waarvan de gebouwen gemengde woon- en atelierfuncties hebben. De hoek met de Molenborre werd recent ingevuld met appartementsgebouwen. Deze gebouwen werden ontworpen volgens de voorschriften van de gedeeltelijke herziening van BPA Parklaan-Zenne-Vondel betreffende de zone "Molenborre" (dd. 04.05.1990).

Op de hoek van de Arkenvest en de Bergensesteenweg bevindt zich een ruim braakliggend perceel. De eerste gebouwen op de Bergensesteenweg maken deel uit van de invulling Molenborre. De straat bevat verschillende historische panden, meestal in goede staat. Het laatste deel van de straat, net voorbij het kruispunt met de Korte Vest tot de Basiliekstraat is ingericht als verkeersvrije zone.

Potentie van de deelruimte

- Dit deelgebied kan een scharnierfunctie invullen tussen de kernstad en de nieuwe ontwikkelingen rond het Parkske.

Knelpunten van de deelruimte

- Speculatieve projectontwikkeling leidt tot uitbreiding stadskanker;
- Weinig kwalitatieve publieke ruimten en beeldwaarde;
- Onafgewerkte rand bij het Elisabethpark;
- Ontbrekende wandelroutes.

Dit deelgebied wordt geconfronteerd met leegstand en verouderde, weinig kwaliteitsvolle woningen. Dit biedt de potentie om door middel van een globaal project een kwalitatief woonaanbod en winkelaanbod te creëren complementair aan het aanbod van voorzieningen in de binnenstad.

3 PLANNINGSCONTEXT

Paragraaf 3.1 belicht eerst de bestaande juridisch-administratieve aspecten van de gebieden binnen de contour van de geldende BPA's Parklaan-Zenne-Vondel en Parklaan-Zenne-Vondel *gedeeltelijke herziening 1*. Daaropvolgend worden ook de juridisch-administratieve aspecten opgesomd van de aanpalende gebieden. De volledige herziening van BPA Parklaan-Zenne-Vondel programmeert immers een belangrijke uitbreiding van het plangebied.

3.1 BESTAANDE JURIDISCHE-ADMINISTRATIEVE ASPECTEN

Gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse (KB. 07.03.1977 + wijzigingen)

kaart 1. uittreksel het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse

Bestemmingen:

- woongebied (0100)
 - zone tussen Korte Vest en Bergensesteenweg
- woongebieden met cultureel, historische en/of esthetische waarde (0101)
 - het overige woongebied vanaf de Korte Vest en Bergensesteenweg
- woongebied met aanvullende voorschriften* (0116)
 - de zone ten westen van de Basiliekstraat, Arkenvest, Molenborre, Grote markt en Brusselsesteenweg
- gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (0200)
 - Heilig-Hartcollege
- Natuurgebied (0701)
 - de zone van het stadspark langsheen de Zenne
- Bestaande waterwegen (1504)
 - het kanaal

*Artikel 8. - Bijzondere bepalingen betreffende de woongebieden (KB 7/03/77)

Binnen de in het gewestplan aangeduide grenzen van de stadscentra van Halle, Vilvoorde en Asse wordt het aantal bouwlagen van de woningen vastgesteld in functie van het bijzonder karakter van de wijk, van de breedte van de straat en van de vloer-grond index van het te bebouwen perceel; het maximum aantal woonlagen mag in geen geval vier woonlagen overtreffen.

Plannen van aanleg

kaart 2. Plannen van aanleg

Halle beschikt niet over een APA, maar heeft wel diverse BPA's. In het centrum van Halle hebben de BPA's het doel om de bestaande, historisch gegroeide structuur verder uit te bouwen en beter te ordenen. Daarbij wordt aandacht geschonken aan stedenbouwkundige relaties, inplanting van openbare voorzieningen, bescherming van het historische karakter en leefbaarheid van de stadskern.

BPA nr.5 Parklaan-Zenne-Vondel goedgekeurd bij KB. 07/09/1983

Bestemmingen:

- wegenis;
- openbare parking;
- private parking;
- fietsenstalling;
- openbaar groen;
- groenschermen;
- achteruitbouw;
- openbare gebouwen;
- gemeenschaps- en nutsvoorzieningen;
- aaneengesloten bebouwing;
- bijgebouwen
- stapelplaatsen, garages, bureaus, werkplaatsen e.d.;
- koeren en tuinen;
- voetgangersassen;
- bouwvrije strook

Evaluatie:

De horecagebouwen ter hoogte van Leide bevinden zich in een zone voor openbaar groen. De opgelegde achteruitbouw zoals omschreven in de bindende voorschriften heeft zich op een aantal plaatsen niet gehandhaafd. Of deze achteruitbouw zoals omschreven daadwerkelijk een goede ruimtelijke ordening beoogt, is niet duidelijk (bv. Vondel t.h.v. Heilig Hartcollege). Ter hoogte van de Stoofstraat voorziet het BPA een zone voor fietsenstalling. Deze zone is tot vandaag niet gerealiseerd. De gebruikte configuraties van de zones voor bijgebouwen, stapelplaatsen, garages, bureaus, ateliers, koeren en tuinen zijn erg rancuneus en niet afgestemd op de hedendaagse mogelijkheden.

BPA nr. 5. Parklaan-Zenne-Vondel, gedeeltelijke herziening 1 goedgekeurd bij MB. 04/05/1990

Bestemmingen:

- zone in te richten volgens gezamenlijk ontwerp;
- aaneengesloten bebouwing;
- stapelplaatsen, garages, bureaus, werkplaatsen ed.;
- koeren en tuinen;
- openbare weg.

Evaluatie:

Het grootste deel van deze gedeeltelijke herziening omvat de zone in te richten volgens gezamenlijk ontwerp – herwaarderingszone. Het betreft de inrichting van een zone binnen de driehoek Arkenvest–Bergensesteenweg–Basiliekstraat, door middel van een erkend herwaarderingsdossier. De toenmalige visie vertoont goede intenties maar is vandaag geen referentiekader meer. Het bouwblok Arkenvest–Bergensesteenweg wordt jammerlijk gekenmerkt door speculatie.

Hierna volgt een opsomming van de BPA's die relevant zijn voor de herziening van BPA Parklaan-Zenne-Vondel. Het overzicht vermeldt enkel de hoofdbestemmingen:

nr. + naam BPA	KB/MB	bestemmingen in het BPA	fase
3. De Bres	wijziging MB 21.06.1994	zone voor openbare gebouwen en openbaar nut	goedgekeurde herziening
14. Recreatiezone De Bres	KB 07.11.1980	bebouwing, sportgebouw, sportveld, parking en groen	goedgekeurd
28. Roggemans-kaai	MB 17.04.2007	zones voor stadsontwikkeling (woonbebouwing met aanverwante functies, openbaar nut en stedelijk openbare zones, dagrecreatie); zones voor kmo en dienstverlening, parkgebied en natuurgebied	goedgekeurd
34. 't Parkske	MB 15.05.2006	woonbebouwing, natuur- en groengebieden, openbaar nut, handel en bedrijven met kantoren	goedgekeurd
46. Nederhem	MB 17.04.2007	Een stadsontwikkelingsproject met wonen, recreatie en groen.	Het BPA wordt momenteel herzien als RUP.

(hogere) Ruimtelijke Uitvoeringsplannen

- Het provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Halle' is in opmaak.

vergunde verkavelingen

Verkavelingsnummer	Datum
103.FL.41	02/06/1964
103.FL.13	19/02/1970
VH/2007/0860	18/06/2007 en 30/05/2008

beschermde monumenten en landschappen binnen het plangebied

Nummer	Datum	Klassering	Benaming
20	17/10/94	Monument	Basiliekstraat 19-21: woning
21	17/10/94	Monument	Basiliekstraat 59: woning
24	17/10/94	Monument	Steenweg op Bergen 1: arduinen portiek van een woning
	17/10/94	Dorpsgezicht	Stadskern van Halle <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parklaan ▪ Basiliekstraat (centrum tot Parklaan) ▪ Kloostergang ▪ Molenborre ▪ Volpestraat ▪ Korte Vest ▪ Bergensesteenweg (centrum tot Korte Vest) ▪ Nieuwstraat ▪ Vuurkruisenstraat ▪ Maandagmarkt ▪ Beestenmarkt ▪ Joseph Possozplein ▪ Sollenbeemd ▪ Leeuwenstraat ▪ Theodore Van Ruycheveltstraat

beschermde monumenten en landschappen aanpalend bij het plangebied

Nummer	Datum	Klassering	Benaming
1	30/12/33	Monument	Sint-Martinusbasiliek
2	30/12/33	Monument	Stadhuis op de Grote Markt
3	30/12/33	Monument	J. Possozplein: voormalig Jezuïtencollege, (actueel stedelijke muziekacademie)
	17/10/94	Dorpsgezicht	Stadskern van Halle

erkende natuureservaten

- in het studiegebied komen geen erkende natuureservaten voor.

3.2 BESTAANDE JURIDISCH-TECHNISCHE ASPECTEN**waterlopen**

- Zenne, geklasseerde waterloop van eerste categorie, VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer

wegenis

bestaande gewestweg	bestaande buurtwegen	bestaande voetwegen
n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arkenvest ▪ Basiliekstraat ▪ Bergensesteenweg ▪ Dijkstraat ▪ Handbooghof ▪ Kloostergang ▪ Kolveniersstraat ▪ Korte Vest ▪ Leeuwenstraat ▪ Leide ▪ Maandagmarkt ▪ Minderbroederstraat ▪ Molenborre ▪ Nieuwstraat ▪ Oudstrijdersplein ▪ Parklaan 	n.v.t.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Possozplein ▪ Stoofstraat ▪ T. Van Ruycheveltstraat ▪ Theunckensstraat ▪ Volpestraat ▪ Vondel ▪ Vuurkruisenstraat 	
bestaande rooilijnplannen		
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parklaan – Handelhof GB1954 ▪ Arkenvest GB 956 ▪ Vondel KB1928 ▪ Sollenbeemd KB1933 ▪ Volpestraat-Nieuwstraat-Kort Vest MB1890 ▪ Sint-Katarina Vest KB1891 ▪ Arkenvest 08/03/1956 ▪ Willamekaai-Graankaai 02/09/1938 	

3.3 RUIMTELIJKE BELEIDSPLANNEN

3.3.1 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (GOEDGEKEURD DD. 23/09/1997)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) geeft de beleidsvisie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen. Binnen deze visie krijgen delen van Halle een belangrijke stedelijke rol toebedeeld. Volgens het RSV wordt Halle geselecteerd als **structuurondersteunend kleinstedelijk gebied**. Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied vertoont nog een relatief sterke morfologische structuur met een stedelijk karakter en een goed functionerend stedelijk voorzieningenapparaat.

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.

- Waterwegen: Het kanaal Brussel-Charleroi is geselecteerd als hoofdwaterweg. Door de bouw van een sluis in Hingene is er een rechtstreekse verbinding gerealiseerd met de Zeeschelde waardoor vervoer over het kanaal terug attractiever wordt. Om het kanaal ook voor Halle attractiever te maken zal men in Brussel wel eerst een aantal bijkomende infrastructurele maatregelen moeten treffen zoals aangekaart in het GEWOP.
- Het fysisch systeem: Voor Halle is de Zennevallei ruimtelijk structurerend en van groot belang. Er moet gestreefd worden naar een afstemming tussen natuurwaarden en economische waarden, tussen natuur en bedrijvigheid.

3.3.2 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS BRABANT (GOEDGEKEURD DD. 07/10/04)

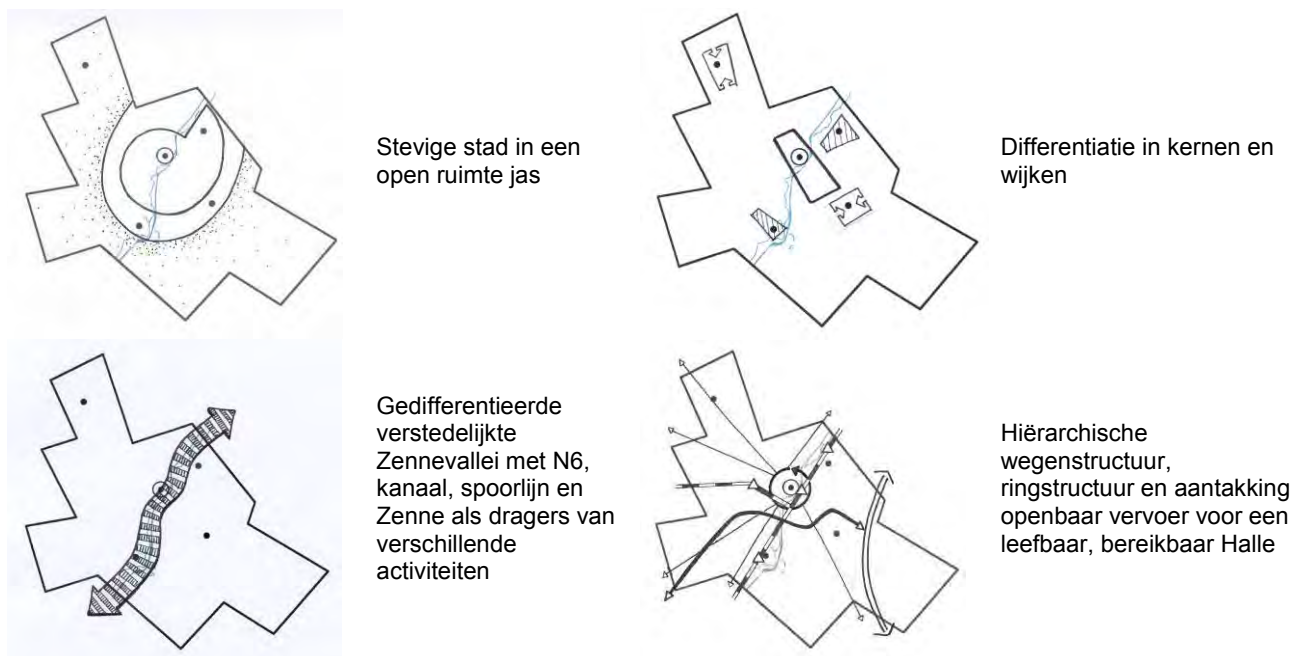
Halle is één van de vier structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden binnen de provincie Vlaams-Brabant. Het kleinstedelijk gebied Halle situeert zich binnen de planregio **verstedelijkte Zennevallei**. Binnen deze regio kunnen drie grote delen worden onderscheiden. Het noordelijk deel is een economisch gebied dat zich binnen het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel bevindt en ook voornamelijk hierop is georiënteerd. Het overige gebied kan worden verdeeld in een middendeel dat de activiteiten 'wonen' en 'andere ontwikkelingen' langsheen de lijninfrastructuren (Zenne, kanaal, wegen en spoorweg) omvat. Het zuidelijke deel omvat het kleinstedelijk gebied Halle en zijn historische stedelijke kern binnen de Zennevallei.

De provincie opteert om Halle als scharnierfunctie tussen het verstedelijkte gebied en het open ruimtegebied uit te bouwen en te versterken. Voldoende woonaanbod en het goede voorzieningenniveau moeten behouden worden. Het belang van de stationsomgeving wordt extra benadrukt als locatie voor kantoorfuncties. De leefbaarheid van de bestaande kernen moet verbeteren; de aanpak van de verkeersleefbaarheid is hierbij primordiaal. Er zal tevens onderzocht worden hoe het aanbod aan kleinhandel buiten het kleinstedelijk gebied Halle een aanvulling betekent voor het voorzieningenniveau van het stedelijk gebied. Er wordt een **stedelijk gebiedbeleid** gevoerd met ontwikkeling, concentratie en verdichting als uitgangspunten.

Halle dient als kleinstedelijk gebied de taak op zich nemen om hoogdynamische ontwikkelingen aan te trekken. Op deze manier kan de landschappelijke kwaliteit van de rest van de Landelijke Kamer West worden gevrijwaard. De doortocht van de Zenne en het kanaal bieden aanknopingspunten voor de toeristisch-recreatieve verkenning van de streek. Het kleinstedelijk gebied Halle wordt binnen het RSVB geselecteerd als **toeristisch recreatieve knooppunt** waar intensieve recreatievormen kunnen worden toegelaten, zoals watergebonden recreatie met een stedelijk karakter. Een jachthaven is in dit knooppunt bijvoorbeeld een optie.

3.3.3 GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN HALLE (GOEDGEKEURD DD. 03/09/09)

3.3.3.1 Ruimtelijke concepten



3.3.3.2 Gewenste nederzettingsstructuur

Stedelijk gebied

Het stedelijk gebied van Halle wordt gevormd door Halle-centrum met Don Bosco, het grootste deel van Buizingen (uitgezonderd Kluisbos en omgeving), Sint-Rochus, de concentratie aan bedrijvzones Dassenveld – Hellebroek - Wilgenveld. Ook de steenwegontwikkeling ten noorden van Lembeek behoort tot het stedelijk gebied van Halle.

Aan de stadskern van Halle wordt een speciale rol toebedeeld in de toekomstige ontwikkeling. Deze kern vormt als het ware de motor van de stedelijke ontwikkeling. Daarom moet de stadskern verder worden uitgebouwd tot een leefbaar en krachtig stedelijk kerngebied met bovenlokale uitstraling. De woonfunctie staat centraal. Maar een stad wordt gemaakt door een goede verwevenheid van de diverse centrumfuncties. Daartoe moet de uitbouw van de woonfunctie op evenwichtige wijze worden verweven met:

- de integratie van niet commerciële functies zoals cultuur, onderwijs, openbare dienstverlening, gezondheidszorg;
- de versterking en het optimaliseren van het handelsapparaat en de horeca;
- het uitbreiden van het aanbod aan recreatieve voorzieningen;
- het ontwerp van een kindvriendelijke publieke ruimte door de uitbouw van een volwaardig speelruimtetweefsel;
- een kwalitatief monumenten- en erfgoedbeleid;
- een kwalitatief aanbod aan groene ruimte.

Een goede verwevenheid tussen deze diverse functies verhoogt de belevingswaarde van de stedelijke kern. Halle dient er over te waken dat deze functies in of onmiddellijk nabij het centrum behouden blijven en verder worden uitgebouwd. De bereikbaarheid van het gebied wordt maximaal gegarandeerd door

goede ontsluitingswegen, de verdere uitbouw van stadsrandparkings en de optimalisatie van de stationsomgeving. Dit multimodale knooppunt is de uitgelezen plaats om kantoorontwikkelingen en andere personenintensieve stedelijke functies in te planten.

De overige woongebieden binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle worden als woongebied met residentieel karakter en een lokaal tot primair voorzieningenniveau verder ingevuld. Hieronder vallen de stedelijke kernen van Buizingen en Sint-Rochus en de wijk van Don Bosco. Zij vormen tevens de overgang van het kleinstedelijk gebied naar het buitengebied.

Voor alle kernen en wijken wordt een beleid gevoerd gericht op kernversterking, inbreiding en de afwerking van de bebouwingsrand met oog voor het specifieke karakter van de kernen of wijken en met aandacht voor het creëren van een kwalitatief woonmilieu. Hierbij gaat bijzondere aandacht naar het integreren van een kindgerichte publieke ruimte. Inbreidingsprojecten dienen het behoud van de nodige speelruimte te garanderen en -in verhouding tot de schaal van het project- bij te dragen aan de inrichting van gemeenschappelijke speelruimte.

De Verstedelijkte Zennevallei

De Verstedelijkte Zennevallei loopt van noord naar zuid doorheen Halle. De hoge concentratie aan bedrijvzones vormt hier de gemeenschappelijke noemer die het begrip 'stedelijkheid' invult. Deze bedrijvigheid heeft voornamelijk een bovenlokaal karakter. In de Verstedelijkte Zennevallei wordt de ontwikkeling van bovenlokale bedrijvigheid ondersteund, zodat Halle een rol kan vervullen als tewerkstellingspool van bovenlokaal belang. De verdere ontwikkeling wordt echter ondergeschikt aan de primaire doelstellingen van het stedelijke gebied en het buitengebied met hun eigen functies. Voor de bedrijvzones komt dit erop neer dat optimalisatie en versterking van hun gebruik gerealiseerd wordt door inbreiding. Ter hoogte van het stadscentrum worden industriegebieden herbestedemd voor woonfuncties, gemeenschapsfuncties en bedrijvigheid die verweefbaar zijn met de woonfunctie. De Zenne moet zowel in het buitengebied als in het stedelijk gebied maximaal tot haar recht kunnen komen. Daarom worden er geen nieuwe grootschalige terreinen ingeplant ten koste van de resterende natuurgebieden. Ook de resterende agrarische gebieden blijven gevrijwaard.

Ontwikkelen van een compacte stad met bovenlokale uitstraling

De verdere uitbouw van stedelijk Halle zal gebeuren door intensiever ruimtegebruik en kernversterking. Er wordt gestreefd naar de uitbouw van een compacte stad binnen een nog grootse open ruimte. Het verder uitdeinen van het stedelijk gebied, de dense bebouwing en de stedelijke centrumfuncties wordt ingedamd. Door permanent aandacht te schenken aan de kwaliteit van de publieke ruimte, wil Halle de aantrekkingskracht en verblijfskwaliteit van het stedelijk gebied verhogen.

Halle-centrum moet het kloppend hart vormen van de compacte stad.

Daartoe staat binnen het centrum de verdere uitbouw van het stedelijk karakter voorop. Daarnaast dienen een aantal ruimtelijke ingrepen te worden uitgevoerd om het compact karakter van de stad en de leefbaarheid van het stadswaefsel te versterken.

Centrumfuncties concentreren in de stad

Centrumfuncties worden in de historische stadskern en haar stedelijke randzone geconcentreerd. Hierbij wordt in de eerste plaats Halle-centrum beoogt, samen met de stationsomgeving en Sint-Rochus.

- aandacht voor het commerciële gebeuren en een goede mix van de stedelijke functies.

Halle investeert verder in de ontwikkeling van de stedelijke handelsvoorzieningen. Daarbij wenst de stad zich in de eerste plaats te dimensioneren in functie van haar potentieel, namelijk de bevolking uit haar belangrijkste invloedzone¹, zijnde de stad en omringende gemeenten. Daarom worden de zones waar het handelsapparaat versterkt zal worden duidelijk hiërarchisch en functioneel opgedeeld en afgebakend. Bij de afbakening wordt rekening gehouden met de functionele

¹ Strategisch-commercieel plan Halle, Mercuriusproject, 1997, deel II, p. 5:

Op basis van het gevoerde onderzoek wordt volgend marktgebied voor de handel van Halle weerhouden:

- | | |
|------------------|--|
| - kernzone | Halle |
| - directe zone | Pepingen en Sint-Pieters-Leeuw |
| - indirecte zone | Beersel, Drogenbos en Linkebeek |
| - zwakke zone | Braine-le-Château, Gooik, Herne, Lennik, Sint-Genesius-Rode en Tubize. |

Dit marktgebied dekt bijna 90 % van de herkomst van de bezoekers.

bestemming die karakteristiek is voor iedere zone: De zones waar zich grootschalige gemeenschapsvoorzieningen (scholen, administratief centrum, ziekenhuis,...) bevinden, blijven behouden en kunnen verder versterkt worden. Deze met wonen verweefbare functies horen immers thuis in of nabij het stadscentrum. Zij brengen leven en activiteiten in het stadscentrum waar andere functies zoals het handelsapparaat mee kunnen van profiteren.

- **de kern van de binnenstad en het commerciële hart van de stad** bestaat uit het oude stadsgedeelte, gesitueerd binnen de structuur van de oude vesting (Katharinavest, Vestingstraat, Mgr.Senciestraat, Leide, Parklaan, Arkenvest, Oudstrijdersplein). In dit commerciële hart fungeren de omgeving van de Basiliek, Grote Markt, Basiliekstraat, Maandagmarkt, Beestenmarkt, Melkstraat als het eigenlijke kernwinkelgebied. Daarnaast bestaat een ondersteunend circuit waardoor het winkelcentrum verruimd wordt langsheen de Ninoofsesteenweg, en anderzijds de Volpestraat, Minderbroederstraat, Oudstrijdersplein, Theunckensstraat, Molenborre, Possozplein. In dit gebied worden bij prioriteit nieuwe kleine tot middelgrote handels voorzieningen, dienstverlening en horeca ingeplant. De leegstand in sommige straten wordt aangepakt door de ontwikkeling van een pandenbeleid. Via een doorgedreven woonbeleid kan het stadsbestuur van Halle de stad niet alleen bij dag aantrekkelijk maken maar er ook voor zorgen dat er na de openingsuren van de handelszaken nog leven op straat is. Daarom moet er tevens aandacht uitgaan naar het verbeteren van de woonkwaliteit. De stad neemt hier nu al initiatieven inzake renovatie en inbreiding (Molenborre, Arkenvest, projecten met gemengd wonen, winkels en diensten). Wonen boven winkels en ruimte voor bewonersparkeren moet actief worden gepromoot (cf. infra). Om de ruimtelijke kwaliteit van de historische binnenstad te verhogen, wordt de kwalitatieve inrichting van (semi) openbare binnengebieden als groengebieden, stilteplekken, rustruimten en fragmenten van een secundair circulatienetwerk voor voetgangers en fietsers verder uitgewerkt.
- **de lob Bergensesteenweg langsheen Zenne en Leide tot aan de Brusselsesteenweg:** deze zone ligt tussen het Kanaal Charleroi-Brussel de historische kern. Dit gebied legt zich als een tweede schil rond de historische binnenstad. Deze schil wordt gekarakteriseerd door de aanwezigheid van het kanaal, het Elisabeth- en stadspark, de Zenne en grootschalige parkings, grootwarenhuis en aanpalende winkelgalerij. De aanwezige openbare voorzieningen in deze zone (zoals administratie, scholen,...) kunnen geïntegreerd worden in de vormgeving van de binnenstad daar zij ook op de binnenstad uitgeven. Zij vervullen er een belangrijke functie en kunnen verder worden versterkt. De zone wordt verder afgewerkt met gemengde functies. Distributieketens bieden de mogelijkheid om deze zone met grootschalige entiteiten in te richten complementair aan de binnenstad. De aanwezige ruimtelijke structuur met groen- en parkeerruimten wordt heringericht, rekening houdend met de parkfunctie langsheen de Zenne en het multifunctioneel gebruik voor manifestaties (beurzen, kermis,...).

Leefbare samenhang in de stad door de historische band met het water te herstellen

De stad heeft ook 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 activiteitenas groeide langs het kanaal. Het herstel van deze historische banden met het water en het stadswefsel 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 speelruimtewefsel, 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;
- **een herstructurering en opwaardering van het openbaar domein in de ongestructureerde stadsrand** vanaf het Possozplein en de Leide naar het kanaal toe, zal de band met het kanaal en de leesbaarheid van de stad vergroten. Het Possozplein vormt de overgang tussen de historische kern (Grote Markt) en de Leide. Binnen deze zone, die gekenmerkt wordt door een uitgesproken

grootschaligheid, is herstructurering noodzakelijk. Daarbij moeten de historische kleinschaligheid van de aanpalende straten en de toegankelijkheid naar de stad in acht genomen worden. De herinrichting van het Possozplein dient via ruimtelijke fragmentatie te gebeuren waardoor de kleinschaligheid van het centrum ook op dit plein tot uiting komt.

Bewaren en versterken van het historische karakter van het stadscentrum en van de architecturale waarden van de stad

Het historische karakter van de stad wordt in de verf gezet. De stad wenst de stedenbouwkundige kwaliteiten van de cultuurhistorisch waardevolle en merkwaardige gebouwen te beschermen en op te waarderen in de uitwerking van gemeentelijke verordeningen en ruimtelijke uitvoeringsplannen. Hierbij dient voor een aantal gebieden en straten gabarietenplannen te worden opgemaakt. De inventaris van Sint-Lukasarchief vormt een leidraad voor het stadscentrum. De beschermde gebouwen, landschappen en dorpsgezichten en de inventaris van het bouwkundig erfgoed (Bouwen door de eeuwen heen) vormen het referentiekader.

Bij verdere ruimtelijke ontwikkeling in en rond de stadskern zal ook telkens een aftoetsing met de skyline van Halle moeten gemaakt worden. Het duidelijke contrast met de bouwhoogtes in de directe omgeving van de basiliek mag niet teniet gedaan worden, zodat de basiliek als landmark in het stedelijk landschap behouden blijft.

Woonbeleid voor het stedelijk gebied

Woondichtheden

In het stedelijke gebied zal een hogere bouwdichtheid (meer dan 25 wo/ha) worden nagestreefd. De draagkracht van de omgeving zal hierbij evenwel de normerende factor vormen. De hogere bouwdichtheid zal bekomen worden door het realiseren van inbreidingsprojecten en renovatieprojecten in het stedelijke weefsel. In het stadscentrum, aan de rand van het centrum en in de stationsomgeving kan het aantal bouwlagen op hiertoe geschikte locaties worden opgetrokken. Dit impliceert niet dat de globale skyline in Halle wordt verhoogd, doch wel dat op hiertoe geschikte locaties puntsgewijs meer bouwlagen kunnen worden toegelaten. In het stadscentrum zullen de bestaande gabarieten en bouwhoogtes richtinggevend zijn. De leefbaarheid van aanpalende percelen en straten mogen in ieder geval niet in het gedrang komen.

Een hogere bebouwingsdichtheid voor het stedelijke gebied mag niet leiden tot een 'verstening' van de ruimte. De huidige gemiddelde groen/terrein-index van het stedelijke gebied dient minstens behouden te blijven. Voor de realisatie van een goede woonomgeving zullen inbreidingsprojecten en renovatieprojecten te allen tijde, in verhouding tot de omvang van het project en de woondichtheid van de omgevende percelen, voldoende groene ruimte waarborgen. Het gebruik van 'groene daken', 'groene terrassen', 'verticaal groen', van semi-publieke en toegankelijke groene ruimtes worden in deze context gepromoot.

Sociaal, kwalitatief en gedifferentieerd woonaanbod

Halle ondersteunt projecten die tegemoet komen aan de noden en de behoeften van de eigen bevolking.

De prijzevoluitie op de vastgoedmarkt vraagt om prijsregulerende initiatieven. Uit de bestaande situatie volgt een ruime vraag naar sociale woonvoorzieningen. Het bestaande aanbod blijft ook ontoereikend omwille van het hoge percentage aan gesettelde huurders die niet tot het eigenlijke doelpubliek van de sociale huisvestingsmaatschappijen behoren en door het gebrek aan sociale woningen in de omliggende gemeenten. In de mate van het mogelijke zal Halle maatregelen nemen die hieraan kunnen verhelpen. Daarom steunt de stad initiatieven die het huidige sociale huurwoningenbeleid uitbreiden naar sociale koopwoningen, sociale kavels, sociale woningen met aankoopmogelijkheid, kangoeroewoningen, serviceflats. Buurgemeenten worden aangemoedigd om hun taakstellingen aan sociale wooncreatie in te vullen.

Halle heeft een deels verouderd woningenpatrimonium. De stad zal initiatieven nemen die leegstand / de afwezigheid van comfort / het gebrek aan comfort van woningen kunnen verhelpen. Vooral voor de deelgemeente Lembeek zijn extra inspanningen vereist. Halle ondersteunt –onder meer door premieverlening- steun aan het renoveren van woningen / energiezuinig maken van woningen / het inrichten van woningen boven winkels. In de toekomst zal Halle ook uitbreiding maken van de steuninitiatieven die het historische karakter van het patrimonium in de kijker zetten.

De huidige diversiteit aan woontypologieën is een garantie op de gezonde sociale samenstelling van de stad. Bovenop de traditionele woontypologieën, verdienen eigentijdse sociale fenomenen (vergrijzing, wedersamengestelde gezinnen, verdunning van de gezinsgrootte,...) aangepaste woontypologieën. Met het oog op de instandhouding en versterking van de sociale mix, dient Halle erop toe te zien dat de verhouding van woontypologieën niet eenzijdig toeneemt ten voordele van kleine (sociale) woningen /

kleine kavels en (sociale) appartementen (serviceflats)². De differentiatie dient gelijkmatig verdeeld te worden over het totaal van de stad evengoed als over het totaal van grootschalige projectontwikkelingen.

De mix van woonegelegenheden bij nieuwe projecten en grotere stedelijke verkavelingen dient in ieder geval te voorzien in:

- 7% sociale woonegelegenheden, specifiek gericht op de lagere inkomensklasse en bestaande uit huur- en koopwoningen;
- 60% woonegelegenheden voor de middenklasse;
- een hoger aanbod aan appartementen voor 65-plussers (tot 10%);
- een hoger aanbod aan voorzieningen voor bejaarden en zorgbehoevende personen (tot 10%).

Deze verdeling is richtinggevend (grootteorde). Van deze verdeling kan worden afgeweken indien in de onmiddellijke omgeving van het te realiseren project reeds grote concentraties van sociale woonegelegenheden voorkomen. Er moet gestreefd worden naar een evenwichtige verdeling over het globale stedelijke grondgebied.

Bij de realisatie van nieuwe woonprojecten in de stad moet de nodige aandacht besteed worden aan nieuwe woonvormen. Dit komt erop neer dat er naargelang de kenmerkende structuur van de bevolking en de gezinnen (inkomen, gezinsgrootte, ...) andere eisen gesteld worden aan een woning. Deze nieuwe trends (behoeften) vragen naar andere woningtypologieën. De woningen moeten op maat van specifieke bevolkingsgroepen (bejaarden, jongeren, alleenstaanden, ...) ontworpen worden. Om sociale segregatie tegen te gaan dient geopteerd voor een 'mix' van woningtypologieën (sociale en private woningen, één- en meergezinswoningen, appartementen, studio's, ...) binnen eenzelfde gebied. Bij projectontwikkeling vormt dit een uitgangspunt. De stad streeft zo om een woningaanbod te creëren dat voldoet aan de verwachtingen van alle Hallenaren. Er zullen kleine en grotere gezinnen wonen, met één, twee of meer inkomens, kinderen, jongeren en ouderen, elk met hun eigen behoeften. Deze kunnen ingevuld worden met een gemengd aanbod van appartementen en verschillende types van ééngezinswoningen. Voor gezinnen tot twee personen kan voor groepswoonbouw worden gekozen en voor grotere gezinnen voor grondontsloten woningen. In het stedelijke gebied wordt alleszins de voorkeur gegeven om een voldoende hoog aanbod aan grondontsloten woningen aan te bieden en dit zeker in de stadskern. Zo kan men centraal in de stad, waar de bevolking doorgaans ouder is, meer jonge gezinnen met kinderen aantrekken.

Binnen de ontwikkeling van projecten en verkavelingen blijft er toch nog ruimte voor keuzes. Bij een gelijk aantal inwoners kan het aandeel grondontsloten woningen, dus grotere en naar verwachting jongere gezinnen met kinderen, groter of kleiner gekozen worden. Deze keuze is niet zonder invloed op het grondgebruik. Meer grondontsloten woningen zullen uiteraard voor een grotere grondinname zorgen. In ieder geval dient in stedelijk gebied gestreefd naar minimaal 25 woningen per ha en in buitengebied naar minimaal 15 woningen per ha.

De algemene trend naar vergrijzing van de bevolking laat zich ook in Halle voelen. Naar het woningaanbod toe betekent dit dat er een groter aanbod aan kleinere woningen, meer appartementen, serviceflats en rusthuizen moet komen. De stad wenst hier zeker aandacht aan te besteden en in haar ruimtelijk beleid locaties voor serviceflats en rusthuizen te voorzien. Deze worden bij voorkeur in of nabij de stadskern in geplant zodat de 65-plussers in contact blijven met alle voorzieningen evenals met het sociale leven van de stad. Potentiële locaties: project Nederhem, Stationsomgeving, de omgeving van de kliniek, omgeving van de Bres,...

Wonen aan het water – een aanvulling op het gedifferentieerd aanbod

Tot slot kan in Halle zeker een nieuwe woontypologie toegevoegd worden en in het bijzonder het 'wonen aan het water' langs het kanaal en in mindere mate langs de Zenne. De inrichting van de ongestructureerde stadsrand tussen centrum en kanaal (zie ook project Nederhem) biedt hiervoor grote potenties.

Omgevingselementen en groene ruimten in de bebouwde omgeving

Bij de verdere invulling van het woonweefsel gaat tevens de nodige aandacht naar de uitbouw van groene ruimten, speelpleintjes en buurtvoorzieningen in de bebouwde omgeving. Dit is noodzakelijk

² De huidige verhouding bestaat uit 20% woningen in open bebouwing, 20% in halfopen bebouwing, 40% in gesloten bebouwing en 20% appartementen.

voor de leefbaarheid en attractiviteit van de woongebieden. Deze elementen kunnen in een netwerk met fiets- en voetgangersverbindingen uitgebouwd worden op schaal van de diverse kernen.

3.3.3.3 Herbestemming in functie van een leefbare stad

In het kader van de kernversterking en specifiek het uitbouwen van de compacte stad worden enkele bestemmingswijzigingen doorgevoerd. Het gaat om bestemmingen bedoeld voor bedrijvigheid en/of gemeenschapsvoorzieningen die op strategische plaatsen aan de rand van de stadskern of nabij het station gelegen zijn. Deze gebieden kennen leegstand en verval. Omwille van hun goede locatie in aansluiting met het stadscentrum en zijn voorzieningen opteert de stad om deze gebieden in te vullen met wonen en met wonen verweefbare functies zoals gemeenschapsvoorzieningen, kantoren en niet hinderlijke lokale bedrijvigheid. Binnen het stedelijk gebied worden zo minimaal 803 bijkomende wooneenheden voorzien. Het betreft hier wel degelijk wooneenheden en geen percelen.

BPA 't Parkske

De huidige bestemming op het gewestplan is gebied voor KMO en ambachten. Het BPA beoogt een herinrichting en herstructurering van de terreinen. In het BPA 't Parkske worden *242 woonegelegenheden* voorzien. Het BPA is goedgekeurd bij ministerieel besluit dd. 21/05/2006.

BPA Parklaan-Zenne-Vondel

BPA Parklaan-Zenne-Vondel herziening voorziet ruimte voor de realisatie van een nieuw woonproject met 96 appartementen in de Arkenvest. Deze worden gerealiseerd op korte tot middellange termijn.

Maatregelen om het wonen in de binnenstad te versterken

De stad Halle wil met andere actoren zoals de huisvestingsmaatschappij Huisvesting Zennevallei – Halle, de intercommunale Haviland en de provincie Vlaams-Brabant een actief beleid te voeren om volgende maatregelen uit te voeren.

Renovatie, vernieuwbouw en herbestemming van bestaande gebouwen in de kernen

Renovatie, vernieuwbouw en zo nodig herbestemming van leegstaande gebouwen krijgt prioriteit in kader van kernversterking en zuinig ruimtegebruik. In eerste instantie wordt vertrokken van de leegstandlijst en dient een strikte toepassing van de belasting op leegstand en verwaarlozing te worden uitgevoerd. Daarnaast kunnen renovatiesubsidies worden toegekend en kan de stad de coördinatie op zich nemen bij gezamenlijke renovatie van meerdere nabijgelegen panden.

Inbreidingsprojecten

De stad investeert in inbreidingsprojecten zoals 't Parkske (raming 242 wooneenheden). De stad zal ook het project Arkenvest (raming 96 wooneenheden) ondersteunen. De stad herziet momenteel het BPA Parklaan–Zenne–Vondel om de nodige randvoorwaarden vast te leggen waarbinnen het project moet kaderen. Het traject van de Zenne wordt daarbij gewaarborgd en verder uitgebouwd als groene as in het stedelijke weefsel van de stad.

Optrekken van het aantal bouwlagen

Concreet voorziet de stad nu al in BPA Stroppen dat het aantal bouwlagen kan worden opgetrokken (stand van zaken BPA: voorlopig aanvaard in gemeenteraad – oktober 2006).

Door toelaten van 3de en 4de bouwlaag zullen maximaal 119 en minimaal 37 bijkomende wooneenheden in bestaand woongebied gerealiseerd worden, overwegend op middellange tot lange termijn.

Wonen boven winkels

Wonen boven winkels moet actief worden gepromoot. Het wonen boven de handelszaken kan de leeglopende stad bij avond (en nacht) nieuw leven inblazen en het onveiligheidsgevoel van verlaten winkelstraten wegwerken. Voor de bevordering van het wonen boven winkels moet de aandacht gevestigd worden op:

- Waar de locatie het toelaat, wordt bij renovaties de afzonderlijke ontsluiting van de bovenliggende verdiepingen nagestreefd;
- strikte toepassing van de belasting op leegstand en verwaarlozing ook voor verdiepingen;
- toekennen van renovatiesubsidies, onder meer voor de ontsluiting van verdiepingen boven winkelruimtes;
- ruimte voor bewonersparkeren;
- coördinatie van de stad bij gezamenlijke renovatie van meerdere nabijgelegen panden.

Belastingen

Daarnaast kunnen nog een aantal bijkomend eerder negatief getinte maatregelen worden voorgesteld:

- Belasting op leegstand (zie Vlaams Gewest);
- Overeenkomsten met projectontwikkelaar: de stad zal met private ontwikkelaars overeenkomsten afsluiten opdat in de projecten de sociale mix wordt nagestreefd en opdat een % van de kavels of woonegelegenheden aan Hallenaars wordt verkocht.

3.3.3.4 Monumenten- en erfgoedbeleid

Halle (centrum) beschikt met de *Inventaris van het stedenbouwkundig en architecturaal erfgoed van de historische stadskern* (studie uitgevoerd door Sint-Lukasarchief vzw) over een actueel en grondig wetenschappelijk instrument voor de uitbouw van een samenhangen monumenten- en erfgoedbeleid. Voor een kwalitatieve omgang met zijn patrimonium, verbindt de stad zich tot een consequente naleving van de aanbevelingen in dit document.

Voor de stadskern van Halle identificeert de studie 14 stedenbouwkundige clusters met eigen kenmerkende bouwkundige specificaties. Aan iedere zone koppelt de studie stedenbouwkundige principes die als handleiding kunnen dienen voor een toekomstig ruimtelijk beleid gericht op respect voor het historisch erfgoed. Voor de opmaak van nieuwe ruimtelijke beleidsplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen en in het kader van de stedenbouwkundige vergunningverlening zal Halle zich tot de aanbevelingen verbinden tenzij bij grondig gemotiveerde uitzondering in het voordeel van het openbaar belang.

3.3.3.5 Gewenste open ruimte structuur

Een natuurbeleid binnen het woonweefsel

Natuurontwikkeling kan hier gerealiseerd worden door kleinschalige projecten. Inwoners kunnen worden gestimuleerd om ook natuur in eigen tuin te ontwikkelen: soortbescherming, behoud en beschermen van oude muurvegetaties, bebloemingsacties... Deze projecten kunnen daarnaast ook nog als een voorbeeldfunctie voor bewustmaking van de bevolking fungeren. Ook de stad kan een ecologisch beheer in het stedelijk groen toepassen: natuurlijker beheer van plantsoenen en parken, kleinschalige natuurontwikkeling in het stedelijk milieu, wegbermbeheer,...

Versterken van de valleigebieden in het stedelijk weefsel

Ook binnen de bebouwde structuren betekent de uitbouw van groenassen in de valleien het behoud en herstel van de open ruimte. De indringende open ruimten en/of valleigebieden in de verstedelijkte en bebouwde gebieden moeten geïntegreerd en uitgewerkt worden op een zodanige wijze dat de aangetaste valleien geherwaardeerd worden en een meerwaarde leveren aan de leefbaarheid van de bebouwde ruimte. De zone van Grote Weide en de Groebengracht is hiervoor belangrijk. Bij de opmaak van gemeentelijke RUP's voor de woongebieden dient hier de nodige aandacht aan besteed te worden.

De stad moet streven naar een 'groene' ontwikkeling van de Zenne door bijkomende bebouwing op de aangrenzende percelen langs de oevers te verbieden. De versterking van de Zenne in het verstedelijkte weefsel dient te worden uitgewerkt, gekoppeld aan zachte recreatie voor de bewoners van de stad. Voorbeelden van projecten die dit versterken zijn de BPA's Nederhem-Roggemanskaai, 't Parkske en Parklaan-Zenne-Vondel. Hieraan dient ook de versterking van groenstructuren langs het kanaal te worden gekoppeld.

De Verstedelijkte Zennevallei

De verstedelijkte Zennevallei is een belangrijk landschapsgegeven in het bebouwde weefsel en staat in directe relatie tot het stedelijke gebied. Deze zone wordt in grote mate ingenomen door abiotische activiteiten waardoor de natuurlijke structuren sterk zijn verzwakt of zelfs volledig zijn verdwenen. Enerzijds moeten de aparte groenstructuren langs de meanderende Zenne in het bebouwde weefsel verder worden versterkt.

3.3.3.6 Gewenste ruimtelijk-economische structuur

Het stadscentrum als motor voor stedelijke ontwikkeling

Algemeen wordt gestreefd naar het concentreren van de centrumfuncties, die dienstig zijn voor gans Halle en voor de aanpalende regio, in de stadskern van Halle en zijn onmiddellijke omgeving evenals in de stationsomgeving. Het stadscentrum vormt als het ware de motor voor de stedelijke ontwikkeling. Deze stadskern wordt dan ook verder uitgebouwd tot een leefbaar en krachtig stedelijk kerngebied met

bovenlokale uitstraling. Hier gaat prioriteit naar een goede verwevenheid van de diverse centrumfuncties. Daartoe moet de uitbouw van het handelsapparaat, de horeca en de dienstverlening op evenwichtige wijze verder worden versterkt en worden verweven met niet-commerciële functies zoals cultuur, onderwijs, openbare dienstverlening, gezondheidszorg en met de woonfunctie. De ruime stationsomgeving is hierbij een ideale locatie voor vestiging van kantoren en diensten in verweving met de woonfunctie. Het handelsapparaat en de horecafunctie wordt bij voorkeur gebundeld in het commerciële hart van de stad (zie nederzettingsstructuur). Hiermee wil men vermijden dat centrumfuncties zich verder blijven vestigen langsheen de Brusselsesteenweg/Bergensesteenweg en enkele andere belangrijke invalswegen van de stad. Dergelijke concentraties van baanwinkels en voorzieningen die in concurrentie treden met de handelsfuncties en dienstverlening van de stadskern zullen op hun huidige niveau bevroren worden.

3.3.3.7 Gewenste verkeers- en vervoerstructuur

Hallenaren duiden de gekende verkeersproblemen als een belangrijke bekommernis. Halle verder uitbouwen als goed bereikbare stad is de primaire doelstelling van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur.

Een ringstructuur voor de binnenstad

Om het station optimaal te laten functioneren als openbaar vervoersknooppunt, opteert de stad voor een verduidelijkte organisatie van de bestaande ringvormige wegenstructuur rond het centrum. Deze ringvormige wegenstructuur verleent vlotte toegang tot de randparkings van het stadscentrum. De organisatie van dit traject moet ook van die aard zijn dat iedere vorm van doorgaand verkeer wordt geweerd³.

Circulatie in de stad

Voor de ontsluiting van de binnenstad binnen de ringstructuur wordt een aangepast circulatiesysteem voorgesteld in combinatie met verschillende stadsrand- en centumparkings. Voor de concrete uitwerking van het circulatiesysteem wordt verwezen naar het mobiliteitsplan.

Trage wegen netwerk

In het stedelijk gebied dient het trage wegennetwerk uitgebreid – vooral met oog op de veilige toegankelijkheid van de stations- en schoolomgevingen. Er wordt gestreefd naar vlotte en veilige routes, onder meer door de aanleg van een nieuwe fietsverbinding over het kanaal (tussen het centrum van Halle en Sint-Rochus/Nederhem). Fietsers en voetgangers krijgen in de binnenstad prioriteit op het autoverkeer. Ook in het stedelijke gebied krijgt het trage wegennetwerk een aanvullende functie als onderdeel van het speelruimteweefsel. Om het fietsgebruik te ondersteunen, dienen de stedelijke attractiepolen (stadhuis, academie, bibliotheek, winkelstraten, postgebouw, scholen,...) en de publieke ruimte voldoende uitgerust worden met comfortabele en veilige fietsenstallingen. Binnen de (functionele) fietsroutenetwerken moeten de (secundaire) scholen een centrale plaats innemen evenals de relaties tussen de verschillende kernen in de deelgemeenten en Halle-centrum.

Optimalisatie voetwegennetwerk

Halle heeft een schat aan landelijke voetwegen. Deze kunnen terug actief worden ingeschakeld in een functioneel en recreatief voetwegennetwerk. Het fijnmazige karakter van het voetwegennet dient meer benadrukt en bekendgemaakt, opdat het functioneel en recreatief functioneren ervan kan uitbreiden.

In het historische stadscentrum dient een uitbreiding van het voetgangerscircuit nagestreefd te worden. Naast een primair circuit -dat zich richt op de commerciële functies van de stad- is er nood aan een secundair circuit tussen de meer intieme plaatsen van de stad. Het secundaire circuit verbindt stadstuinen, groene ruimtes en incorporeert het speelruimteweefsel. Er wordt ook toegang verleent aan nieuwe woonprojecten (inbreidingsprojecten). De onthaasting of het laagdynamische karakter, eigen aan het secundaire circuit, treedt in dialoog met het hoogdynamische karakter van de commerciële handelskern. Door de aanwezigheid van beide wandelcircuits, verhoogt de kwaliteit van de

³ De volgende suggesties moeten daarvoor in overweging worden genomen:

- De ringvormige structuur wordt opgedeeld in twee helften die elkaar niet raken. Dit vermijdt doorgaand verkeer. Kiss-and-ride nabij het centrum van de stad of het station zijn wel mogelijk;
- Ter hoogte van het station, bij de bushaltes, wordt de doortocht van autoverkeer onmogelijk gemaakt. Kiss-and-ride blijft mogelijk;
- De Bospoortbrug wordt afgesloten voor autoverkeer. Het openbaar vervoer, voetgangers en fietsverkeer krijgen alle prioriteit.
- In alle scenario's voor een 'geknipte' ring, blijft de aansluiting van die ring met de N6 via het nieuwe traject Nederhem-Pacha een absolute voorwaarde.

woonomgeving en de belevingswaarde van de historische stadskern. Het secundaire voetgangerscircuit biedt immers een nieuw en boeiend platform voor de toeristische ontsluiting van de historische stadskern. De ontwikkeling van de Zennewandeling en het speelruimtetweefsel passen volledig binnen deze visie.

Optimaliseren van het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer moet versterkt en uitgebouwd worden om als alternatief te fungeren voor het toenemende autoverkeer. Hiertoe dient het openbaar vervoer op cruciale plaatsen prioriteit te krijgen. Dit kan zich bijvoorbeeld vertalen in vrije busbanen. Dergelijke ingrepen verbeteren de doorstroming. Concrete ingrepen worden gevraagd voor de N6, de N7 en de N28. Ook de invoering van doseerpunten op de belangrijkste invalswegen naar de kern van Halle en de instelling van een verkeerslichtenbeïnvloeding zal de doorstroming van het OV verbeteren.

Openbare vervoersknooppunten - Bovenlokaal station van Halle

Er wordt voor gekozen om het station van Halle als een OV-overstapstation uit te bouwen. Dit brengt met zich mee dat de bereikbaarheid van het station met het openbaar vervoer prioritair is ten opzichte van de autobereikbaarheid.

Om een te hoge verkeersdruk op het Halse station (en dus het centrum) te voorkomen, zal het streven gericht zijn op:

- het op termijn vervangen van de huidige stoptrein door een (pre)metro of andere vorm van openbaar spoorvervoer, waardoor het mogelijk wordt om meerdere haltes te voorzien, zowel op lijn 96 als op lijn 94 (Dassenveld). Teneinde optimaal te renderen als pre-stedelijk vervoer moet deze maatregel niet worden beperkt tot Vlaanderen, maar worden gecontinueerd in Wallonië;
- de mogelijkheid tot méér haltes wordt ruimtelijk ondersteund door een lineaire verdichting in het haltebereik van het openbaar (spoor)vervoer.

Op lokaal vlak worden de volgende initiatieven genomen:

- optimalisatie van het station van Halle als multimodaal knooppunt;
- introductie van vrije busbanen, gekoppeld aan het invoeren van doseerpunten op de diverse invalswegen;
- optimaliseren van het leerlingenvervoer in samenwerking met alle Halse scholen, en deze optimalisering netoverschrijdend aanpakken;
- organisatie van pendelbusdiensten op drukke winkeldagen.

Voor het verder uitwerken en optimaliseren van de verbindingen voor het stadsvervoer: is net zoals op de Suikerkaai, Willamekaai en Arkenvest noodzakelijk op de Demaeghtlaan (op nog geen 5 minuten van de binnenstad) een goede verbinding te hebben met de verschillende vervoersmaatschappijen die het noorden en het westen van Halle aandoen. Vanaf de haltes dient de busreiziger via aangename wandeltracés de binnenstad te bereiken. Daarnaast worden ook heel wat doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer en bijkomende maatregelen voor het fietsverkeer ingevoerd en in het bijzonder het stallen van de fietsen nabij het station.

3.3.3.8 Gewenste toeristisch-recreatieve structuur

'Historisch centrum Halle'

Halle wenst haar historisch centrum uit te bouwen tot volwaardige toeristische stadskern. Halle heeft als bedevaartstad een belangrijke bovenlokale uitstraling. De basiliek van Halle, met de daaraan verbonden OLV-Weg-om wandeling, vormt in dit gebeuren het centrale punt. De aantrekking van de stad door het bedevaartgebeuren wordt versterkt door de aanwezigheid van een attractief historisch centrum met waardevolle gebouwen en gevelzichten, diverse horecazaken en een goed uitgerust winkelapparaat. In eerste instantie wordt geïnvesteerd in openbaar domein door straatinrichting van gevel tot gevel met respect voor de straatgabariten, de uitbouw van een duidelijke en aantrekkelijke relatie tussen de verschillende pleinen, de herwaardering van de bestaande pleinstructuren alsook de creatie van nieuwe pleinen door herdimensionering van vrije ruimten of door de uitbouw van binnenpanden. Het verbeteren van de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid voor de voetganger en fietser, alsook gebruiker van het openbaar vervoer dient gerealiseerd om te komen tot een volwaardig toeristisch attractief centrum. De studie van het bouwkundig erfgoed van de stadskern, uitgevoerd door Sint-Lukasarchief vzw, biedt een leidraad voor een samenhangende erfgoedzorg in de historische stadskern die behoud en uitbouw van het historisch en monumentaal karakter garandeert.

'Kanaal Charleroi-Brussel als bovenlokale recreatieve as'

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

- recreatieve boottochten;

- de aanleg van enkele aanlegsteigers ter hoogte van het stadscentrum voor particulier gebruik;
- het voorzien van een uitgeruste overnachtingsplaats voor kampeerwagens langsheen het kanaal aan de rand van de historische kern;
- het bovenlokaal (provinciaal) recreatief fietsrouten netwerk.

Ook ter hoogte van het stadsproject Nederhem wordt ruimte geschapen voor toerisme en recreatie en dit door:

- integratie van het kanaal met het stedelijk plein ter hoogte van het te vernieuwen sluizencomplex;
- een nieuw stedelijk park langsheen de Zenne, dat als rust- en picknickplaats kan aangetakt worden op het bovenlokale fietsrouten netwerk langsheen het kanaal.

Cultuurcentrum 't Vondel - uitbreiding

CC 't Vondel vormt het hoofdgebouw van de culturele infrastructuur in Halle. Het cultuurcentrum wil zich prominenter als regionaal cultureel podium manifesteren. In die context past ook de uitbreiding van CC 't Vondel door 'annexatie' van de aanpalende brandweerkazerne. Op korte termijn neemt de stad initiatief om de brandweerkazerne bij CC 't Vondel uit te bouwen tot een volwaardige podiumzaal, met plaats voor culturele activiteiten, jeugdactiviteiten en fuiven. Deze actie komt dient ook rechtstreeks tegemoet te komen aan het eerder beperkte aantal ontmoetingsruimten voor de jeugd, en dan meer bepaald de prangende vraag naar locaties voor fuiven. Op langere termijn wordt ook voorzien in de realisatie van een multifunctionele evenementenhal binnen de context van BPA Nederhem.

Lokaal recreatief netwerk

De vooropgestelde routes van het provinciaal fietsrouten netwerk (lokaal functioneel en recreatief, 2002) worden als basis gebruikt voor de uitwerking van het lokaal recreatief netwerk. De hoger vermelde lokaal recreatieve knooppunten evenals het merendeel van de lokaal recreatieve verzamelpunten en buurtspeel terreinen sluiten direct of indirect op dit netwerk aan. De stad zal waar nodig de vereiste infrastructuur ingerepen uitvoeren om het netwerk te vervolledigen en verkeersveilig te maken.

Lokale recreatieve structuur

De gewenste lokale recreatieve structuur bouwt verder op de basis van de bestaande recreatieve structuur. Specifiek voor de jeugd, wenst Halle de volledige recreatieve structuur op een veilige en aantrekkelijke manier te ontsluiten door de opbouw van een **speelruimtwefeefsel**.

Speelruimtwefeefsel

Door de creatie van een netwerkstructuur tussen de talrijke voorzieningen van de lokale recreatieve structuur⁴, wil Halle aan de lokale recreatieve structuur een belangrijke meerwaarde geven. Een verkeersveilig net van fietspaden en trage wegen dient de elementen van de lokale recreatieve structuur optimaal te verbinden en te ontsluiten. Dit netwerk integreert de dagelijkse verzamelplaatsen van de jeugd (scholen, muziekacademie, tekenacademie, bibliotheken, speelbos, jeugdlokalen, groene ruimte, Jeugdhuis Eenders,...). Op deze wijze ontstaat een volwaardig speelruimtwefeefsel. De routes van het speelruimtwefeefsel worden kindvriendelijk ingericht⁵: Een goede kindgerichte publieke ruimte staat ook garant voor een kwalitatieve publieke ruimte.

Het speelruimtwefeefsel kan gedeeltelijk overlappen met het lokaal en bovenlokaal recreatief netwerk. Concrete acties zijn: de inventarisatie en optimalisatie van het voetwegennetwerk, mountainbikeroutes, bewegwijzeringsprojecten...

3.3.3.9 Gewenste ruimtelijke structuur - Deelruimte 'het stedelijk gebied Halle in de verstedelijkte Zennevallei'

De centraal gelegen deelruimte omvat Halle-centrum en het geheel van activiteiten die zich langs de verschillende infrastructurele assen (kanaal, Zenne, spoorweg en steenwegen) gevestigd hebben. De gewenste structuur moet de verschillende activiteiten op een evenwichtige wijze naast elkaar afwegen. 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 ruimtevingers.

⁴ Binnen het plangebied bevindt zich het buurtspeelplein van het Elisabethpark.

⁵ Peter Dekeyser en Vanderstede Wouter, *Kind en Ruimte. Een kindgerichte planning van publieke ruimte*, Kind en Samenleving vzw, Brussel, 2007: het boek biedt een handleiding voor het ontwerp van een kwalitatieve kindgerichte ruimte, ondermeer met het *Manifest voor kindgerichte planning van publieke ruimte*.

Al deze functies en activiteiten krijgen binnen eenzelfde ruimte een ontwikkeling in verschillende gradaties. Hierdoor ontstaat een 'patchwork' waarbinnen de gewenste activiteiten een plaats krijgen en zich kunnen ontwikkelen op het niveau van hun mogelijkheden en binnen de schaal en draagkracht van hun omgeving. De ontsluiting van de deelgebieden gebeurt aan de hand van een hiërarchisch en gebiedsdekkend wegensysteem.

Halle-centrum, een kloppend hart

Halle-centrum vormt het kloppende hart van deze deelruimte. Binnen het centrum staat de verdere uitbouw van de stedelijkheid voorop. Om zich als middelgrote provinciale stad in de nabijheid van Brussel te kunnen handhaven, moet Halle haar (openbaar) voorzieningspakket verder uitbouwen. De stad zal zich inhoudelijk versterken door de bestaande voorzieningen te behouden en daarnaast ook bijkomend plaats te voorzien via toekomstige ontwikkelingen.

De woonfunctie wordt verder bevestigd door de verdichting van het centrumgebied. Dit kan door de invulling van vrije percelen en het selectief optrekken van het aantal bouwlagen in functie van de kenmerkende skyline van de stad, de positie van de basiliek en de ruimtelijke draagkracht. De herwaardering van het historische weefsel, waarbij de studie van het St-Lukasarchief als leidraad wordt gehanteerd, wordt door gerichte beleidsacties nagestreefd. De stad zal, vertrekkend van deze inventaris, de nodige aandacht geven aan te bewaren gabaritten en historische gevelstructuren.

Wat betreft de leefbaarheid in het centrum is het belangrijk om een functionele, stedelijke structuur uit te werken. De historische kern van de binnenstad dient tevens versterkt en opgewaarderd te worden door inrichting en structurering van het openbare domein. De verdere inbreiding van de stadskern zal tevens een impuls geven aan het aanwezige en toekomstige handelsapparaat waarbij er een gerichte invulling gebeurt overeenkomstig de visie die in de nederzettingsstructuur werd geponeerd.

Bijkomende woningen vragen ruimte. De mogelijkheid bestaat om het aantal bouwlagen binnen de stadskern te verhogen. Gelet op het historische karakter en het veelvuldig voorkomen van waardevolle gebouwen binnen het stadscentrum mag van deze optie geen significante toename van het woningaanbod worden verwacht. De stad heeft dan ook besloten om in eerste instantie bijkomende ruimte voor wonen (en diensten) te voorzien op **de sites van Nederhem en 't Parkske**. Daarnaast wil de stad verder werken aan de vernieuwing door de realisatie van het project Arkenvest met ruimte voor wonen en winkels.

De realisatie van Nederhem kadert binnen een globale aanpak om de voormalige bedrijfsterreinen op de rechteroever van het kanaal te heropwaarderen en laten aan te sluiten bij het stedelijk weefsel op linkeroever. Om te komen tot een volwaardige en evenwichtige stedelijke invulling wordt er gestreefd naar een mix van meergezinswoningen, sociale woningbouw, kantoorgebouwen, openbare functies (zwembad) en semi-publieke activiteiten (evenementenhal, randactiviteiten in aansluiting op het stadscentrum,...).

Ook 't Parkske zorgt voor een versterking van de woonfunctie in evenwicht met kantoorfuncties en winkels.

Het project Arkenvest neemt pas een aanvang. De eerste stap bestaat in de herziening van het BPA Parklaan – Zenne – Vondel. Volgende randvoorwaarden dienen te worden gerespecteerd:

- versterking van de nederzettingsstructuur;
- afstemming op de draagkracht van de historische kern;
- versterken van de woonfunctie
- kwalitatieve bebouwing afgestemd op het historisch stadscentrum;
- versterken van het commerciële weefsel in evenwicht met de commerciële kern van het centrum zoals omschreven in het strategisch-commercieel plan;
- respect voor de draagkracht van de natuurlijke structuur in de vallei van de Zenne.

Rivier en openbaar domein als ademruimte in het stedelijke weefsel

Binnen het verstedelijkte gebied krijgt de Zenne opnieuw meer aandacht. Op een aantal plaatsen ('t Parkske, Nederhem, Elisabethpark, Albertpark) wordt de rivier opgewaarderd en als leidmotief in het ontwerp ingepast. Hoewel een continu doorgaand groen lint door de stad niet realiseerbaar is, zoals wordt gesteld in het structuurplan, streeft de stad ernaar om op basis van stapstenen de natuurlijke structuur duidelijk naar boven te laten komen. Deze 'groene parels' hebben een publiek karakter en geven zuurstof aan het stedelijke weefsel. De stad zal bij de bevoegde instanties en overheden blijven aandringen voor de verbetering van de waterkwaliteit van de Zenne.

Naar analogie met de 'parelende Zenne' wenst de stad haar centrale pleinen als stedelijke open ruimte verder op te waarderen en uit te breiden. Enerzijds zullen de bestaande pleinen (Oudstrijdersplein, Beestenmarkt, de Grote Markt, Possozplein en het Stationsplein) verder worden afgewerkt waarbij de nadruk komt te liggen op het uitzicht (materiaalgebruik, groenvoorzieningen, meubilair, ...) en de functionaliteit van de open ruimte en de kwaliteit van de pleinvanwanden (gevels). De nieuwe pleinen (Nederhem en 't Parkske) krijgen een nieuwe functie in het stedelijke gebied: het autovrije stedelijk plein in Nederhem wordt ontwikkeld als een ontmoetingsplaats voor recreanten, bezoekers en stadsbewoners in relatie met de recreatie aan het kanaal en de nieuwe voorzieningen.

Een herstructurering en opwaardering van het openbare domein in de ongestructureerde stadsrand vanaf het Possozplein en de Leide naar het kanaal toe, zal de band met het kanaal en de leesbaarheid van de stad vergroten. Het Possozplein vormt de overgang tussen de historische kern (Grote Markt) en de Leide. Binnen deze zone, die gekenmerkt wordt door een uitgesproken grootschaligheid, is herstructurering noodzakelijk. Daarbij moeten de historische kleinschaligheid van de aanpalende straten en de toegankelijkheid naar de stad in acht genomen worden. De herinrichting van het Possozplein dient via ruimtelijke fragmentatie te gebeuren waardoor de kleinschaligheid van het centrum ook op dit plein tot uiting komt.

De pleinstructuur zoals opgenomen in het bpa 't Parkske wordt ingericht als open ruimte binnen een bestaande stedelijke context. Hierbij wordt er getracht de aanwezige functies uit te breiden op basis van het bestaande weefsel en de aanwezige open ruimtestructuur te versterken in relatie tot de binnenstad en de Zenne.

Een nieuwe ring voor Halle-centrum

Het stadsbestuur opteert ervoor om de ontsluiting en de bereikbaarheid van het centrumgebied verder aan te pakken. Langsheen de invalswegen (en in combinatie met een strategisch project) voorziet ze de aanleg van stadsrandparkings. Deze parkeerzones hebben tot doel het **stadshart autoluw** te maken zonder aan bereikbaarheid en mobiliteit in te boeten.

De opzet van een gesloten ringstructuur rond het centrum is afhankelijk van de realisatie van een missing-link en de optimalisatie van bestaande verbindingen .

1. de stad wenst de Deboecklaan en Suikerkaai op te waarderen als verbindingsweg tussen de rotonde aan het Bevrijdingsplein en het stationsplein met de kern van St-Rochus aan de overzijde van het kanaal. Op deze wijze ontstaat een volwaardige ontsluiting van het stadscentrum waarbij de huidige Bospoortbrug dient verbeterd te worden. De stad stelt het behoud van een vaste brug tussen Sint-Rochus en het stadscentrum voorop;
2. BPA Nederhem voorziet een nieuwe toegangsweg vanaf de brug over de spoorlijn en het kanaal. Hierdoor zal de doorstroming worden verbeterd en de ontsluiting van Nederhem en St-Rochus worden geoptimaliseerd;
3. de stad wenst het kruispunt van de Demaeghtlaan met de Brusselsesteenweg in te richten. De aanleg van een rotonde maakt het mogelijk om de nieuwe verbindingsweg vanuit Nederhem rechtstreeks op het her aan te leggen kruispunt te laten aansluiten. Gelet de relatief beperkte ruimte zullen onteigeningen noodzakelijk zijn. De stad onderzoekt de verdere (financiële) haalbaarheid van deze missing-link.

Een goed bereikbaar station met nieuwe ontwikkelingen

Het sluiten van de ringstructuur biedt het station een aantal extra troeven: de bereikbaarheid van het station voor het pendelverkeer wordt duidelijk verhoogd waardoor de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van de auto als hoofdtransportmiddel vergroot. De verbeterde doorstroming komt ook het busvervoer als natransport ten goede. De stad zal voor een verdere afstemming van de openbaar vervoersmogelijkheden overleggen met de NMBS en de Lijn.

Voor het langzaam verkeer naar het centrum wordt een nieuwe brug over het kanaal voorzien in het verlengde van de perrontoeegangen.

Het stedelijke gebied rond het centrum

Rond het stadscentrum worden de overige woongebieden binnen de afbakening van het kleinstedelijke gebied Halle geduid als woongebied met residentieel karakter, aangevuld met gemeenschapsvoorzieningen en een lokaal tot primair voorzieningenniveau. Deze gebieden kunnen binnen de stedelijke ontwikkeling van Halle verder worden ingevuld. Hieronder vallen de stedelijke woonkernen van Sint-Rochus en Buizingen.

3.3.3.10 Besluit

- het stadscentrum als motor voor stedelijke ontwikkeling;
- het vrijwaren en bestendigen van het handelsapparaat en horecafunctie in het centrum door kernversterking;
- functionele differentiatie in bestemmingen die karakteristiek zijn voor iedere zone;
- bewaren en versterken van het historische karakter van het stadscentrum en van de architecturale waarden van de stad;
- leefbare samenhang in de stad door het herstel van de historische band met de Zenne;
- wonen langs het kanaal – een aanvulling op het gedifferentieerde aanbod;
- een aangepast verkeerscirculatiesysteem in combinatie met verschillende stadsrand- en centrumparkings;
- aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het Possozplein en het bouwblok van CC 't Vondel als overgangszone;
- winkelparcours als motor voor het handelsapparaat (autoluwe straten en pleinen);
- wonen boven winkels en ruimte voor bewonersparkeren moet actief worden gepromoot.

3.4 SECTORALE BELEIDSPANNEN

3.4.1 MOBILITEITSPLAN HALLE (11/12/2001) – AANGEVULD MET ELEMENTEN UIT DE VERBREIDING EN VERDIEPING VAN HET MOBILITEITSPLAN (2013)

Onderstaande elementen slaan op het oorspronkelijk mobiliteitsplan van de stad goedgekeurd op 11/12/2001) en werden aangevuld met de relevante elementen uit het proces van verbreding en verdieping van dit mobiliteitsplan. Op 11 december 2012 werd de laatste fase van de verbreding en de verdieping van het mobiliteitsplan, m.n. het beleidsplan, definitief aanvaard in de gemeenteraad.

De volgende beleidsdoelstellingen uit het mobiliteitsplan hebben onmiddellijk betrekking op de ruimtelijke inrichting van het plangebied:

- De centrumfunctie van Halle wordt versterkt, ook door de toename van woongelegenheden, met respect voor de ruimtelijke draagkracht;
- De kwaliteit van het openbare domein in centrumgebied moet opgewaarderd worden;
- De verkeersdruk op het centrum van Halle moet verminderd worden;
- De doorstroming van het openbaar vervoer en het aanbod moet voor Halle centrum verbeterd worden;
- De verkeersveiligheid aan de schoolpoorten en de uitbouw van veilige fietsroutes moeten gerealiseerd worden;
- Flankerende maatregelen zoals vervoermanagement, tarifiering van parkeren, sensibilisering, informatie en handhaving moeten het gevoerde duurzame mobiliteitsbeleid ondersteunen;
- Locatiebeleid: de juiste functie op de juiste plek.

Specifiek voor het project Arkenvest beoogt men:

- Een goede verbinding voor zachte weggebruikers doorheen het project Arkenvest tussen enerzijds de Basiliëkstraat en anderzijds het Parkske en parking Suikerkaai. De oversteek over de Arkenvest dient beveiligd te worden.
- Het project ligt op de zuidelijke parkeeroute voor het centrum van Halle, samen met de parking Suikerkaai. Een goede monitoring van het parkeerzoekend verkeer is zeer belangrijk.
- Het project past binnen de denkpiste om op lange termijn twee ondergrondse centrum-parkings uit te bouwen. Verder onderzoek is nodig voor een goede tarifiering.
- Gezien de nabijheid van het station en ligging in het centrum dient maximaal ingezet te worden op een duurzame modal split.

Voetgangersverkeer

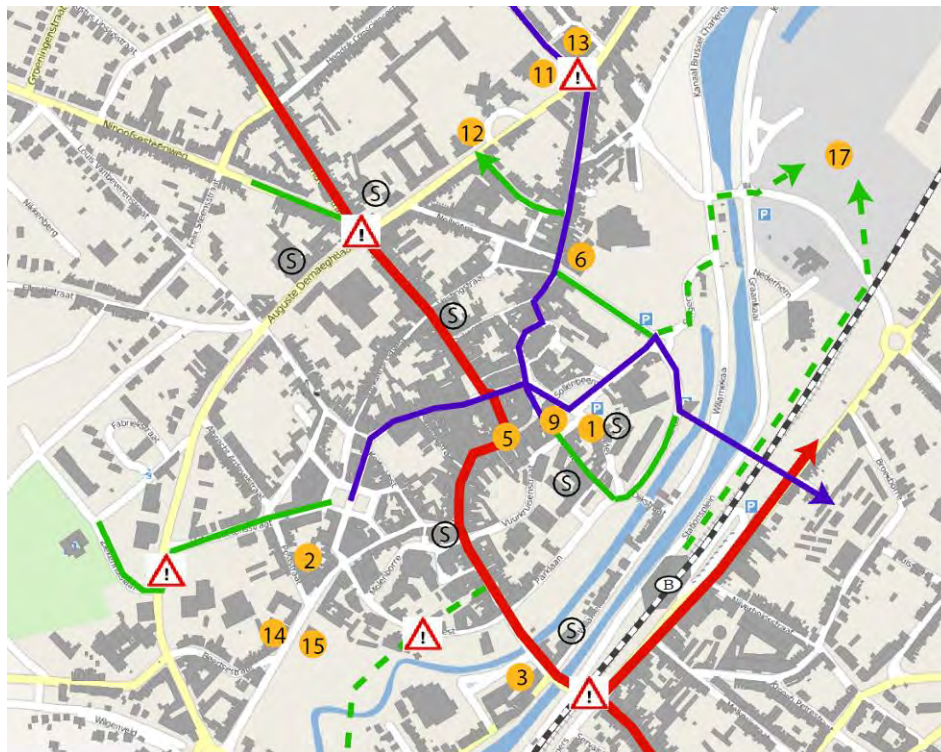
In het centrum van Halle worden specifiek enkele voetgangersassen prioritair uitgebouwd:

- As Verhavertstraat – Ninoofsesteenweg – Beestenmarkt – Maandagmarkt – Basiliëkstraat – Sint-Rochusstraat: zorgt voor de essentiële verbinding tussen de kernen van Halle en Sint-Rochus enerzijds, en tussen de verschillende scholen, de verschillende winkelvoorzieningen en het station anderzijds;
- Vandenpeereboomstraat: verbindt Buizingen met Sint-Rochus en Halle.

Naast deze twee hoofdassen voor het voetgangersverkeer zijn er nog andere assen die hierop aansluiten, waardoor in het centrum van Halle een meer vertakt netwerk wordt gecreëerd. Het betreft hier onder meer de as J. Jacminstraat – Brusselsesteenweg – Klinkaert – Grote Markt – Melkstraat – Volpestraat – Minderbroederstraat – Oudstrijdersplein.

Tussen de kern van Essenbeek en de geplande fiets- en voetgangersbrug aan het station kan bovendien een verbinding worden uitgebouwd voor zwakke weggebruikers. Deze verbinding loopt vanaf de Leide over het kanaal richting de Sint-Annastraat.

Deze voetgangersassen lopen bij voorkeur door een voetgangerszone. Bij gemotoriseerd verkeer dienen minimaal voldoende brede en comfortabele voetpaden voorzien te worden en geniet de oversteekbaarheid bijzondere aandacht.



LEGENDE:

- | | |
|--|----------------------|
| — Gemeentegrens | ● Attractiepolen |
| ⓑ Station | 1. Brandweer |
| — Hoofdassen voetgangersverkeer | 2. Gemeentehuis |
| — Aanvullende assen | 3. Bibliotheek |
| — Assen naar attractiepolen | 5. Cultureel Centrum |
| — Te ontwikkelen assen naar attractiepolen | 6. Sportcomplex |
| ⚠ Gevaarlijke punten | 9. V.V.V. |
| Ⓢ Scholen | 11. OCMW |
| | 12. Rusthuis |
| | 13. Service flats |
| | 14. Politie |
| | 15. Postkantoor |
| | 16. Postkantoor |
| | 17. Nederhem |

Voetgangerassen Halle-centrum (beleidsplan, stad Halle, 2012). ↑

Met het oog op enkele geplande ontwikkelingen en reeds bestaande attractiepolen zoals stadsrandparkings worden volgende voetgangersroutes naar voren gedragen en bewegwijzerd:

Vanaf de GLP “Gooikenaar”: de route N28 (Ninoofsesteenweg) – oversteek N6 – Ninoofse-steenweg (gedeelte centrum).

- Vanaf de GLP “Suikerkaai” op de huidige stadsmagazijnen wordt in het kader van B.P.A. “Parkske” en B.P.A. “Arkenvest” intern een looproute voorzien vanaf de parking naar het stadshart. De route loopt doorheen het park en kruist de Zenne via een voetgangersbrug. Vervolgens loopt de route via een centrale winkelsas doorheen het project Arkenvest tot aan de Basiliekstraat. Er wordt ook een doorsteek naar Molenborre voorzien.

- Vanaf het stadsvernieuwingsproject “Nederhem” en bijbehorende parking: de route Sas – Willamekaai – Slingerweg – Possozplein.(Sollenbeemd).
- Tussen het stadsvernieuwingsproject “Nederhem” en het station.
- Vanaf het ziekenhuis de route Ziekenhuislaan – oversteek N6 – V. Baetensstraat.
- Het KTA via de Vandeneekhoudtstraat, de Brusselsesteenweg, M. Senciestraat en Leide naar de fiets- en voetgangersbrug.
- Het Heilig Hart en College via het Handbooghof naar het Possozplein.

Deze routes dienen aantrekkelijke voetgangersverbindingen te vormen, met voldoende uitgebouwde infrastructuur in langs- en dwarsrichting en speciale aandacht moet uitgaan naar de oversteken. Indien mogelijk dienen deze looproutes zoveel mogelijk conflictvrij te zijn.

Verder dient er specifiek een bijkomende beveiligde oversteekvoorzieningen te worden gerealiseerd ter hoogte van de uitgang van het project Arkenvest richting het park.

De (her)inrichting van het openbaar domein in het stadscentrum, vormt – samen met de verdere uitwerking van de noordelijke groen-as rond de Zenne – een belangrijk aspect in het aantrekkelijk maken van het centrum voor voetgangers.

Een aspect dat speciale aandacht verdient, is de herinrichting van de schoolomgevingen, ter verbetering van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de school. Scholen die langs een gewestweg, of op 200 meter daarvan (in een zijstraat), zijn gelegen, komen in aanmerking om middels module 10 van het mobiliteitsconvenant, de ganse schoolomgeving tot 200 m voor en na de schoolpoort te laten herinrichten.

Fietsverkeer

Gezien de radius met de optimale verplaatsingsafstand (5 tot 7 km) vanuit het centrum de volledige oppervlakte van de stad Halle dekt, moet het belang van het fietsverkeer worden erkend, ondersteund en gepromoot. Daartoe werkt Halle aan de uitbouw van een fietsroutenetwerk. Belangrijke doelstellingen die betrekking hebben op het plangebied zijn de volgende:

- Verhoging van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid voor de fietsers;
- Verminderen van autoverkeer voor de woon-schoolverplaatsing;
- Promotie woon-werkverkeer per fiets;
- Een bijdrage leveren aan de afname van de verkeers- en parkeerdruk op Halle.

Belangrijke aandachtspunten binnen deze hele structuur zijn:

- De aansluitingen van de fietsroutes op het openbaar vervoer: stations en bushaltes voorzien van veilige, comfortabele en overdekte fietsstallingen;
- De continuïteit van de fietsroutes: de verschillende fietsroutes (zowel de primaire als de secundaire) dienen gemeentegrensoverschrijdend uitgebouwd te worden, teneinde de beoogde intergemeentelijke verbindingen te garanderen. Dit vereist bijgevolg bovengemeentelijk en zelfs bovengewestelijk overleg.

Er werd onderscheid gemaakt tussen het functionele fietsroutenetwerk (kortste route principe) en het recreatieve fietsroutenetwerk. In centrum worden volgende fietsroutes weerhouden:

Bovenlokale functionele fietsroutes

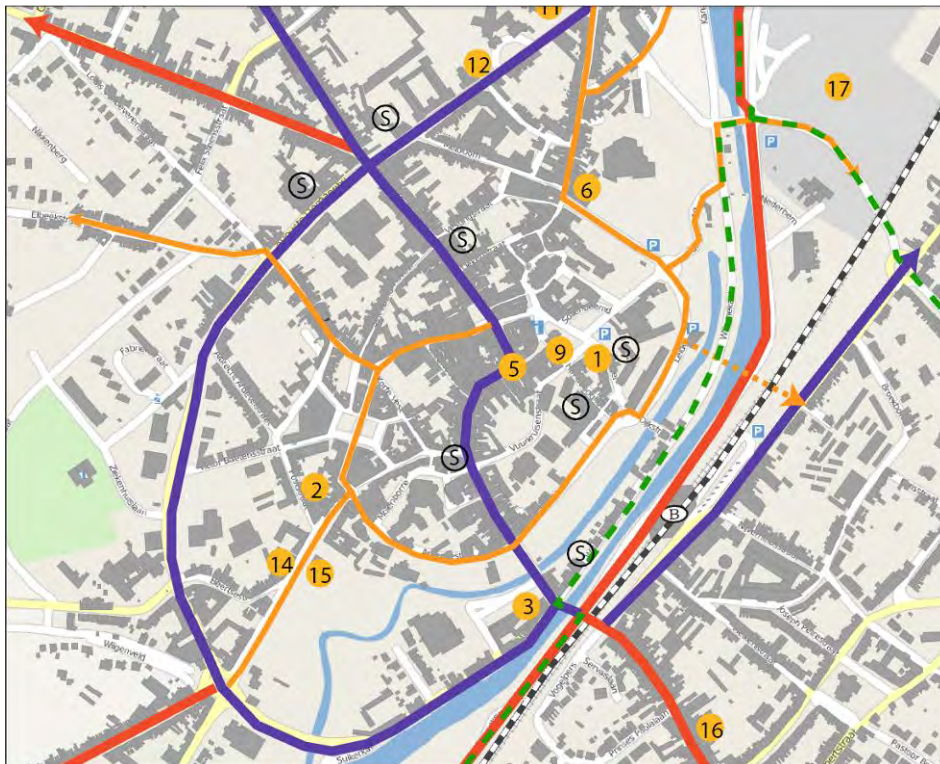
- Cypriaan Verhaverstraat – Ninoofsesteenweg
- Basiliekstraat
- Auguste Demaeghtlaan
- René Deboecklaan
- Suikerkaai
- Vandenpeereboomstraat

Lokale functionele fietsroutes

In het centrum moeten een aantal lokale functionele routes zorgen voor de verbinding van de fietsroutes buiten het centrum. De routes worden gepland langs volgende wegen en straten:

- Route Scheepswerfkaai – Jozef Michelstraat
- Route Brusselsesteenweg – Mgr. Senciestraat – Leide – Parklaan – Arkenvest – Bergensesteenweg, als alternatief door het centrum voor de bovenlokale route langs de N6 – Demaeghtlaan.
- Route Slingerweg – Willamekaai

- Zuster Bernardastraat, als verbinding tussen de lokale fietsroute langs de Elbeekstraat en de fietsroutes in het centrum.
- Route Minderbroederstraat – Volpestraat



LEGENDE :

	Gemeentegrens		Attractiepolen
	Station	1. Brandweer	
	Bovenlokale fietsroutes	2. Gemeentehuis	
	Hoofdroute	3. Bibliotheek	
	Functionele route	5. Cultureel Centrum	
	Recreatieve route	6. Sportcomplex	
	Lokale fietsroutes	9. V.V.V.	
	Scholen	11. OCMW	
		12. Rusthuis	
		13. Service flats	
		14. Politie	
		15. Postkantoor	
		16. Postkantoor	
		17. Nederhem	

Fietsroutes Halle-centrum (beleidsplan, stad Halle, 2012). ↑

Ten einde het fietsen door en in het centrum aantrekkelijker te maken, worden de volgende maatregelen genomen (afgezien van de maatregel om het centrum geleidelijk en ad hoc om te vormen tot een zone-30 gebied/stads erf):

- optimalisering van de verbinding tussen de Sint-Rochusstraat en de Basiliekstraat i.f.v. het langzame verkeer (alsook het openbaar vervoer)
- het openstellen van het Albertpark voor fietsverkeer, waardoor de bereikbaarheid van de scholen (H. Hartinstituut en O.L.V.-college) met de fiets wordt verbeterd;
- het verkeersluw maken van de Parklaan op lange termijn, zodat het fietsverkeer van en naar de voornoemde scholen aangenamer wordt.
- de realisatie van een langzaam verkeersbrug zodat een exclusieve verbinding tussen Halle-centrum en Sint-Rochus tot stand komt. Deze nieuwe brug zou komen te liggen tussen de Sint-Annastraat en Leide en eveneens aansluiten op het trein- en busstation met een fietspunt voor stalling en verhuur. Deze fietsroute kan vervolgens worden doorgetrokken doorheen Sint-Rochus richting Essenbeek.

Naar de toekomst voorziet de stad onder meer volgende acties te ondernemen:

- Het Albertpark: door het openstellen van het park voor fietsers, wordt fietsverkeer in beide richtingen mogelijk. Dit vergroot niet alleen de bewegingsvrijheid van de fietsers binnen het centrum, maar verbeterd tevens de bereikbaarheid van de hier gesitueerde middelbare scholen met de fiets. Het geheel kadert binnen de gedachte om in het woon-schoolverkeer een modal-shift te verkrijgen ten voordele van het fietsverkeer en het openbaar vervoer.
- De as Vandeneeckhoudtstraat – Brusselsesteenweg – M. Senciestraat en Leide worden uitgerust met fietsvoorzieningen voor een veilige route tussen het Atheneum en de fiets- en voetgangersbrug
- Vanaf de nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het kanaal wordt een lokale fietsroute uitgewerkt die doorloopt tot in de kern van Essenbeek. Deze route loopt langs enkele scholen en wordt zoveel als mogelijk verkeersluw gehouden.
- De fietsverbinding tussen het station en de industriezone Dasenveld lopen via functionele fietsroutes en hoofdroutes. De veiligheid moet verhoogd worden ter hoogte van de Bospoortbrug. De Suikerkaai dient uitgerust te worden met hoogwaardige fietsvoorzieningen.

Comfortabele stallingsvoorzieningen voor de fiets op de juiste plaatsen kaderen eveneens in het beleid om het fietsverkeer te bevorderen. Deze dienen best overdekt te zijn en voldoende beveiligd tegen diefstal.

Dergelijke voorzieningen worden (afgezien van scholen en overige gemeenschapsvoorzieningen), noodzakelijk geacht:

- aan de stations, als belangrijke openbaar vervoerknooppunten;
- in het centrum op de diverse invalrichtingen dichtbij het winkelgebied;
- nabij bushaltes, waar thans reeds fietsen worden afgezet, om de reis per openbaar vervoer te vervolgen.

Fiets- en voetgangersbrug

Met het oog op het gegeven dat het Kanaal slechts op een beperkt aantal plaatsen kan worden gedwarst, zullen de fietsvoorzieningen ter hoogte van deze oversteekmogelijkheden voor het fietsverkeer van optimale kwaliteit moeten zijn. Met name ter hoogte van de fiets- en voetgangersbrug tussen Sint-Rochus en Halle centrum. De brug dient voldoende breed te zijn, zodat kruisende fietsers en voetgangers elkaar niet hinderen.

Bij het vernieuwen van de bruggen over het kanaal of eventuele nieuwe kanaalbruggen, zijn goede fietsvoorzieningen en hun aansluiting op de routes langsheen het kanaal een aandachtspunt.

Openbaar vervoer

De uitbouw van het station van Halle als primaire HUB voor openbaar vervoer in het GEN-netwerk is een prioriteit. Als gevolg hiervan zal een toename van verkeer ontstaan.

In het kader van een goede bediening van het openbaar vervoer halteren de bussen best zo dicht mogelijk bij het centrum. Gezien het beperkte wegprofiel in het centrum van Halle en de relatief grote voetgangerszones rijden de bussen eerder rond dan door het centrum.

Momenteel bedient het openbaar vervoer het centrum van Halle vanuit de as A. Demaeghtlaan, Bergensesteenweg, Arkenvest, Basiliëkstraat, Bospoortbrug en het station. Het voordeel van dit busplan ligt in de eenduidige routevoering van alle buslijnen en de goede bediening van het zuidelijk deel van het centrum en het ziekenhuis. Het busverkeer en haar routevoering is langs de andere kant erg gevoelig voor de congestie op de as A. Demaeghtlaan, Bergensesteenweg, Arkenvest, Basiliëkstraat en Bospoortbrug en er zijn klachten omtrent de verkeersleefbaarheid in de Arkenvest en Bergensesteenweg. Een leemte in de bediening bevindt zich in het noordelijk deel van het centrum, in de zone rondom het Possozplein en Nederhem. Zeker in het kader van de ontwikkeling van deze site zal de vraag naar een betere bediening van het openbaar vervoer zich opdringen.

Er wordt voorgesteld om eventueel enkele lijnen via een noordelijke route over de brug van Nederhem naar het station te laten rijden. Dit met het oog op:

- het verbeteren van de basismobiliteit in het noordelijk deel van het centrum
- de ontwikkeling van Nederhem
- het ontlasten van de Bospoortbrug/Arkenvest/Bevrijdingsplein/A. Demaeghtlaan
- een mogelijke verbeterde verbinding tussen de brug Nederhem en de N6 Brusselsesteen-weg en het versnellen van de bussen naar Sint-Pieters-Leeuw.

De routevoering zou verlopen via de nieuwe verbinding Strophen.

Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de doorstromingsproblemen van het openbaar vervoer in het centrum van Halle.

De N6 Bergensesteenweg en de N7 Edingensesteenweg kennen congestie ten gevolge de ontoereikende afwikkelingscapaciteit van het Bevrijdingsplein. Opnieuw zou een busbaan tot aan het kruispunt de wachttijd verkorten, onderzoek dient uit te klaren of hiervoor voldoende ruimte is.

De circulatie tussen het Bevrijdingsplein en het stationsplein wordt volledig aangepast met eenrichtingsverkeer (ook voor het openbaar vervoer). Verkeer van het Bevrijdingsplein naar het stationsplein gebeurt via de Suikerkaai, door het toepassen van eenrichtingsverkeer komt er voldoende ruimte vrij voor het busverkeer om vlot de Bospoortbrug op te draaien. In de andere richting volgen de Basiliekstraat en Arkenvest om vervolgens de Bergensesteenweg op te draaien. De doorstroming op de Bergensesteenweg richting het Bevrijdingsplein is een aandachtspunt.

Een belangrijk aspect is de kwalitatieve uitbouw van de haltes tot comfortabele opstapplaatsen, met aandacht voor de fiets als voor- en natransport. In eerste instantie dienen de openbaar vervoerknooppunten van de nodige accommodatie en informatie worden voorzien voor de wachtende reiziger.

De huidige hoofdhaltens in Halle zijn de volgende:

- De eerste hoofdhalte "Station" is uitgebouwd als een busstation met 9 perrons en een mogelijke overstap naar de spoorwegen. Het station is uitgerust met een gratis fietsenstalling, stationsparking en een voorverkooppunt van De Lijn.
- De tweede hoofdhalte "Park" bevindt zich op de Basiliekstraat tussen de Arkenvest en de Suikerkaai. De bussen halteren op de rijbaan in de Basiliekstraat. Wegens de huidige beperkte ruimte kan deze halte niet uitgebouwd worden als een volwaardige hoofdhalte. In het kader van het enkelrichtingsverkeer op de Basiliekstraat komt hier ruimte vrij voor de uitbouw van volwaardige hoofdhaltens voorzieningen in de richting van de Arkenvest. Op de Suikerkaai wordt de hoofdhalte "Park" uitgebouwd in de richting van het station.

Daarnaast is ook aan volgende haltes een goede halteaccommodatie (minimaal een schuilhuisje) aan de orde:

- Halte Ziekenhuis
- Halte Dassenveld
- Halte Bergensesteenweg/Arkenvest
- Halte A Demaeghtlaan ter hoogte van de Ziekenhuislaan
- Haltes aan de scholen

Ten gevolge een mogelijke noordelijke routevoering doorheen het centrum dienen volgende haltes idealiter ook uitgerust te zijn met een aangepaste halteaccommodatie:

- Halte Nederhem
- Halte Possozplein

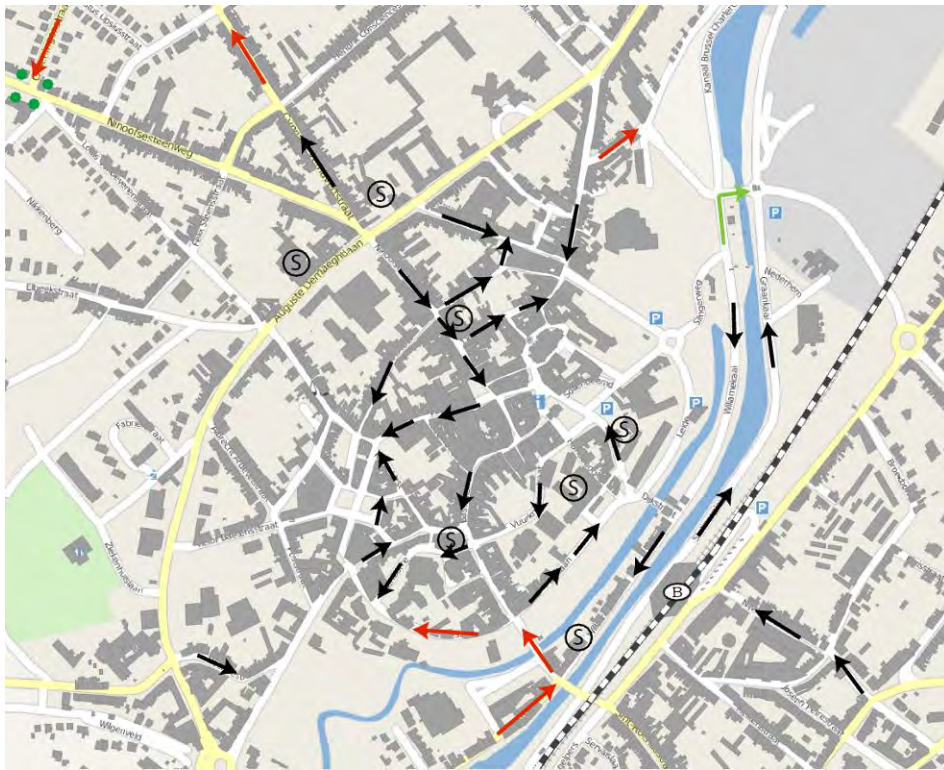
Autoverkeer

In de kern van Halle wordt maximaal ingezet op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Enkele strategisch gekozen straten zorgen voor de ontsluiting van de binnenstad en leiden de bezoekers zo vlot mogelijk langs of naar de gewenste parkings. De andere straten worden meer in functie van de stadsbewoners en de centrumbezoekende voetganger en fietser gezien.

In het kader van eventueel sluipverkeer doorheen het centrum wenst de stad om de doorwaadbaarheid van het centrum beperkt te behouden.

Er wordt gekozen voor twee ontsluitende routes voor het centrum, langs het noorden via de route Slingerweg/Brusselsesteenweg - Possozplein en langs het zuiden via de lus Suikerkaai – Arkenvest – Bergensesteenweg. Deze lussen leiden de bezoekers langs de belangrijkste parkings. Monitoring van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en dynamische parkeerborden en bewegwijzering moet het parkeerzoekend verkeer doorheen de stad beperken. Dit laatste gebeurt op (middel)lange termijn zodra de (ondergrondse) parkeergarages Arkenvest en Possoz-plein gerealiseerd zijn en op de GLP- parkings door middel van lussen het tellen van de voertuigen mogelijk is.

De strategische keuze wordt gemaakt om de wegen door het centrum te blijven categoriseren als lokale weg type III. Rondom het centrum worden wel lokale ontsluitingswegen type II geselecteerd. Onder meer de route Suikerkaai en Arkenvest – Bergensesteenweg blijven een belangrijke functie vervullen als ontsluiting van Halle naar het station en Sint-Rochus.



LEGENDE:

- Gemeentegrens
- (B) Station
- Bestaand enkelrichtingsverkeer
- Enkelrichtingsverkeer invoeren
- Verplicht rechtsaf invoeren
- Verkeerslichten
- (S) Scholen

Circulatieplan Halle-centrum (beleidsplan, stad Halle, 2012) ↑

Naast deze twee belangrijkste ontsluitingsroutes is het ook mogelijk om bijvoorbeeld via de Ninoofsesteenweg het centrum en haar parkings te bereiken. Echter gezien deze route deel uitmaakt van een belangrijke route voor voetgangers en doorheen de Volpestraat als winkelstraat loopt, is een bewegwijzering en promotie van deze route niet gewenst.

Het huidige circulatieplan blijft behouden en wordt uitgebreid op volgende punten:

- Enkelrichtingsverkeer op Suikerkaai – Basilliekstraat – Arkenvest
- Opwaardering route Scheepswerfkaai – Lariellestraat en uitrusting van de aansluiting op de N6 Brusselsesteenweg via verkeerslichten.

Naar aanleiding van de proefopstelling in het najaar van 2011 volgde een evaluatie door het college. Globaal gezien is de nieuwe circulatie positief, er werden enkele verbeterpunten geformuleerd. Het behelst het plaatselijk herschikken van enkele parkeerplaatsen, het voorzien van nodige belijningen, het markeren van enkele zebra's en een uitbreiding van de zone 30.

Categorisering van de wegen en hun ruimtelijke gevolgen.

Dit mobiliteitsplan doet een aantal wijzigingsvoorstellen voor de categorisering.



LEGENDE :

— Gemeentegrens

Ⓟ Station

Categorisering

— Hoofdweg

— Secundaire weg I

- - - Secundaire weg II

... Secundaire weg III

— Lokale weg I

—••••• mogelijks nieuwe lokale weg
(ligging indicatief)

— Lokale weg II

Categorisering beslist beleid (beleidsplan, stad Halle, 2012). ↑



Categorisering gewenst beleid (beleidsplan, stad Halle, 2012). ↑



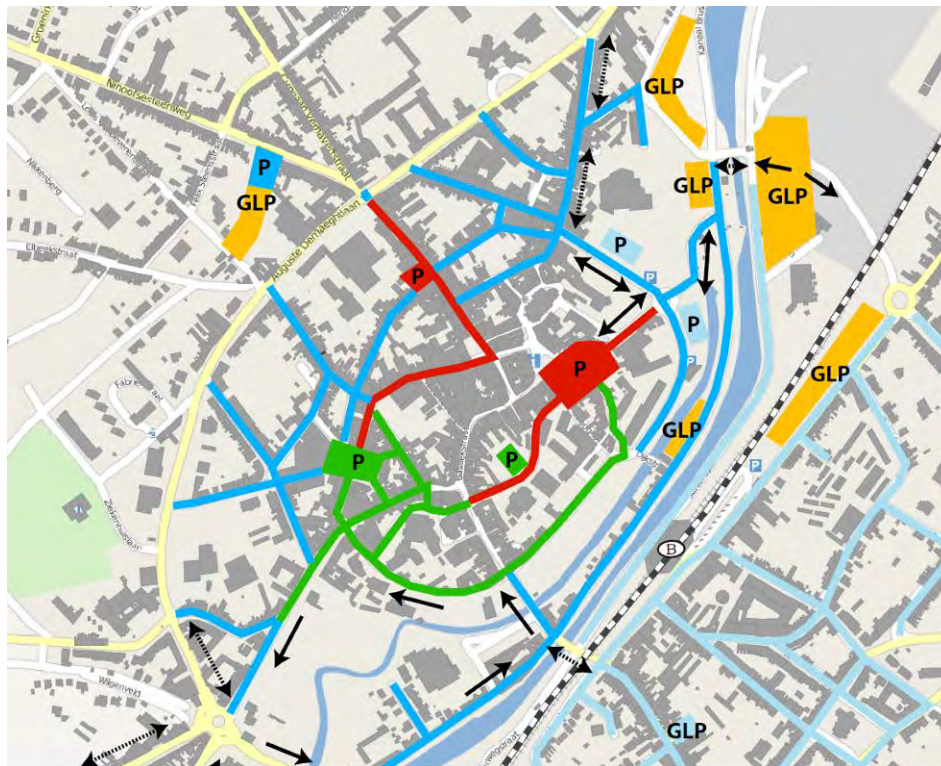
Categorisering gewenst beleid ikv geplande projecten (beleidsplan, stad Halle, 2012). ↑

Parkeerbeleid

Globaal gezien richt het parkeerbeleid zich op betalend parkeren in de stedelijke kern, schijfparkeren aan de rand van de kern en woonzones en gratis lang parkeren verderop.

Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek kan gesteld worden dat de Stad Halle globaal gezien over voldoende parkeercapaciteit beschikt.

De huidige openbare parkeercapaciteit in het centrum van Halle (betaalparkeren, schijfparkeren en GLP gratis lang parkeren) bedraagt 3091 parkeerplaatsen.



LEGENDE :

- Gemeentegrens
- (B) Station
- GLP Gratis lang parkeren
- Reddige zone Betaalzone zonder bewonerskaart (max 2 uur)
- Grüne zone Betaalzone met bewonerskaart (max 2 uur)
- Blauwe zone Blaauwe zone dmv schijfparkeren (max 2 uur)
- Lichtblauwe zone Lichtblauwe zone dmv schijfparkeren (max 3 uur)
- Ontsluitingsroute
- ⋯ Toevoer ontsluitingsroute
- P Parkeerterrein

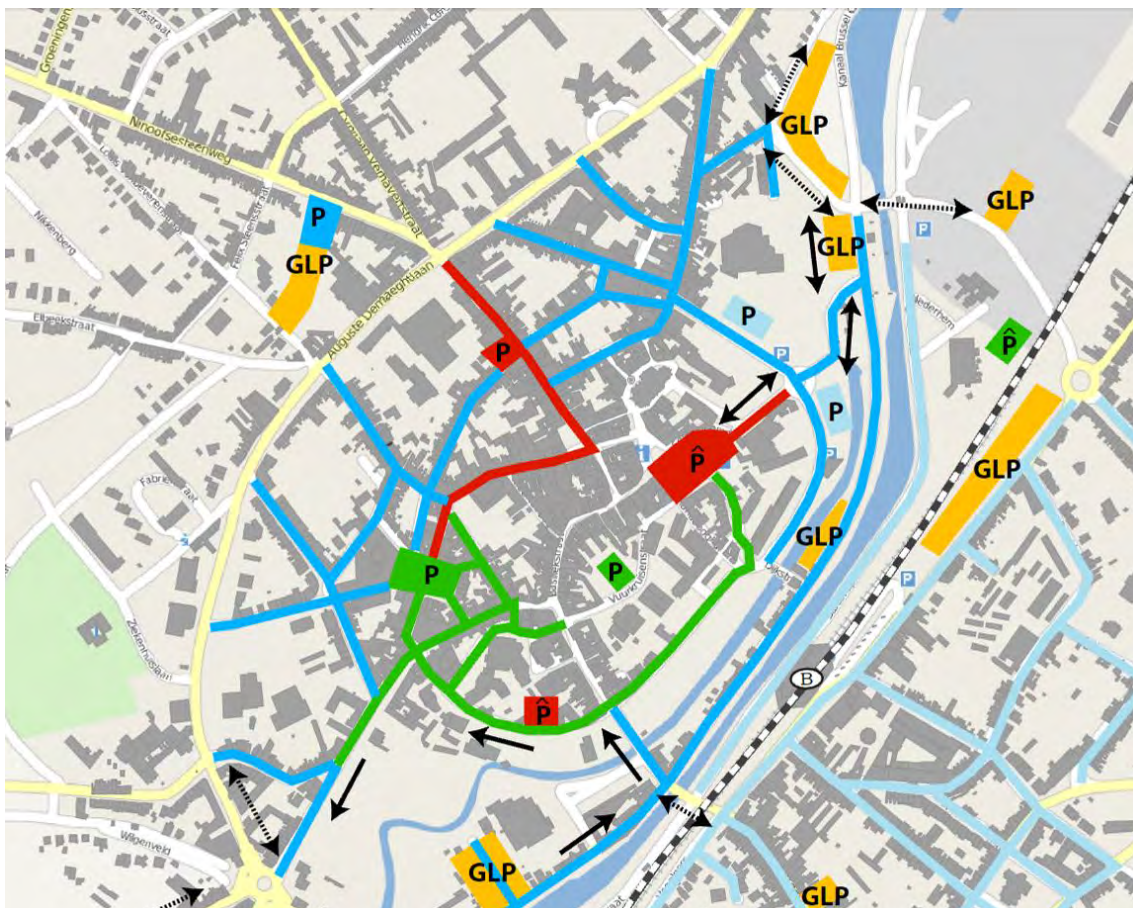
Parkeerplan korte termijn (beleidsplan, stad Halle, 2012). ↑

Globaal kan geconcludeerd worden dat er een verschuiving plaatsvindt naar het zuiden toe. De bijkomende attractiepool Arkenvest kan dit rechtvaardigen. Ook zal er in het noorden ter hoogte van Nederhem een verhoging van het parkeeraanbod gerealiseerd worden. De nieuwe ontwikkelingen (wonen, werken en recreatie) in combinatie met het bestaande grote aantal pendelaars rechtvaardigen een verhoging van het parkeeraanbod in deze zone.

verschuivingen in de parkeerbalans in Halle-centrum

Locatie	Saldo betaalzone	Saldo GLP
Parking Arkenvest	+250 pp	0 pp
parking Suikerkaai	0 pp	(max) +160 pp
mogelijks opheffen parking Vuurkruisenlaan	(max) -48 pp	0 pp
mogelijks ondergrondse parking Possozplein	0 pp	0 pp
parkeerplaatsen BPA Nederhem	0 pp	+ 269 pp
parkeergebouw aan het station	+330 pp	0 pp
verdwijnen GLP Nederhem	0 pp	- 438 pp
Totaal	(max) +532 pp	(max) -6 pp

Op gebied van private parkeerplaatsen zullen volgende projecten concreet voorzien in hun eigen private parkeerbehoefte: Arkenvest – bewoners (80), Dreamland – winkel (160), Dreamland – bewoners (140) en Dreamland – bezoekers – korte duur (40).



Parkeerplan middellange termijn (beleidsplan, stad Halle, 2012). ↑

Het parkeerplan binnenstad Halle

Op 1 maart 2006 is de parkeerregeling in Halle centrum en in de stationsomgeving gewijzigd. Binnen het plangebied zijn er twee betalende zones van kracht, namelijk een rode en een een groene zone. In de gele en de blauwe zone mag gratis geparkeerd worden (parkeerschijf) Aan de rand van het centrum zijn er de parkings waar gratis lang mag geparkeerd worden.

Bewoners in het bezit van een bewonerskaart kunnen op de meeste plaatsen in het centrum zonder tijdsduurbepanking parkeren. Werknemers, handelaars,... kunnen zonder tijdsduurbepanking parkeren op de stadsrandparkings. Daarnaast kunnen zij zich een abonnement aanschaffen.

In de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan werd het parkeerplan voor het centrum op volgende punten bijgestuurd:

- Vereenvoudiging

Momenteel geldt binnen de stad Halle een complex parkeerplan met zes verschillende parkeerregimes. Een vereenvoudiging van dit parkeerplan met het terugdringen van het aantal regimes is duidelijker voor de gebruikers en komt de handhaving ten goede.

De huidige rode en groene zones zijn voornamelijk bestemd voor bezoekers aan de stad die bereid zijn te betalen voor een parkeerplaats vlakbij het historisch centrum en de winkelstraten. Het is de bedoeling dat, door een doordachte tarifiering en een maximale parkeerduur van drie uur, de parkeerplaatsen roteren en de kans op een vrije plaats gegarandeerd blijft. In de oorspronkelijke groene zone kan nog geparkeerd worden door bewonerskaarten, maar niet meer in de rode zone.

De blauwe en gele zone worden samengevoegd tot één zone met schijfparkeren. In de straten in het centrum geldt een blauwe zone met een beperking van twee uur, in de stationsomgeving en op parkings De Bres en Leide mag maximaal drie uur geparkeerd mag worden met de schijf.

Deze zonering moet inspelen op de behoefte van de bewoners die met een bewonerskaart onbeperkt kunnen parkeren en bezoekers die maximaal twee of drie uur geparkeerd blijven. Indien men langer wenst te parkeren, dient uitgeweken te worden naar een GLP in de omgeving of een bewonerskaart voorgelegd te worden.

Om deze zones te ontlasten en de bewoners te stimuleren hun tweede, derde, vierde... voertuig te parkeren op een GLP in de omgeving, blijft het aantal bewonerskaarten het beste beperkt tot één per huishouden. Indien de parkeerdruk in bepaalde zones erg hoog blijft, wordt de periode waarin de regels gelden verlengd tot 19u of 20u.

In elk geval dient de zone waarin geparkeerd mag worden met een bewonerskaart beperkt te worden tot de omgeving van de woonplaats. Momenteel zijn de zones waarin bewoners met hun kaart mogen parkeren immers zeer groot: afhankelijk van hun woonplaats mogen zij in het ganse centrum of de ganse stationsomgeving gratis en onbeperkt parkeren.

In het huidige parkeerplan behoren de Basiliëkstraat en Dekenstraat tot een blauwe zone. Dit is niet consequent aangezien zij direct grenzen aan de verkeersvrije straten in het centrum. De parkeerplaatsen in deze straten zijn dan ook permanent volzet. Indien het parkeerplan doorgetrokken wordt, zouden deze straten moeten behoren tot de betaalzone. Deze straten beschikken echter over een zodanig beperkt aantal parkeerplaatsen dat het plaatsen van een ticketautomaat verlieslatend zou zijn. Deze plaatsen kunnen gebruikt worden als zone voor 15 minuten laden en lossen.

Parking De Gooikenaar kent overdag en hoge bezetting van langparkeerders waardoor klanten van de handelaars uit de buurt niet meer kunnen kortparkeren. 20 tot 25 parkeerplaatsen worden voorzien als blauwe zone. Onderzoek is nodig of eventueel een parkeergebouw mogelijk is op deze locatie.

- Tarifiering en tijdsduur

Een doordachte tarifiering in de betaalzones en een juiste maximale parkeerduur zijn belangrijke elementen bij het sturen van het parkeerpatroon van de parkeerders.

- De betaalzones moeten voldoende vrije plaatsen dichtbij het historisch centrum en de winkelstraten garanderen voor bezoekers van de stad die bereid zijn hiervoor te betalen.
- De zones met schijfparkeren richten zich op kortparkeerders (maximum twee of drie uur) en bewoners met een bewonerskaart.
- Bewoners met een tweede, derde, vierde... voertuig of bezoekers die langer dan drie uur wensen te parkeren en niet bereid zijn hiervoor te betalen hebben een volwaardig alternatief in de GLP waar gratis en onbeperkt geparkeerd mag worden.

Vooruitlopend op het mogelijk invoeren van ondergronds parkeren is een aangepaste tarifiering een belangrijk aspect voor het succes ervan. Het moet de bedoeling zijn dat bezoekers en bewoners met een tweede, derde, vierde... voertuig, die langer dan drie uur wensen te parkeren midden in het centrum en bereid zijn hiervoor te betalen (via ticket of abonnement) terecht kunnen in een ondergrondse parking. Het parkeren in het centrum bovengronds richt zich dan op parkeren van korte duur met een hoge rotatie. Hiertoe wordt een progressief tarief gehanteerd bovengrond en een degressief tarief ondergronds.

- Handhaving

Handhaving is cruciaal voor het slagen van het parkeerplan. De politie heeft momenteel een handhavingbeleid met betrekking tot parkeren, dat met volgende aspecten wordt aangevuld:

- Door een eenvoudig en eenduidig regime en een informatiecampagne rond het parkeerplan dient de bevolking in de eerste plaats op de hoogte te zijn van de reglementering.

- o Door systematische controles verhoogt de pakkans voor foutparkeerders en het rechtvaardigheidsgevoel van de burgers. Hiertoe kan een externe firma ingeschakeld worden of extra politieagenten. De gemeente voorziet twee extra politieagenten.

- Parkeercirculatieplan centrum

Globaal gezien worden twee parkeerroutes uitgewerkt:

- o een zuidelijke route via Suikerkaai en Arkenvest,
- o een noordelijke route via de parkings Leide en De Bres en, indien er geen markt is, het Possozplein.

Dergelijke verdeling moet het parkeerzoekend verkeer doorheen het centrum verminderen en past in de denkpiste om op lange termijn twee ondergrondse centrum- parkings te bouwen: onder het Possozplein in het noorden en de Arkenvest in het zuiden.

Langsheen beide parkeerroutes zijn de volgende parkeerregimes mogelijk:

- o betaalde parkeerplaats voor korte duur op straat
- o betaalde parkeerplaats voor lange duur in een ondergrondse garage in hartje centrum
- o gratis lang parkeren op wandelafstand van het centrum

Dit biedt perspectieven tot volledige monitoring van de parkeercirculatie: indien de parking Arkenvest of Possozplein volzet is, wordt verkeer dat de stad binnenrijdt, automatisch geleid naar respectievelijk de parking Suikerkaai of de parking Leide of De Bres. Zo kan de lus met Arken-vest en Suikerkaai gemonitord worden via een dynamisch parkeerverwijssysteem dat aan de Bospoortbrug en het Bevrijdingsplein de bezetting van de parkings aangeeft.

In de praktijk wordt ook de route Ninoofsesteenweg – Volpestraat – Minderbroederstraat gebruikt om naar het centrum en haar parkings te rijden. Deze route valt echter samen met een belangrijke voetgangeras en loopt doorheen de Volpestraat als winkelstraat loopt. Bovendien is de parking op het Oud-Strijdersplein toch vooral gericht op de stedelijke diensten. Derhalve wordt gekozen om deze route niet als ontsluitingsroute te bewegwijzeren en promoten.

- Possozplein en Vuurkruisenlaan parkeervrij

Uit het onderzoek bleek dat de beschikbare parkeercapaciteit in de rode zone rondom het Possozplein slechts voor de helft gebruikt wordt. Enkels tijdens avondactiviteiten in het Vondel wordt de parking goed gebruikt. Op marktdagen, wanneer de parkeerbehoefte juist stijgt, is deze zone reeds grotendeels parkeervrij. Het komt er dus op neer dat het Possozplein doorgaans ofwel halfvol of parkeervrij is.

De lage bezettingsgraad vormt echter voor niemand een probleem en er wordt gekozen om de parkeerbalans te behouden zoals ze is. De gemeente wenst haar bewoners en bezoekers een vrije parkeerplaats te garanderen vlakbij het historisch centrum en de winkelstraten te parkeren, dit mits betaling weliswaar/ Bezoekers en bewoners die niet bereid zijn een hoog parkeertarief te betalen, kunnen hun voertuig gratis voor drie uur parkeren in de blauwe zone en onbepaald op de GLP.

De stad wenst op lange termijn de pleinfunctie van het Possozplein te verhogen. Door het parkeervrij maken van het Possozplein en de Vuurkruisenlaan kan de pleinfunctie geherwaardeerd worden en wordt de Vuurkruisenlaan een veiligere en aangenamere straat.

Door een ondergrondse parking kan de stad een vrije parkeerplaats vlakbij de winkelstraten en het historisch centrum blijven garanderen. Hierdoor wijzigt de parkeerbalans niet, maar zullen de voertuigen die nu bovengronds parkeren dit ondergronds doen.

- Stationsparking

Het station van Halle oefent een belangrijke functie uit als multimodaal overstappunt.

Gegeven de ligging van het station van Halle in het centrum van de stad is het niet wenselijk om nog meer pendelaars met de wagens aan te trekken. Er dient maximaal ingezet te worden op duurzame vervoerswijzen voor het voor- en natransport.

In het kader van het project Nederhem zullen een groot deel van de huidige terreinen verdwijnen, de huidige parkeerplaatsen zullen dan ook gecompenseerd moeten. Een parkeergarage vlakbij het station zal tegemoet kunnen komen aan pendelaars die dicht bij 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 dient voorkomen te worden dat pendelaars zouden parkeren in de omliggende straten van de stationsbuurt.

- Zoekzone ondergrondse parking Sint-Rochusstraat

De Sint-Rochusstraat kent er erg smal profiel. Volwaardige fietsvoorzieningen zijn hier moeilijk gegeven de huidige nood aan parkeerplaatsen in de straat. Er zal onderzocht worden waar en of een ondergrondse parking ter hoogte van de Sint-Rochusstraat mogelijk is. Hierdoor kunnen de parkeerplaatsen op straat verdwijnen, waardoor er ruimte komt voor een aangename en veilige doortocht, met volwaardige fietspaden en voetpaden.

- Fietsparkeerbeleid

In het parkeerbeleidsplan dient naast het autoparkeerbeleid de nodige aandacht worden geschonken aan het parkeerbeleid voor fietsers. Indien men het gebruik van de fiets (als alternatief voor de auto op korte afstanden) effectief wil afdwingen is het immers noodzakelijk naast goede fietsinfrastructuur langs de wegen, ook te zorgen voor een veilige en geordende fietsenstallingen op een aantal strategische punten, en dan meer bepaald aan/in:

- o De halteplaatsen van het openbaar vervoer, waar kwaliteitsvolle fietsenstallingen voorzien moeten worden, en waarbij het aantal afhankelijk is van het belang van de halte.
- o De halteplaatsen langs de belangrijkste assen van openbaar busvervoer, zoals de N6, aangezien de fiets in vele gevallen als voortransport kan dienen voor het openbaar vervoer.
- o De centra van de verschillende kernen, waar in de meeste gevallen de voornaamste openbare en winkelfuncties zijn gesitueerd. In het centrum van Halle kunnen fietsstallingsvoorzieningen worden voorzien aan de ingang van de openbare functies (stadhuis, politie, OCMW, bibliotheek,...) en nabij de Markt, bijvoorbeeld op het Possozplein. De fietsenstallingen aan de bibliotheek en op het Possozplein vervullen tevens eenzelfde functie naar de concentratie van winkelvoorzieningen (Basiliekstraat, Maandagmarkt, Volpestraat, ...).
- o de sportcomplexen, jeugdlokalen en de recreatieve parken en bossen;
- o de belangrijkste tewerkstellingszones, teneinde de fiets als vervoermiddel in de woonwerkrelatie te stimuleren

Op (middel)lange termijn kan gestreefd worden naar de realisatie van een netwerk van veilige en overdekte fietsenstallingen, waarbij eveneens de mogelijkheid wordt geboden om fietsen te huren.

De stad voerde reeds een studie uit waarbij bezorgd werd dat in elke kern minstens één bushalte een overdekte fietsenstalling bevat. Er zal een check-up uitgevoerd worden van fietsenstallingen aan alle attractiepolen voor zachte weggebruikers.

Bij nieuwe ontwikkelingen zal de stad erop toezien dat steeds voldoende fietsenstallingen worden voorzien.

3.4.2 STRATEGISCH COMMERCIEEL PLAN STAD HALLE (NOVEMBER 1997 – GEACTUALISEERD 2008-2010)

Het Mercurius beleidsplan voor de versterking van het commerciële centrum werd uitgevoerd in opdracht van de stad Halle, met inspraak van de betrokken handelaars en vertegenwoordigers. De eindvisie van het document werd goedgekeurd door de gemeenteraad en de Vlaamse minister voor KMO. Het document legt op deze wijze mee de basis voor de uitwerking van de ruimtelijke (economische) structuur van de handelskern.

De volgende algemene standpunten voor de handelskern werden aanvaard:

- De ontwikkeling van een krachtige en attractieve commerciële kern;
- Een duidelijke afbakening en aanpak van het handelscentrum;
- Randzones met goed uitgebouwde functies die complementair zijn aan het handelscentrum;
- De evolutie naar een verkeersluwe binnenstad (op lange termijn);
- De stimulatie van het openbaar vervoer;
- De inrichting van voetgangers- en fietsverbindingen naar het centrum
- Een duidelijk parkeerbeleid (langparkeren aan de rand van het centrum); de toegankelijkheid tot parkeermogelijkheden en de bereikbaarheid van het centrum moeten opgewaardeerd worden;
- de woonfunctie (complementair aan de handelsfunctie) wordt versterkt; wooninbreiding moet handel ondersteunen;
- Shopping for fun wordt aangemoedigd door de verdichting van loopcircuits;
- Rond de Grote Markt moet de cultuur-historische beleving prioriteit krijgen in combinatie met een aanbod van horeca en diensten;

RUP Parklaan-Zenne-Vondel situeert zich quasi volledig in de deelzone Handelszone Centrum⁶. Het fragment van de Basiliekstraat tussen de Parklaan en de Willamekaai, werd ondergebracht in de Handelszone A. Demaeghtlaan (de eerste gordel rond de handelskern). De Willamekaai bevindt zich buiten het handelsgebied.

In de enquête bij het strategisch commercieel plan werd de verkeersafhandeling en -veiligheid als belangrijkste factor aangeduid tot verbetering van het handelscentrum. Toerisme en een betere parkeerregeling worden beschouwd als de belangrijkste mogelijkheden om handel aan te wakkeren.

Ruimtelijk sterke punten:

- morfologisch aaneengesloten gebied
- historische kern met aantrekkelijk gebouwenbestand
- verkeersluwe straten
- verweving functies
- potentieel
- parkings bij rand van de stad
- evenementen en activiteiten

Ruimtelijk zwakke punten:

- niet uniforme inrichting van het openbaar domein
- centrale handelsgebied wordt gekenmerkt door een minimale verweving van functies
- kleine winkels (gemiddeld 49m²)
- beperkte wandel- en fietsroutes
- onafgewerkte structuur Possozplein en Leide (rand van de binnenstad)
- weinig boeiende openbare verlichting
- ontbrekende groenstructuur
- onvoldoende aandacht voor binnenpanden (bestaande stegen en doorgangen vergroten de doorwandelbaarheid van de binnenstad in functie van handel, wonen en recreatie)
- parkeerdruk
- onduidelijke structuur parkeervoorzieningen

Toekomstvisie vanuit het Mercuriusplan

- verstevigen stedelijk weefsel met verweving van functies
- uitwerken stedelijke groenstructuur
- structurering van het openbaar domein
- historische kern versterken
- verkeerscirculatie- en signalisatieplan: prioritaire krachtlijn toegankelijkheid voor voetganger, fietser, autobestuurder.
- Herwaardering van de bestaande pleinstructuren en binnenpanden: creëren van doorsteken en nieuwe groene ruimten.
- Erfinrichting bij Paterskerk
- Possozplein herstructurering noodzakelijk. Daarbij moet de kleinschaligheid van de aanpalende straten ten de toegankelijkheid naar de stad in acht genomen worden.
- Groenas langs de Zenne (verbinding Elisabethpark-Bres)
- Bijkomende voetgangers- en fietsverbinding over kanaal
- Inrichting van poorten bij het binnenkomen van de stad
-

Actualisatie

Het Strategisch Commercieel Plan werd inmiddels reeds geactualiseerd, onder meer in functie van het project Arkenvest. Hierbij wordt voor de stad Halle een visie gevormd voor een verdere ontwikkeling van de detailhandel en aanverwante functies in 2020. De studie behandelt het huidige centrumgebied in relatie tot de uitbreidingsmogelijkheden die zich op de locatie Arkenvest voordoen.

⁶ De volgende factoren vormen bepalende elementen van het actuele functioneren van het handelscentrum:

- 40% van de marktbezoekers (do en za) komt exclusief voor de markt. Van die marktbezoekers is ca. 40% bezoekers niet afkomstig van Halle. Zo'n 65% van de bezoekers bedient zich van de wagen.
- Van alle shoppers in de Basiliekstraat is ca. 30% van de bezoekers afkomstig uit Halle. Ca. 71% van de bezoekers bedient zich van de wagen.

In het rapport worden onderstaande uitgangspunten voor centrumontwikkeling vooropgesteld. Het RUP Parklaan-Zenne-Vondel wordt gekaderd binnen deze randvoorwaarden:

- clustering van de winkels met het oog op combinatiebezoek en een hogere aantrekkingskracht. Het centrumgebied wordt hiertoe afgebakend en zal omsloten worden door de Grote Markt/Basiliek in het noorden, het project Arkenvest in het zuiden, de Volpestraat in het westen en de Basiliekstraat in het oosten. Trekkers en bronpunten dienen hierbinnen gelokaliseerd te zijn op strategische locaties;
- creëren van een aantrekkelijke woonomgeving en een prettig verblijfsklimaat teneinde een goed functionerend centrumgebied tot stand te brengen;
- realisatie van winkelcircuits;
- een goede bereikbaarheid en voldoende parkeermogelijkheid nabij het centrum. In het zuidelijk deel van het centrum blijkt nood te zijn aan bijkomende parkeergelegenheid. Een verhoging van het parkeeraanbod bij Arkenvest is noodzakelijk;
- ruimte creëren in de binnenstad om ketenbedrijven en grotere winkels aan te trekken. De nodige ruimte kan hiervoor gevonden worden in het project Arkenvest;
- verschillende deelmilieus worden tot stand gebracht in het centrum teneinde het multifunctioneel karakter te versterken. Hierbij wordt het winkelgebied geconcentreerd rond de Basiliekstraat, Melkstraat, Maandagmarkt, Volpestraat en Ninoofsesteenweg. De horeca concentreert zich rond de Grote Markt en het cultuuraanbod in de omgeving van het Possozplein. Startende ondernemingen worden bij voorkeur gelokaliseerd rond de Nieuwstraat, de Korte Vest en de omgeving van het Oudstrijdersplein. In de buurt van de Hoornstraat wordt een functiemenging vooropgesteld;
- een kwalitatieve publieke ruimte;
- integratie van water en groen in het centrumgebied;
- verkeersvrije/verkeersluwe winkelstraten realiseren om de verblijfskwaliteit van het centrumgebied te verhogen;
- uitbreidingen van het centrum dienen aan te sluiten op het bestaande centrum en loopstromen. Voor het nieuwe project Arkenvest wordt hiertoe een optimale ontsluiting gerealiseerd via de Basiliekstraat en de Molenborre. Daarnaast dient een upgrading plaats te hebben van het oudere deel van het centrum.

3.4.3 GEMEENTELIJK NATUURONTWIKKELINGSPLAN (1996)

Goedgekeurd in de gemeenteraad en door AMINAL, afdeling Natuur in het kader van het milieuconvenant.

De beleidsvisie van de stad Halle inzake natuurontwikkeling spitst zich in de eerste plaats toe op het behoud van het biologisch potentieel.

Een ander voorname en relevante beleidsdoelstelling is het verbeteren van de waterkwaliteit en de structuurkenmerken van de waterlopen.

Een essentieel onderdeel van het stedelijk natuurbeleid moet ook een verwevingsbeleid bezitten. Een verweving tussen diverse functies van de ruimte (woongebied, industrie, landbouwgebruik en recreatie) met de natuur.

Gezien de enorme impact van de stedelijke ontwikkeling op de open ruimte en de natuurwaardevolle gebieden zal de ecologische inpasbaarheid van bestaande economische gebieden in de toekomst voorop moeten staan. Dit veronderstelt de ontwikkeling van een ecologisch netwerk in de industrie- en woongebieden. Natuurontwikkelingen gebeurt hier door kleinschalige projecten. Concrete realisaties kan gebeuren onder de vorm van erfbeplanting, schermgroen rond industriële gebouwen en loodsen, aangepaste straatNAAM-beplanting en andere kleinschalige projecten. Dit gebeurt door de goedkeuring van vergunningen te laten koppelen aan de aanwezigheid van groenschermen. De niet bebouwde ruimte kan verzekerd blijven door een rangschikking of een BPA (RUP).

Specifiek ijvert de stad Halle voor het behoud van kleine landschapselementen (KLE's).

Het GNOP suggereert binnen de Groene Wenselijkheidkaart kleinschalige natuurprojecten in woongebieden die worden gerealiseerd door soortbeschermingsplannen, bescherming van oude muurvegetaties, ecologisch beheer van parken en plantsoenen, aangepaste straatnaambplantingen,...

Het GNOP vraagt aandacht voor waterkwantiteitsbeheer m.b.t. het gedeelte van de Zenne ter hoogte van de binnenstad. Waterkwantiteitsbeheer heeft vooral een belangrijke impact op de rivierstructuur. Behoud van kleine landschapselementen, het aanbrengen van deflectoren en stroomversnellingen, beplanting van de oevers, selectief bermbeheer, aard van beschoeiingen... en het al dan niet ruimen van slibafzettingen.

3.5 OVERIGE WETGEVING EN STUDIES MET RUIMTELIJKE IMPACT

3.5.1 ERFGOEDZORG

Verschillende beleidsnota's geven voor het plangebied het specifieke belang aan van het historisch en bouwkundig erfgoed. In de periode 1995-1997 werd het inventarisatieproject *Stedenbouwkundige en architecturale analyse van de historische kern van de Stad Halle* uitgevoerd. Hierdoor werden de waardevolle architecturale elementen van het stadscentrum -een belangrijke troef in de aantrekkingskracht van Halle- nader in kaart gebracht. Dit inventarisatieproject mondde in 2005 uit in het praktische werkdocument *Halle 434, de Inventaris van het stedenbouwkundig en architecturaal erfgoed in de historische stadskern*. De studie biedt een actuele en wetenschappelijke inventaris van het bouwkundig erfgoed van de stadskern⁷ en een aanvulling op de basisinventaris van het bouwkundig erfgoed door de Vlaamse Gemeenschap. Beide studies dienen als fundament voor de uitbouw van een samenhangend en ruimtelijk beleid voor de historische binnenstad en zijn patrimonium.

3.5.1.1 Bouwen door de eeuwen heen⁸

De inventaris van het cultuurbezit in Vlaanderen –architectuur (1977) functioneerde als de basis waarop het nieuwe decreet tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten werd gegrondvest.

Het boekdeel Halle-Vilvoorde, één van de eersten in de reeks, is vandaag door zijn ouderdom gedeeltelijk achterhaald, enerzijds door de gewijzigde toestand van het patrimonium, maar evenzeer door een gewijzigde methodiek van inventariseren. Zo was er in de eerste inventarissen nauwelijks aandacht voor recent bouwkundig erfgoed (na 1800). Op die wijze ontbreken de fraaie herenhuizen bij het kanaal Brussel-Charleroi volledig in het overzicht. De hiaten in het overzicht van Bouwen door de eeuwen heen worden voor het plangebied ingevuld door het inventarisatieproject van Sint-Lukasarchief.

De actualisatie van de inventaris als basis voor het huidige decreet tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten wordt verder gezet door het VIOE.

De gebouwen in het plangebied die als waardevol voor het architectonische patrimonium werden omschreven, worden opgesomd in de onderstaande lijst.

locatie / benaming	beknopte beschrijving/kenmerken
Basiliekstraat 1	Hoekhuis van drie bouwlagen daterend XVIII B
Basiliekstraat 2	Rijhuis van drie traveeën met oudere kern
Basiliekstraat 6	Drieverdiepingshuis van twee traveeën met oudere kern
Basiliekstraat 15	Rijhuis van drie traveeën uit XIX met emire en régence-versiering
Basiliekstraat 17	Rijhuis van drie traveeën uit XIX
Basiliekstraat 19-21	(Beschermd monument) verdiepingshuis daterend uit XVIII B
Basiliekstraat 28	Rijhuis anno 1903 met gevel in geglazuurde tegels
Basiliektstraat 33,35	Drieverdiepingshuizen uit XIX (met recente begane grond)
Basiliekstraat 36-38-40	Verbouwde huizen met oudere kern
Basiliekstraat 49	Drieverdiepingshuis met eclectische invloed 1880
Basiliekstraat 52	Rijhuis met gevel XVIII, kapel met datum 1834
Basiliekstraat 59	(beschermd monument) rijhuis met volutengevel, XVIII c

⁷ De gegevens van de inventarisatie (1995-1997) werden geactualiseerd tot 2005. Jos Vandenbreeden, Guido Picalausa, Linda Van Santvoort e.a., *Halle 434, inventaris van het stedenbouwkundig en architecturaal erfgoed in de historische stadskern*, Halle, 2005.

⁸ Christianne De Maegd en Suzanne van Aerschoot, *Bouwen door de eeuwen heen. Inventaris van het cultuurbezit in België. Architectuur, dl. 2n Vlaams Brabant Halle-Vilvoorde*, Gent, 1977.

locatie / benaming	beknopte beschrijving/kenmerken
Basiliekstraat 63	Drieverdiepingshuis XVIII
Basileikstraat 65	Rijhuis met neoclassicistische inslag beging XIX
Basiliekstraat 69-71-73	Drieverdiepingshuizen met geglazuurde geveltegels daterend begin XX
Basiliekstraat 79	Verbouwd rijhuis met elementen originele gevel XVIIIc
Basiliekstraat 89	Recente constructie met herbruikte Louis XVI-elementen XVIII B
Joseph Possozplein, z. nr.	Drieverdiepingshuizen met neoclassicistische gevel XIX
Korte Vest 12	Herenhuis 1907
Korte Vest 13-15	Huizen met steil zadeldak en oudere kern XVIII
Korte Vest 19-21-23-25-27-29-31-33	Reeks arbeidershuisjes begin XIX
Korte Vest 14-16-18-20-22	Gelijkaardige huizenrij XIX
Maandagmarkt 1	Herbouwd huis (1918) ter vervanging woning 1696
Sollembeemd 11	Dubbelhuis van drie traveeën XVIII B
Steenweg naar Bergen 1	Hoekhuis van drie bouwlagen en vijf traveeën met een schilddak (uitzicht uit XIX)
Steenweg naar Bergen 2	Arduinen steekboogdeur uit XVIII B
Steenweg naar Bergen 4	Rijhuis met kern XVIII B
Steenweg naar Bergen 5	Rijhuis met manke vorm en het achteraan steile dak wijst op oude kern
Steenweg naar Bergen 7-9	Aanwezige oudere kern (achtergevels)
Steenweg naar Bergen 10	Dubbelhuis 'Au Cheval Noir' met kern XVII-XVIII
Steenweg naar Bergen 13	Rijhuis (XVIII B) met steekboogvensters en rijk uitgewerkte deuromlijsting
Steenweg naar Bergen 15	Rijhuis (XVIII B)
Steenweg naar Bergen 17-19	Verbouwde huizen (begin XIX)
Steenweg naar Bergen 21-25	Rijhuizen waarvan aandak met vlechtingen wijst op oudere kern
Steenweg naar Bergen 22-24	Voorheen één ruim breedhuis (einde XVIII) in loop van XIX-XX gecementeerd en aangepast(o.a. rondboogpoort)
Steenweg naar Bergen 27, 29, 31	Voorheen één huis (begin XIX)
Steenweg naar Bergen 37	Herbruikte rondboogpoortomlijsting
Volpestraat z. nr.	Voormalig Recolettenklooster
Volpestraat 17-19	Huis met steil zadeldak daterend uit XVIII b
Vuurkruisenstraat 8	Verdiepingshuis van drie traveeën met oudere kern

3.5.1.2 Halle 434

Zie kaart feitelijk-juridische toestand

Halle 434, de Inventaris van het stedenbouwkundig en architecturaal erfgoed in de historische stadskern, uitgevoerd door Sint-Lukasarchief, biedt een actuele en wetenschappelijke inventaris van het bouwkundig erfgoed van de stadskern. In tegenstelling tot de objectgerichte inventarissen van de Vlaamse Gemeenschap, is deze inventaris opgebouwd vanuit een stedenbouwkundige benadering. Merkwaardige gebouwen worden onderzocht in relatie tot hun ruimtelijke context, in functie van de al dan niet aanwezige begeleidende architectuur.

Op basis van deze benadering werden 434 gebouwen in de stadskern weerhouden voor selectie in de inventaris. Veertien deelruimtes, gerelateerd aan het erfgoed, werden onderscheiden. Hun kritische beschrijving geeft aanwijzingen voor toekomstige beleidsmaatregelen.

Onderstaande lijst geeft een opsomming van de geselecteerde gebouwen binnen het plangebied. Telkens wordt daarbij aangeduid of voor een geselecteerd gebouw zijn *intrinsieke architecturale kwaliteit* domineert of zijn *begeleidende* (ondersteunende) (beeld) functie. Deze begeleidende gebouwen staan garant voor de ruimtelijke identiteit van een gebied. Voor het behoud van het karakter van de historische stadskern is het daarom essentieel deze gebouwen met zorg op te nemen in het ruimtelijk beleid door middel van aangepaste bouwvoorschriften.

zone nr.	straatnaam	nr.	waarde	compositie
2	Korte Vest	5 t.e.m. 13	begeleidende gebouwen	geheel
	Korte Vest	10 t.e.m. 12	merkwaardige gebouwen	geheel
	Korte Vest	15 t.e.m. 17	merkwaardige gebouwen	geheel
	Korte Vest	16	begeleidend gebouw	geheel
	Korte Vest	19 t.e.m. 33	begeleidende gebouwen	geheel
	Korte Vest	20 t.e.m. 22	begeleidende gebouwen	geheel
4	Bergensesteenweg	1	begeleidend gebouw	
	Bergensesteenweg	2 t.e.m. 6	begeleidende gebouwen	geheel
	Bergensesteenweg	10	begeleidend gebouw	
	Bergensesteenweg	16	merkwaardig gebouw	
	Bergensesteenweg	19	begeleidende gebouwen	
	Bergensesteenweg	22 t.e.m. 24	merkwaardige gebouwen	geheel
	Bergensesteenweg	26	begeleidend gebouw	geheel
	Bergensesteenweg	33 t.e.m. 37	begeleidende gebouwen	geheel
	Bergensesteenweg	39	merkwaardig gebouw	geheel
	Bergensesteenweg	13	merkwaardig gebouw	geheel
	Bergensesteenweg	15	begeleidend gebouw	geheel
5	Maandagmarkt	1	begeleidend gebouw	
	Maandagmarkt	10	begeleidend gebouw	geheel
	* Maandagmarkt	14 t.e.m. 16	begeleidende gebouwen	geheel
	Beestenmarkt	1	merkwaardig gebouw	geheel
	* Beestenmarkt	19	begeleidend gebouw	
6	Beestenmarkt	20	merkwaardig gebouw	geheel
	Basiliekstraat	100 t.e.m. 120	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	113 t.e.m. 121	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	129	begeleidend gebouw	
	Basiliekstraat	95 t.e.m. 99	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	88	merkwaardig gebouw	
	Basiliekstraat	83 t.e.m. 85	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	69 t.e.m. 79	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	66 t.e.m. 68	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	59	merkwaardig gebouw	
	Basiliekstraat	45 t.e.m. 55	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	44 t.e.m. 46	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	28 t.e.m. 34	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	22 t.e.m. 24	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	10 t.e.m. 18	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	33 t.e.m. 41	begeleidende gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	37	merkwaardig gebouw	geheel
	Basiliekstraat	15, 19 t.e.m. 21	merkwaardige gebouwen	geheel
	Basiliekstraat	17	begeleidend gebouw	geheel
	Basiliekstraat	7 t.e.m. 11	begeleidende gebouwen	geheel
Basiliekstraat	2	begeleidend gebouw		
Stoofstraat	1	begeleidend gebouw		
8	Leeuwenstraat	3 t.e.m. 5	begeleidende gebouwen	geheel
	Leeuwenstraat	9	begeleidend gebouw	
	Oudstrijders plein	11 t.e.m. 14	begeleidende gebouwen	geheel
	Oudstrijders plein	1 t.e.m. 4	begeleidende gebouwen	geheel
	Oudstrijders plein	5 t.e.m. 10	begeleidende gebouwen	geheel
	Van Ruycheveld straat	9	begeleidend gebouw	
	Van Ruycheveld straat	3	begeleidend gebouw	
	* Minder Broederstraat	4 t.e.m. 6	begeleidende gebouwen	geheel
	Minder Broederstraat	1	begeleidend gebouw	
11	Volpestraat	1	begeleidende gebouwen	
	Volpestraat	5	begeleidende gebouwen	
	* Volpestraat	16 t.e.m. 22	begeleidende gebouwen	geheel
	Volpestraat	17 t.e.m. 21	begeleidende gebouwen	geheel
	Volpestraat	25	merkwaardig gebouw	
	* Volpestraat	28	merkwaardig gebouw	
	* Volpestraat	38	merkwaardig gebouw	
	Nieuwstraat	4 t.e.m. 14	begeleidende gebouwen	geheel
	Nieuwstraat	6	begeleidend gebouw	
Nieuwstraat	zonder nummer	merkwaardig gebouw		

zone nr.	straatnaam	nr.	waarde	compositie
13	J. Possozplein	6 t.e.m. 8	begeleidende gebouwen	geheel
14	Handbooghof	13 t.e.m. 17	begeleidende gebouwen	geheel
	Leide	zonder nummer	begeleidend gebouw	
	Parklaan	1	begeleidend gebouw	
	Parklaan	4	begeleidend gebouw	
	Parklaan	7	begeleidend gebouw	
	Parklaan	8 t.e.m. 11	begeleidende gebouwen	geheel
	Vondel	6	begeleidend gebouw	
	Vondel	41	begeleidend gebouw	
	Vondel	zonder nummer	begeleidend gebouw	

* Deze gebouwen bevinden zich niet volledig binnen de afbakening van het RUP. In functie van een coherent straatbeeld worden voor deze gebouwen evenwel bepalingen opgenomen m.b.t. de gevels.

De studie Halle 434 identificeerde binnen het historische stadscentrum 14 stedenbouwkundige clusters. Binnen het plangebied van RUP Parklaan-Zenne-Vondel treffen we fragmenten van 8 (!) van de 14 deelgebieden met kenmerkende bouwkundige specificaties terug. Aan iedere zone koppelt de studie stedenbouwkundige principes die als handleiding kunnen dienen voor een toekomstig ruimtelijk beleid gericht op respect voor het historisch erfgoed:

- Zone 2 – Vesten (Korte Vest);
 Architectuur: gaaf geheel van kleine arbeidershuisjes met oorsprong in de eerste helft van de 19^e eeuw.
 Ruimtelijk advies: kleinschaligheid en eenheid van de architectuur bewaren / geen erkers, balkons, beperkte bouwhoogte (max. twee en een halve bouwlaag) / aandacht voor straatritme.
- Zone 4 – Bergensesteenweg;
 Architectuur: sterk gedifferentieerde bouwtypologie / oudere bebouwing in de historische kern.
 Ruimtelijk advies: bestaande waardevolle fragmenten behoeden voor architecturale manipulatie bij functiewijziging, eigendomsdeling,...
- Zone 5 – Ninoofsesteenweg (Beestenmarkt nr. 1 en 20);
 Architectuur: middeleeuws stadspatroon / verscheiden bebouwing
 Ruimtelijk advies: aandacht voor zichten in de historische kern / aandacht voor materiaalgebruik in overeenstemming met de stijlkenmerken van het gebouw.
- Zone 6 – Basiliëkstraat;
 Architectuur: overwegend neoclassicistische en klassiek eclectische architectuur / eenheid door regelmatige perceelsbreedte, gabariet en stijl.
 Ruimtelijk advies: aandacht voor winkelpuien met respect voor gevelopbouw en materiaalkeuze / toegankelijkheid van de etages met volwaardige woon- of commerciële functie.
- Zone 8 – Oudstrijdersplein (L. Theunckensstraat, Oudstrijdersplein, Leeuwenstraat, Van Ruycheveltstraat, Minderbroedersstraat);
 Architectuur: neoclassicistisch plein met vrij grote eenheid.
 Ruimtelijk advies: opmaak van strikte verordeningen die het plein opnieuw zijn eenheid bezorgen (bv. gevelbepeleistering)
- Zone 11 – Volpestraat (Volpestraat, Nieuwstraat);
 Architectuur: eclectische en neo-Vlaamse renaissancearchitectuur in afwisseling met weinig geïntegreerde en banale recente architectuur
 Ruimtelijk advies: Vermijden van uitholling van het aanwezige patrimonium door façadisme.
- Zone 13 – Possozplein (Possozplein, Sollenbeemd);
 Architectuur: chaotische en vormeloze Possozplein.
 Ruimtelijk advies: heraanleg stadskanker / heraanleg van het stedenbouwkundig weefsel waarin de merkwaardige monumenten worden geïntegreerd / Bebouwing pare zijde Sollenbeemd.

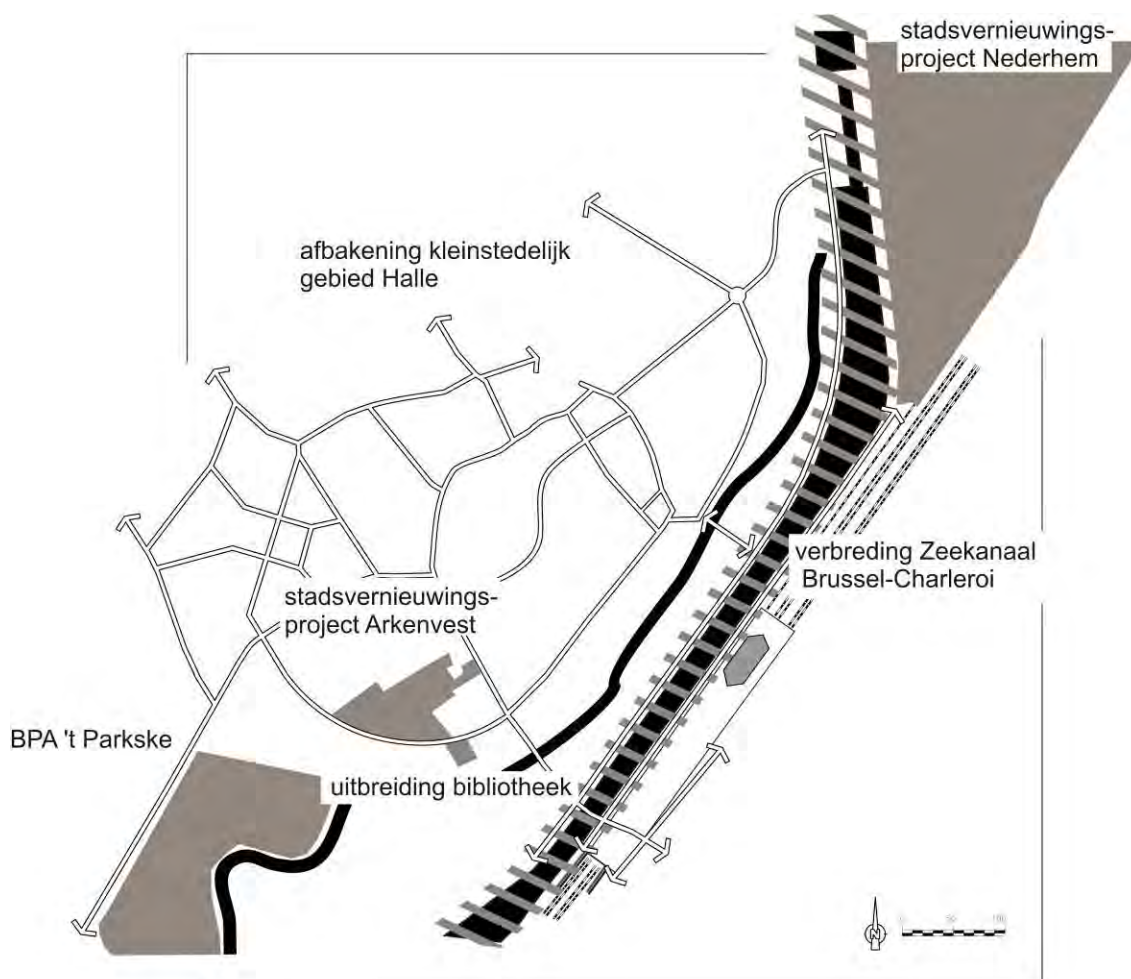
- Zone 14 – Zenne (Arkenvest, Molenborre, Vuurkruisenstraat, Handboorhof, Kolveniersstraat, Vondel, Parklaan, Leide);
 Architectuur: overgang tussen het historische stadshart en de kanaalzone / grote 19^e-eeuwse gebouwencomplexen (scholen) met weinig kwalitatieve uitbouwen
 Ruimtelijk advies: gedempte Zenne heeft geen gekende heraanleg gekend (blijvend letsel) / opnemen van de Leide in het historische stadsbeeld met een promenade...

Naast de voorgenoemde zones die zich geheel of gedeeltelijk situeren binnen het plangebied, is er ook nog een laatste zone buiten de afbakening van het BPA die van belang is voor de visievorming van het plan:

- Zone 7 – Kaaien (Willamekaai);
 Architectuur: grote stijlenwaaier van eclecticisme, neo-Vlaamse renaissance en Beaux-Arts stijl.
 Ruimtelijk advies: patrimoniumgericht beleid als visitekaartje van Halle / opmaak van een beleidsplan voor de stationsomgeving.

3.5.2 STRATEGISCHE PROJECTEN

Dit onderdeel geeft een korte toelichting bij de lopende strategische projecten die elk door hun ligging (in of aanpalend bij het plangebied) en hun impact (omvang, wijzigingen aan de huidige structuur) een groot belang hebben voor de toekomstige ontwikkeling van het plangebied Parklaan-Zenne-Vondel. In volgorde worden het stadsvernieuwingsproject Nederhem, stadsvernieuwingsproject Arkenvest, BPA 't Parkske, het PRUP afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle, de verbreding van het Kanaal Brussel-Charleroi en de uitbreiding van de bibliotheek besproken.



Aanduiding strategische projecten ↑

3.5.2.1 Stadsvernieuwingsproject Nederhem

Dit stadsontwerp werd specifiek ontwikkeld om de reconversie van het gebied Nederhem op gestructureerde wijze aan te pakken. Het ontwerp stelt een ambitieus doch haalbaar project voorop. Het project zal een totaal nieuw elan geven aan de noordoostelijke stadslob van Halle. Momenteel bieden de terreinen een desolate en slordige indruk.



Inrichtingsschets Nieuw-Nederhem (De Smet Vermeulen Architecten) ↑

Programma:

– Wonen

- Langsheen Zenne en kanaal wordt geopteerd voor appartementsbouw en hoogbouw. Zo krijgt Halle haar eigen “Wonen aan het water”-project. Bij de Bruggenweg worden meergezinswoningen voorzien die het poorteffect mee versterken;
- Het binnengebied wordt overwegend ingevuld met ééngezinwoningen in gesloten en halfopen tot open bebouwing. Jonge gezinnen krijgen opnieuw een plaats in de stad. Het totale project wordt opgevat als een verkeersarme woonwijk in het groen;
- Het project voorziet in zones waar de woonfunctie en de bedrijvigheid verweven (al dan niet gekoppeld) kunnen bestaan. Deze verweving wordt uitgewerkt ter hoogte van de voetgangersbrug naar Buizingen en in de lob tussen Zenne en kanaal.

– Aan wonen complementaire kantoren en bedrijven

- Kantoren en met de woonfunctie verweefbare kmo's vinden ruimte aan de randen van het woonproject en bij de spoorweg. Deze voorzieningen zorgen voor de nodige buffering van het woongebied ten opzichte van de treinsporen;
- De eigenlijke kantoren- en bedrijvenzone is gelegen in de onmiddellijke nabijheid van het station van Halle en vormt tevens een buffer tussen de sporen en het woongebied.

- **Zwembad en evenementenhal**
 - De uitbouw van nieuwe gemeenschapsvoorzieningen zoals een zwembad met diverse faciliteiten en evenementenhal dragen bij tot de verdere uitbouw van het stedelijke, socio-culturele en recreatieve weefsel en dus tot de verdere uitstraling van de stad;
 - Naast het zwembad zullen diverse aanverwante faciliteiten zoals fitness, sauna, cafetaria en dergelijke worden uitgebouwd;
 - De stad ziet de uitbouw van deze functies als een nieuwe hefboom om de desolate stadslob van Nederhem nieuw leven in te blazen;
- **Parking**
 - Stationsparkings: tussen de voorzieningen van het zwembad en het bedrijf Molens Dedobbeleer evenals op de zone tussen het bedrijf Molens Dedobbeleer en de sporen worden parkeermogelijkheden voorzien voor circa 215 wagens. Deze parkeerplaatsen zullen dienen als stationsparking. 's Avonds en in het weekend worden deze parkings eveneens benut door zwembadgebruikers en gebruikers van de evenementenhal;
 - Stadsrandparking Nederhem: tussen de woonvoorzieningen en het kanaal wordt een groen ingekaderde parking voorzien die moet dienen om:
 - o de bezoekers van de stadskern op te vangen;
 - o parkeerruimte te bieden aan bezoekers van zwembad en evenementenhal tijdens de werkdagen als de stationsparkings volzet zijn. 's Avonds en in het weekend kunnen de stationsparkings mee gebruikt worden.
- **Groene ruimte**
 - De uitbouw van een park bij de Zenne (zone voor natuurontwikkeling) en een park aan de Nederhemheuvel en de uitbouw van ingegroende parkings geven het gebied een aangename en leefbare uitstraling. De Zenne is ruimtelijk sterk structuurbepalend in het gebied aanwezig. Zij wordt opgewaardeerd als "rivier in de stad" waarbij een passief-recreatieve functie wordt gekoppeld aan ecologische ontwikkeling.
- **Hoofdontsluiting en stedelijk pleinen**
 - Het nieuw stedelijke plein bij het kanaal en de hoofdontsluiting van het project langs het kanaal vormen de blikvangers in het Nederhemproject;
 - Om de strategische locaties op korte termijn te kunnen ontwikkelen dient de nodige verkeersinfrastructuur te worden aangelegd. Concreet gaat het om:
 - o Herleggen van de Graankaai en de aanleg van de stationsparkings;
 - o Ontsluitingsinfrastructuur voor het zwembad en de evenementenhal;
 - o Ontsluiting van de bedrijvzone aanpalend aan de Nederhembrug;
 - o Herleggen van de Laroystraat en de aanleg van de stadsrandparking langs het kanaal.

Actualisatie:

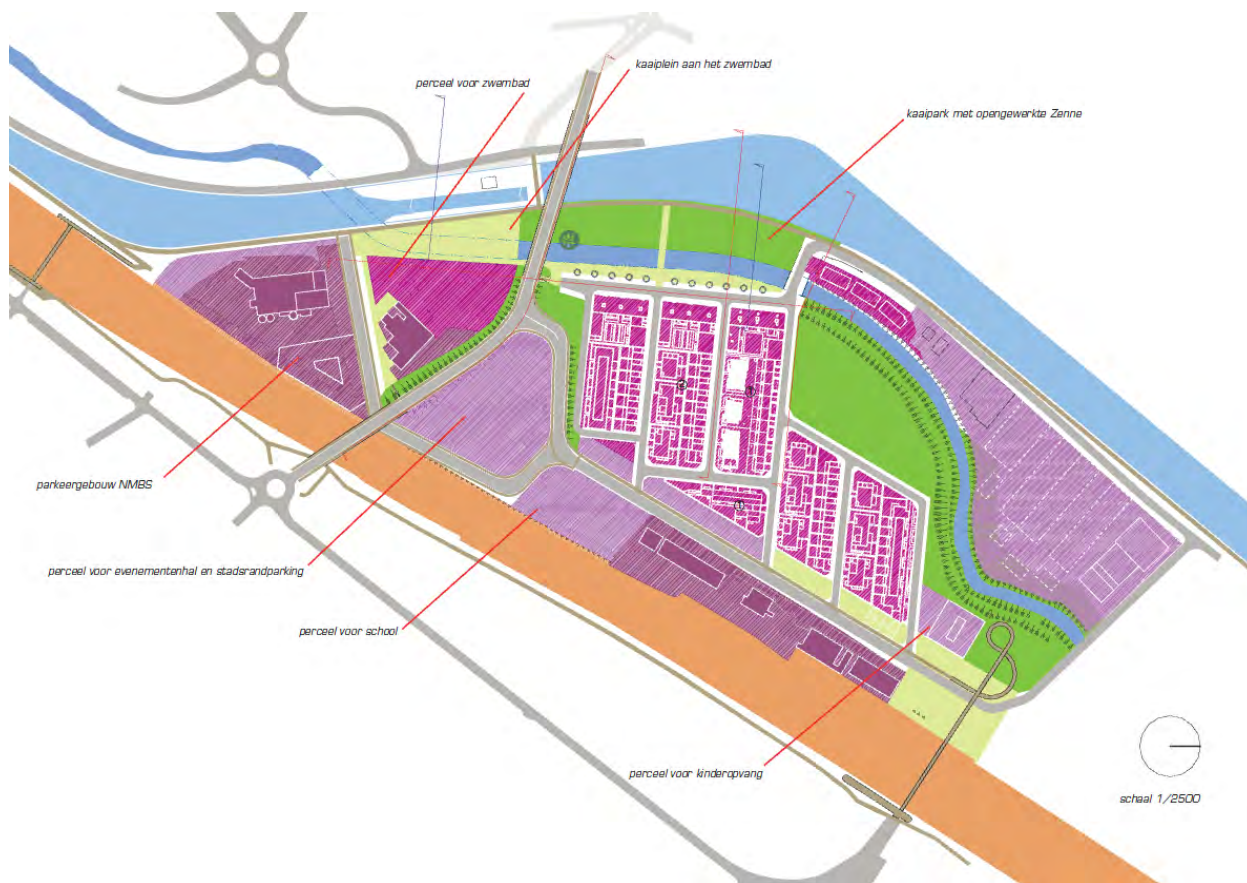
Het stadsontwerp Nederhem (2004) werd aangepast met het oog op een wijziging van het BPA.

Bij deze studie werd rekening gehouden met de projecten die in uitvoering of in studie zijn: woonproject Van Roey Projects – Haviland, het zwembad, de toekomstige evolutie doortocht kanaal door Halle, de ingekokerde Zenne, de Graankaai, het parkeergebouw NMBS, een mogelijke evenementenhal.

De wijzigingen t.o.v. stadsontwerp Nederhem (2004):

- **Behoud van de Nederhemweg op de huidige plek en het ruimtelijk beeld van de Nederhembrug**
 - De kostprijs is hiervoor de voornaamste reden. De beslissing noodzaakt een nieuwe locatie voor de eerlang te bouwen evenementenhal. Uit de streefbeeldstudie Zeekanaal volgen voorts nieuwe inzichten over de locatie van de sluis en over het toekomstige gewenste peil van het kanaal ter hoogte van Nederhem, en bijgevolg ook over het minimumpeil van het brugdek zelf. Er wordt naar gestreefd om de toekomstige brug te bouwen met maximaal behoud van de huidige Nederhemweg, m.a.w. met een zo klein mogelijk wegdeel waarvan hetzij het tracé, hetzij het wegpeil moet aangepast worden.
- **Schrapping van de zone voor bedrijvigheid langs de spoorweg**
 - De NMBS zal haar dienstgebouwen aanhouden en er derhalve weinig te ontwikkelen ruimte over blijft.
- **Het voornemen van de NMBS om een parkeergebouw op te richten aan het spoor**
 - Ten zuiden van de Nederhemweg is in het nieuwe stadsontwerp een driehoekig parkeergebouw ingetekend, met een aan de nieuwe wegenstructuur aangepaste ontsluiting.

- **De wens om voor het wonen aanvullend programma te voorzien**
 - Het gaat om een programma voor kinderopvang, lagere school, jeugd- of buurtlokaal en kantoren en praktijkruimtes voor vrije beroepen.
- **De dubbele ontsluiting van Nederhem**
 - De ontsluiting via de Jean Laroystraat/Felix Roggemankaai en de Porseleinstraat werd gehandhaafd, maar anders geïnterpreteerd dan voorheen.
- **De mogelijkheid tot kaipark**
 - Door het toekomstige peil van de Nederhembrug kan de kaai niet voor doorgaand autoverkeer tussen de Graankaai en de Jean Laroystraat/Felix Roggemankaai behouden blijven, maar passage van fietsers en voetgangers op de kaai kan. Dit maakt een autovrije kaai mogelijk, als een schakel in de afwikkeling van het fietsverkeer en als groene verblijfsruimte.
- **De overkant**
 - De concrete gevolgen voor de centrumzijde van het kanaal tegenover Nederhem werd niet onderzocht. In het stadsontwerp van 2004 werden hier kaaien met parkeermogelijkheden gepland, in een geheel met het kaiplein van Nederhem. Conceptueel horen deze ruimtes bij elkaar; ze liggen samen in de arena gevormd door de Zennevallei, het Zeekanaal en de spoorweg.



Inrichtingsschets stadsontwerp Nederhem Bis (De Smet Vermeulen Architecten) ↑

3.5.2.2 Stadsvernieuwingsproject Arkenvest

Het stadsvernieuwingsproject Arkenvest is een project gedragen door de stad, Vlabinvest, NV Arkenvest en Woonpunt Zennevallei (de sociale huisvestingsmaatschappij, hierna genoemd "de SHM"). De projectzone, gelegen tussen Arkenvest en Molenborre, zal ingevuld worden met een woon- en winkelcomplex, inclusief een woonproject met sociaal karakter. Vlabinvest en de SHM engageren zich voor het woonproject met sociaal karakter.

Er is reeds een schetsontwerp gemaakt waarin op de gegeven locatie een woon- en winkelcentrum ingeplant wordt. Het project voorziet ca. 12.000 m² retail, ca. 6.000 à 6.800 m² wonen (60 à 64 wooneenheden) en een parking met maximaal 360 parkeerplaatsen.

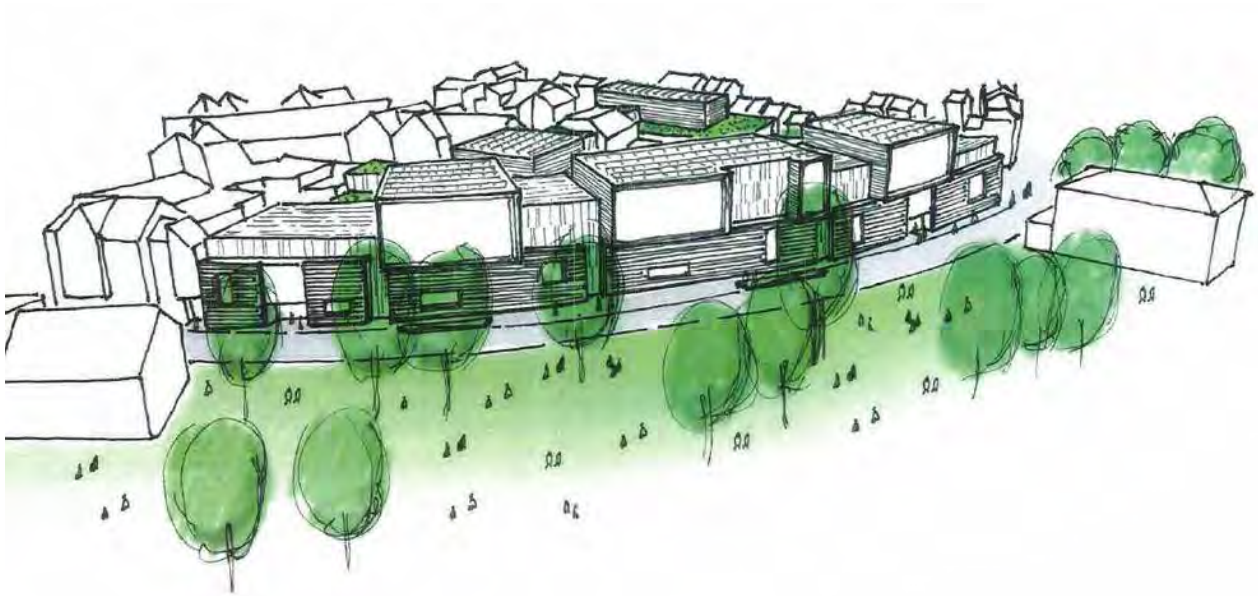


Arkenvest (gelijkvloers – 6 700 m²)



Arkenvest (eerste verdieping – 5 500 m²)

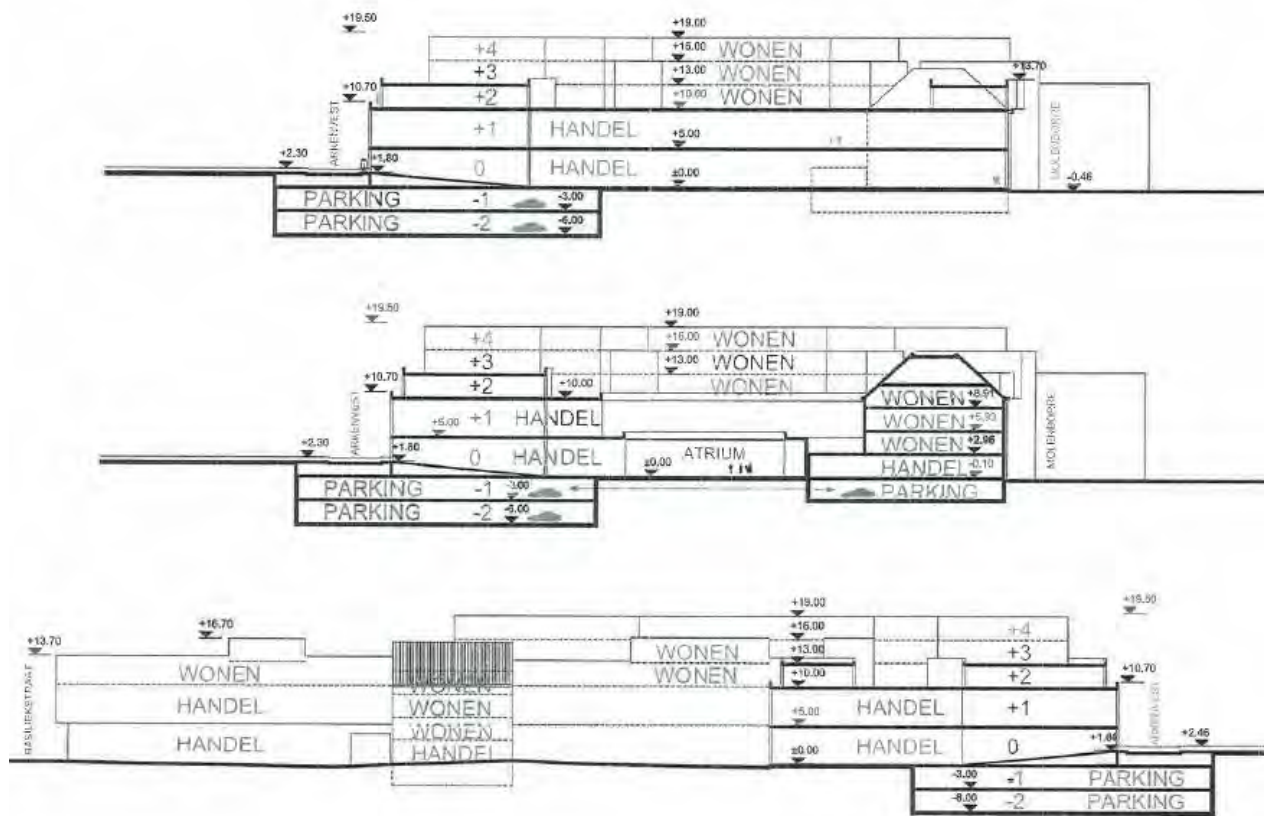
Schets bebouwde oppervlakte van het project Arkenvest (ds Architecten en Art & Build) ↑



Indicatief beeldmateriaal project Arkenvest (ds Architecten en Art & Build) ↑



Gevelaanzicht kant Arkenvest project Arkenvest (ds Architecten en Art & Build) ↑



Principiële snedes project Arkenvest (ds Architecten en Art & Build)↑

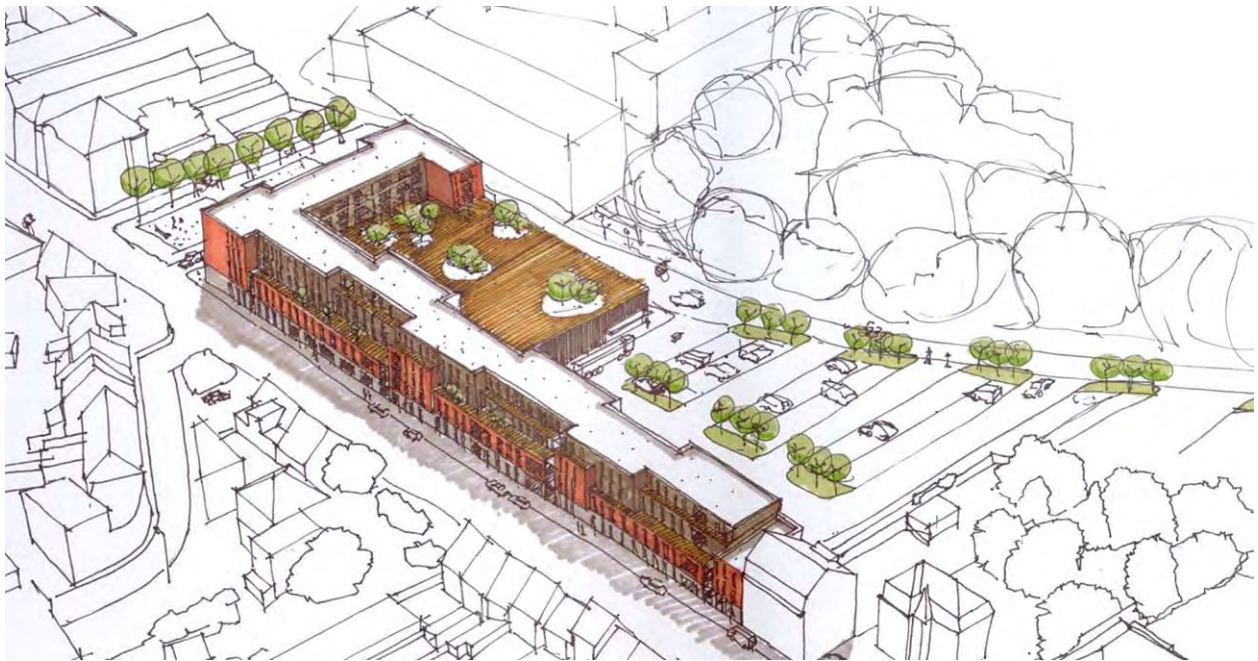
3.5.2.3 BPA 't Parkske

BPA 't Parkske werd opgemaakt om het gebied vanaf de Arkenvest en Bergensesteenweg tot bij het Kanaal (Suikerkaai) te herstructureren. Hierbij gaat bijzondere aandacht naar de volgende aspecten:

- Herbestemming van kmo-zone naar woongebied. Door de verplaatsing van nijverheidsactiviteiten van Colruyt nv ontstaat ruimte voor een inbreidingsgericht stadsontwikkelingsproject;
- Vrijkomen van de locatie van de stadsmagazijnen;
- Vraag naar bijkomende stadsparkings vanuit het mobiliteitsplan;
- Versterken van de groenstructuur van de Zennevallei;
- Wooninbreiding in het centrum van Halle. Verdichting van de woondensiteit in het centrum;
 - bestaande woningen 110 (11 wo/ha).
 - na realisatie van het BPA + 240 = 350 (35 wo/ha).

Het BPA 't Parkske kadert binnen de kernversterking van de stad Halle en de creatie van een groen lint langsheen de Zenne. Het BPA tracht de vroegere monofunctionele inrichting van het gebied (distributie) om te buigen tot een ontwikkeling met verweven functies: wonen, dienstverlening, commerciële diensten, kantoren, openbare functies. Deze functies integreren zich in het stedelijk weefsel en de Zennevallei. Het BPA heeft als doel om een groenas te creëren die langs de Zenne het centrum binnendringt. Deze groenas moet tot in het centrum doorlopen waar er een aansluiting wordt gerealiseerd op de groenas die het stadscentrum vanaf het noorden binnendringt.

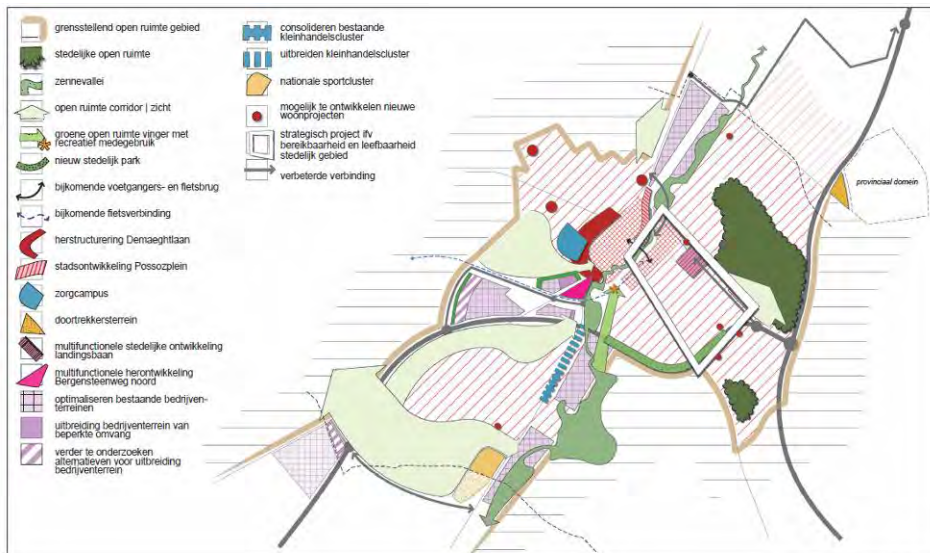
Het BPA voorziet bij de Suikerkaai, in de bocht van de Zenne, een voorstadsparking met groeninrichting voor langparkeerders. Deze zone kan toegankelijk gemaakt worden voor fietsers en voetgangers door een brug over de Zenne.



Indicatief schetsontwerp nieuwe ontwikkelingen langsheen de Bergensesteenweg op de huidige Colruytsite ↑

3.5.2.4 PRUP de afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle

Het plangebied is opgenomen in het KSG Halle en volgt vooropgestelde visie en normen van het kleinstedelijk beleid.



OMGEVING - juni 2012 - 1000401_FL_013-A4

De relevante elementen uit de gewenste ruimtelijke structuur

Infrastructuurle ingrepen voor het stedelijk gebied

- Een bijkomende voet- en fietsbrug tussen de binnenstad en het station.
Een bijkomende voetgangers- en fietsersbrug tussen de binnenstad en de stationsomgeving moet de barrièrewerking van kanaal en sporen milderden. Hierdoor wordt de binnenstad ook beter ontsloten met het openbaar vervoer (rechtstreeks in relatie tot het station als openbaar vervoersknooppunt).
- Een verbeterde noordelijke ontsluiting van de binnenstad naar N6
Een verbeterde noordelijke ontsluiting van de stadskern, het stadsontwikkelingsproject Nederhem en het station naar N6 lijkt aangewezen om Demaeghtlaan en het stadscentrum zoveel mogelijk van (bijkomend) wegverkeer te ontlasten.

Stedelijk gebied beleid inzake wonen

- Woonontwikkelingen in uitvoering van de woonprogrammatische van het gemeentelijk structuurplan. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is een woonprogrammatische opgenomen. De voorgestelde ontwikkelingen zijn belangrijk voor het opvangen van de stedelijke woonbehoeften op korte, middellange en lange termijn.
- Bijkomende mogelijkheden voor woonontwikkelingen in het stedelijk gebied
Hoewel er strikt genomen geen behoefte is aan bijkomend aanbod, zijn die gebieden met specifieke locatievoordelen zeer aantrekkelijk als stedelijke woonomgeving. Het stedelijk gebied beleid gaat in het algemeen uit van concentratie van bijkomende woongelegenheden in de stedelijke gebieden.

Onder andere voor het stadsontwikkelingsproject Possozplein:

Een herontwikkeling van de omgeving rond Slingerweg (zgn. stadsontwikkelingsproject Possozplein) is vooral ingegeven vanuit de kwaliteitsdoelstelling om de publieke ruimte van de binnenstad als geheel aangenamer te maken. Het herdenken van de rol, schaal en schakeling van publieke ruimten creëert vermoedelijk ook mogelijkheden om bijkomend woonaanbod te voorzien in gebouwen die de nieuwe publieke ruimte definiëren, al dan niet in combinatie met stedelijke voorzieningen.



Specifieke potenties voor een stedelijk aanbodbeleid inzake wonen zijn:

- o binnenstedelijk aanbod in hogere dichtheid
- o vlakbij een ruim aanbod van stedelijke (woonondersteunende) voorzieningen
- o zeer goede ontsluiting met het openbaar vervoer (buscorridor en op wandelafstand van het station Halle)
- o woonomgeving met (potentieel) specifiek karakter (historisch stadscentrum, nieuwe aangename pleinen, Zenne, zicht over kanaal).

Stedelijk gebied beleid inzake (grootschalige) stedelijke voorzieningen

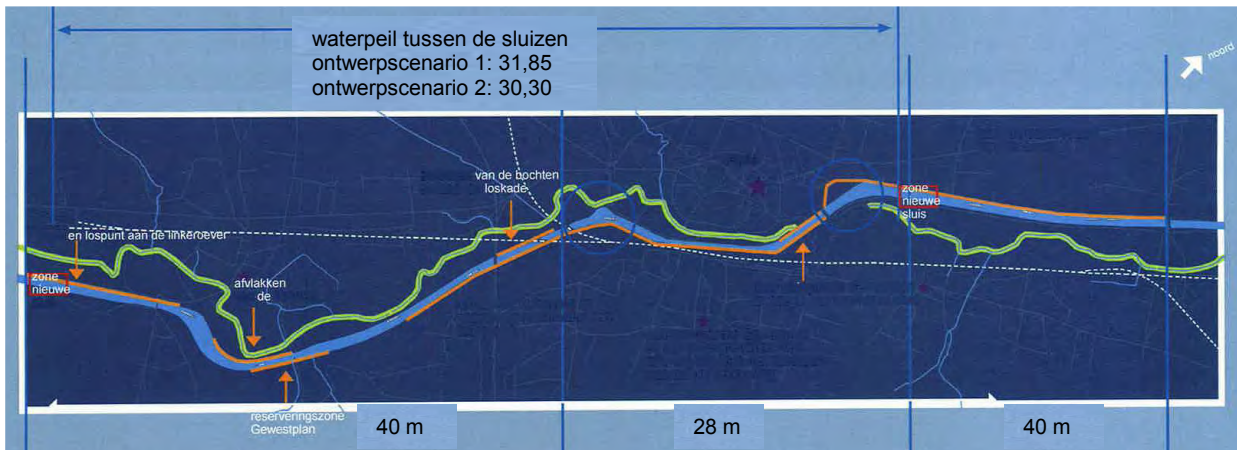
- Een bijkomende kwaliteitsversterking van de binnenstad door aanpak van de omgeving rond Slingerweg/kanaal (zgn. omgeving Possozplein).
Om ook in de toekomst aantrekkelijk te blijven als kleinstedelijk handels-, horeca en toeristisch centrum moet in de binnenstad een hoog kwaliteitsniveau worden nagestreefd en de eigen identiteit worden benadrukt. De sfeer en aanblik van de publieke ruimte speelt hierin een belangrijke rol.
De omgeving rond Slingerweg en langs het kanaal omvat opeenvolgende grote onbebouwde ruimte, grotendeels in gebruik als parkeerterreinen en ruigten. Deze omgeving sluit direct aan bij het historische stadscentrum, de Zenne en het kanaal en bepaalt mee het beeld dat bezoekers, gebruikers en bewoners van Halle meekrijgen. De ruimte wordt sterk gedomineerd door geparkeerde wagens en weginfrastructuur en heeft een perifeer karakter, hoewel ze in de binnenstad ligt.
In de omgeving zijn er verschillende (plannings-)initiatieven lopend (verbouwing oud stadhuis, omvorming oude brandweerkazerne tot jeugd- en cultuurcentrum, RUP Parklaan-Zenne-Vondel) maar er zijn ook nog heel wat onzekerheden (implicaties modernisering kanaal, parkeerbeleid en organisatie parkeren op langere termijn...).

3.5.2.5 Streefbeeldstudie Zeekanaal Brussel-Charleroi

Het kanaal Brussel - Charleroi behoort niet integraal tot de afbakening van het voorliggend RUP. Maar de verbreding van het kanaal zal consequenties hebben op de binnenstad van Halle.

In de streefbeeldstudie voor het kanaal werden twee ontwerpscenario's uitgewerkt.

Bij de plenaire vergadering van het concept streefbeeld kanaalomgeving op het grondgebied van de stad Halle, dd. 16/11/2011, gaven de aanwezige instanties de meeste voorkeur voor het eerste ontwerpscenario.

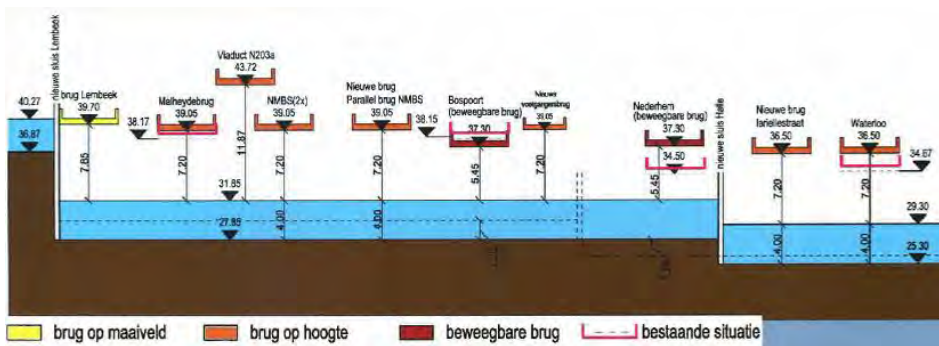


Scenario 1:

Verlaging van de kanaalbodem met 1,95m wat een verlaging van het waterpeil met 1,15m tot 31,85m impliceert. Hierdoor wordt het noodzakelijk de Bospoortbrug beweegbaar te maken een gevolg hiervan is dat een bijkomende vaste verbinding noodzakelijke wordt ter hoogte van de zwaaikom.

De waterbeleving ter hoogte van het centrum van de stad Halle ligt significant hoger door de kleinere verdieping van het waterpeil en de mogelijkheid tot het aanleggen van de verlaagde kades.

Op vlak van mobiliteit wordt een bijkomende verbinding gerealiseerd aan de rand van het centrum waardoor de beweegbare Bospoortbrug gebruikt zal worden voor lokaal stadsverkeer.

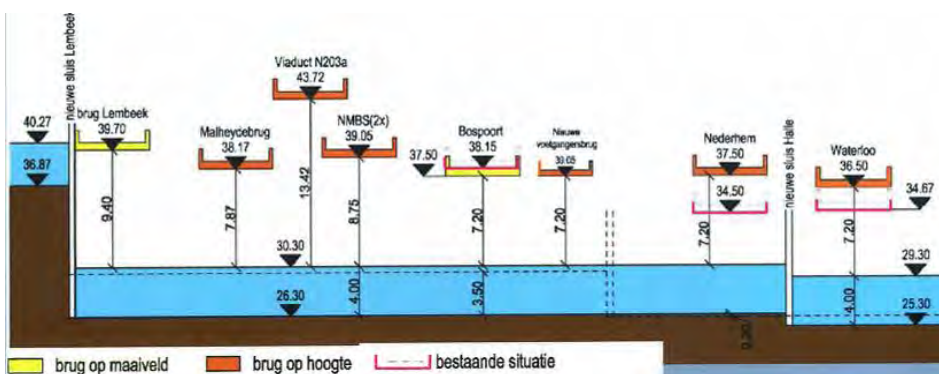


Scenario 2:

Verlaging van de kanaalbodem met 3,5m wat een verlaging van het waterpeil met 2,7 m tot 30,30m impliceert. Hierdoor kunnen alle bruggen als zijnde vaste verbindingen blijven bestaan.

Gezien de grote verdieping van het waterpeil wordt de waterbeleving ter hoogte van het centrum van Halle herleidt tot een minimum.

Op vlak van mobiliteit is in dit scenario een status quo ten opzichte van de huidige toestand.



3.5.2.6 Uitbreiding bibliotheek

De stedelijke bibliotheek is gelegen aan de Basiliekstraat/Arkenvest. De bibliotheek heeft nood aan meer ruimte waardoor er plannen voor de uitbreiding werden opgemaakt. Het gaat om een nieuwbouw die aansluit bij het bestaand gebouw. De grondoppervlakte bedraagt bijna 500 m², inclusief de nieuwe inkomhallen zowel vooraan als achteraan het gebouw. De uitbreidingen worden gerealiseerd in functie van verschillende leeshoeken, een media ruimte, en een nieuwe afdeling voor kinderen en volwassenen.



Gevelzichten project uitbreiding bibliotheek (Weysen & De Baere) ↑

4 ONTWIKKELINGSVISIE

Na een opsomming van de ontwerpdoelstellingen voor het plangebied, worden de basisconcepten die de ontwerpstrategie onderbouwen belicht. Aan de hand van al dit materiaal wordt de gewenste ruimtelijke toestand voor het plangebied besproken. Voor de onderbouwing van de gewenste ruimtelijke toestand worden in de bespreking van de deelruimten telkens ontwerpsleutels belicht. In de behandeling van deze ontwerpsleutels schuilen zowel de problemen als de oplossingen voor het bereiken van de gewenste ruimtelijke toestand. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een structuurschets en concrete aanzetten voor de inhoud van het RUP. De ontwikkelingsvisie werd opgemaakt voor een ruimer gebied dan de voorliggende afbakening.

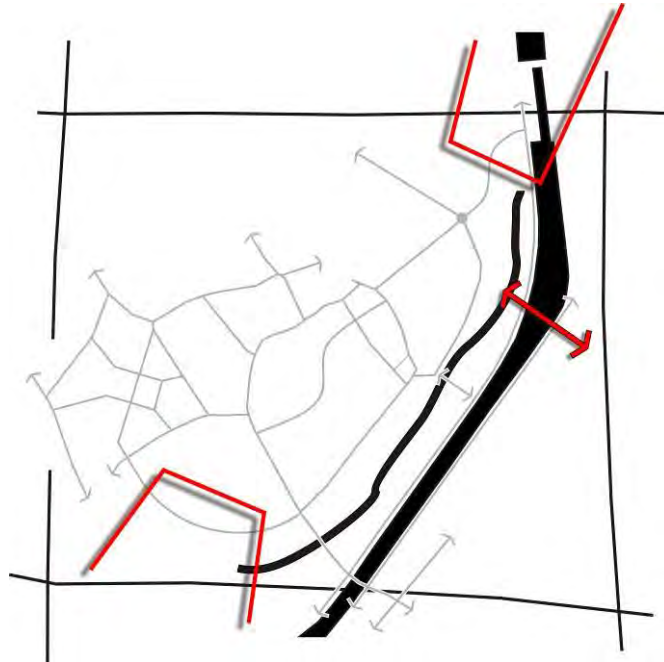
4.1 DOELSTELLINGEN

- Vaststellen van de randvoorwaarden voor het stadsvernieuwingsproject Arkenvest: verfijnen van de stedelijke functies tussen de Molenborre en Arkenvest.
- Kwalitatieve erfgoedzorg in samenhang met stedenbouwkundige ontwikkelingen: de waardevolle architectonische elementen van het stedelijk patrimonium dienen veilig gesteld te worden voor de toekomst. Tevens dienen de waardevolle elementen zichtbaar gemaakt te worden om de beeldkwaliteit van de binnenstad te versterken.
- Versterken van het commerciële weefsel in de kern van Halle: mogelijkheden creëren voor de kwalitatieve versterking en diversificatie van het handels- en horeca-aanbod, volgens de doelstellingen van het strategisch-commercieel plan.
- Uitbouw van nieuwe wandelcircuits: door de integratie van publieke en semi-publieke ruimtes, door de verhoogde toegankelijkheid van kwalitatieve binnengebieden, door een samenhangende, herkenbare en hoogwaardige inrichting van straten en pleinen.
- Realisatie van een groen lint langs de Zenne: de waterloop wordt opnieuw een structurerende leidraad in het stedelijk weefsel, begeleid door groene ruimte.
- Opwaardering van het Possozplein: de pleinranden, de pleininrichting (inclusief de omgeving van CC 't Vondel en de huidige brandweerkazerne) smeken om een kwalitatieve herinrichting (met respect voor de authentieke skyline van Halle-centrum).
- Ontwikkeling van een waterfront tussen Zenne en Kanaal: hier wordt ruimte voor wonen en nieuwe woontypologieën gecreëerd.
- Verhoogde verkeersveiligheid: de inrichting van de schoolomgeving binnen het plangebied eist bijzondere aandacht voor dit aspect.
- Realisatie van een voetgangers- en fietsersverbinding over de sporen en kanaal richting centrum

4.2 CONCEPTEN

Vijf ontwerpconcepten synthetiseren de ontwerpstrategie voor het plangebied. Ze leveren de fundamentele voor de gewenste ruimtelijke structuur. Ze bieden een houvast voor de ruimtelijke ontwikkelingen op lange termijn. Ze motiveren de oriëntatie van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

4.2.1 VERANKERDE STAD

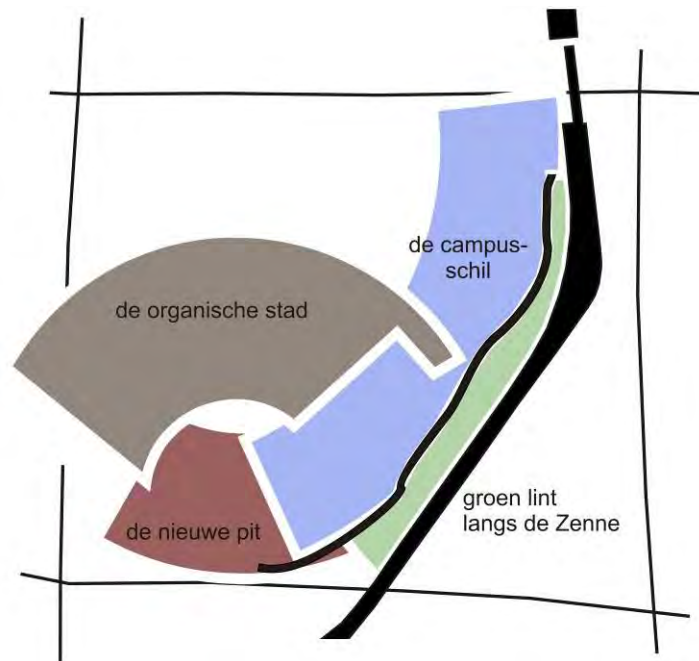


De Zenne, het Kanaal en de spoorweg Bergen - Brussel oefenen een effectieve barrièrewerking uit in het stedelijk gebied. Halle wordt bijna fysiek van zijn omliggende wijken gescheiden. Deze barrièrewerking uit zich in ongestructureerde stadsranden. Ze geven een troosteloze en eerder slordige eerste indruk van de stad.

Halle verankerd bindt de stad beter aan zijn waterkanten. De Zenne en het Kanaal komen meer centraal in de schijnwerpers te staan. Hierbij wordt ingespeeld op de strategische projecten Nederhem en BPA 't Parkske. Deze projecten verbinden de historische stadskern van Halle, als scharnieren, met zijn omliggende stedelijke gebieden.

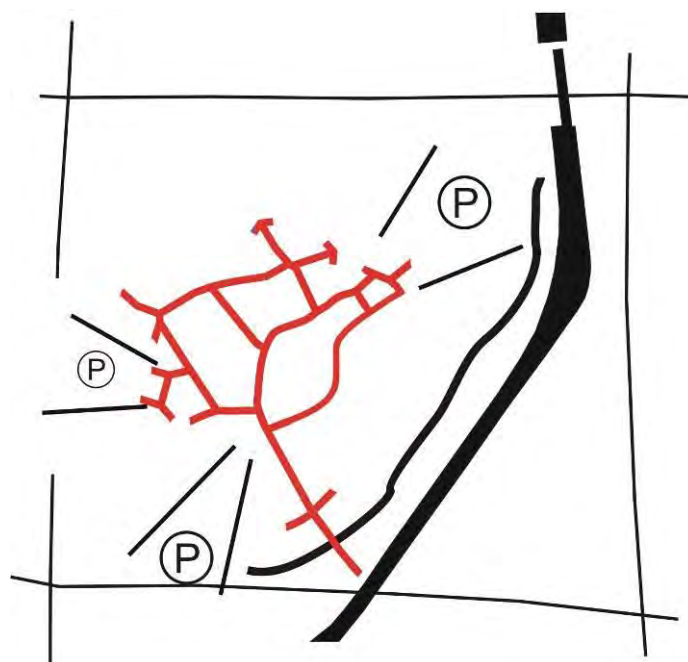
Opmerking: Door aandacht te besteden aan de ruimte bij het Kanaal en de Spoorweg, staat de ruimtelijke ontwikkelingspool van de 19^e-eeuw in de schijnwerpers. Bij de eeuwwisseling situeerde het kloppende hart van de stad zich hier: investeerders bouwden fraaie burgerhuizen, bedrijven werden vormgegeven als burchten van de nieuwe tijd (*Malteries Beeckmans*), vooraanstaande burgers verkozen een optrek in deze wijk (Villa Adrien Servais). Het patrimonium van dit verleden tekent de omgeving nog steeds. Bij de uitbouw van de stationsomgeving dient ingespeeld te worden op de aanwezigheid van dit erfgoed door de ondersteuning en versterking van zijn karakter. Halle beschikt hier over een troef, die ook toelaat een onderscheid te maken tegenover de historische stadskern (architectuur van de 14^e tot de 18^e eeuw) en Sint-Rochus (architectuur van het Interbellum, jaren 1920-1940).

4.2.2 GEDIFFERENTIEERDE STAD



Binnen het plangebied worden 4 deelgebieden onderscheiden. De deelgebieden verschillen ten opzichte van elkaar in karakter, door morfologie, bebouwingsvormen, door de graad van verweving, door belevingswaarde. De aanwezige verschillen worden aangegrepen voor een verdere gedifferentieerde evolutie, waarbij de stadsdelen hun eigen karakter verder kunnen ontwikkelen. In functie hiervan wordt een locatiebeleid uitgestippeld. Hierin wordt bepaald welke stedelijke functies tot de potentiële functies van het deelgebied behoren.

4.2.3 MULTIMODAAL BEREIKBARE WANDELSTAD

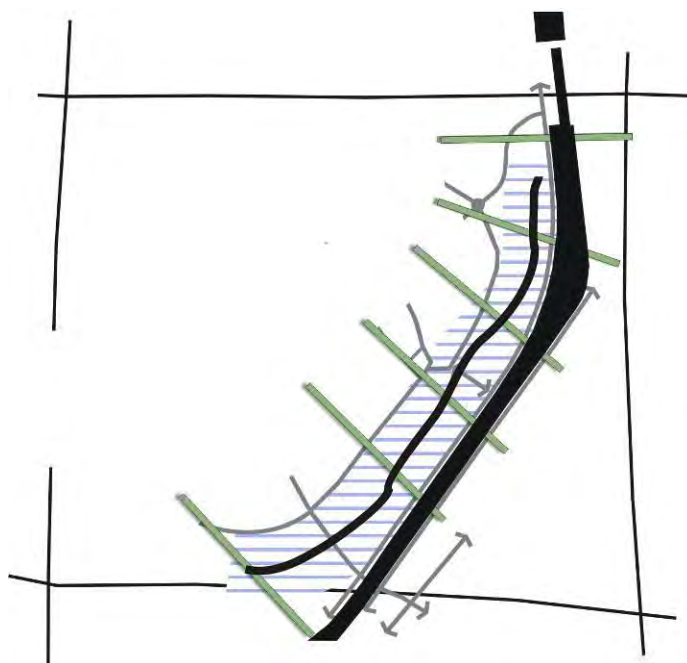


Een goede afstemming van de winkel- en wandelgebieden op de (auto)bereikbaarheid is van primordiaal belang voor het optimaal functioneren van de commerciële kern. De commerciële kern bestaat uit een aantal assen waarop commerciële functies geconcentreerd worden. Het handelsapparaat wordt voldoende krachtig, kwalitatief en gedifferentieerd (gespecialiseerd) uitgebouwd en ondersteund om concurrentieel te zijn ten opzichte van de randstedelijke baanwinkelconcentraties.

In het hart van de stad wordt de uitbreiding van de verkeersvrije wandelcircuits stapsgewijs overwogen. Secundaire wandelcircuits via binnengebieden verrijken de stedelijke beleving van de historische stadskern. Door een goed locatiebeleid voor de stadsrandparkings is de commerciële kern steeds goed bereikbaar voor autoverkeer. De bediening van het winkelcentrum door openbaar vervoer wordt verder ondersteund.

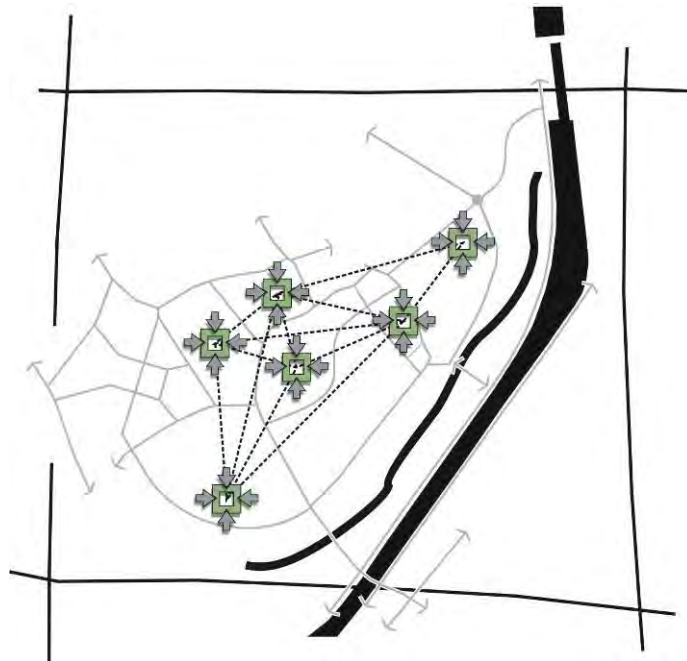
In het kader van de verdere uitbouw en versterking van het fietsers- en wandelnetwerk te Halle en om de aansluiting op het openbaar vervoer te verzekeren zal er op termijn een fietsers- en voetgangersbrug gerealiseerd worden over de sporen en het kanaal. Deze zal zich situeren in het verlengde van de huidige voetgangersbrug over de spoorweg. Een exacte locatie voor het landen van deze brug is momenteel onderwerp van onderzoek. Om de verschillende mogelijkheden open te houden dient er voorzien te worden in een zone waarbinnen het landen van de brug mogelijk gemaakt wordt.

4.2.4 DE ZENNE ALS GROENE PAREL



Halle heeft zich ontwikkeld bij de Zenne. In de loop van de 20^e eeuw heeft de stad de rivier echter de rug toegekeerd. De bedenkelijke waterkwaliteit en terugkerende overstromingsrisico's hebben de rivier in haar huidige bedding gedwongen: verstopt in een groene coulisse bij de Leide. Door de toenemende inspanningen inzake waterzuivering verbetert de waterkwaliteit van de Zenne. De rivier kan opnieuw in de armen gesloten worden: haar begeleidende groene ruimte biedt vandaag een aangenaam kader voor de inrichting van een stedelijke groenas met ontmoetingsruimten, paden,... Vanuit de binnenstad worden relaties met deze stedelijke groenas gelegd om ademruimte aan het dense stedelijk weefsel te geven. De stedelijke groenas wordt uitgewerkt tot een continu en samenhangend lint. Ruimtelijke ingrepen zijn dan ook gericht op een verhoging van de belevingswaarde langs de Zenne en op een ruimtelijke inpassing in de omgeving.

4.2.5 DE STAD BINNENSTEBUITEN BELEefd



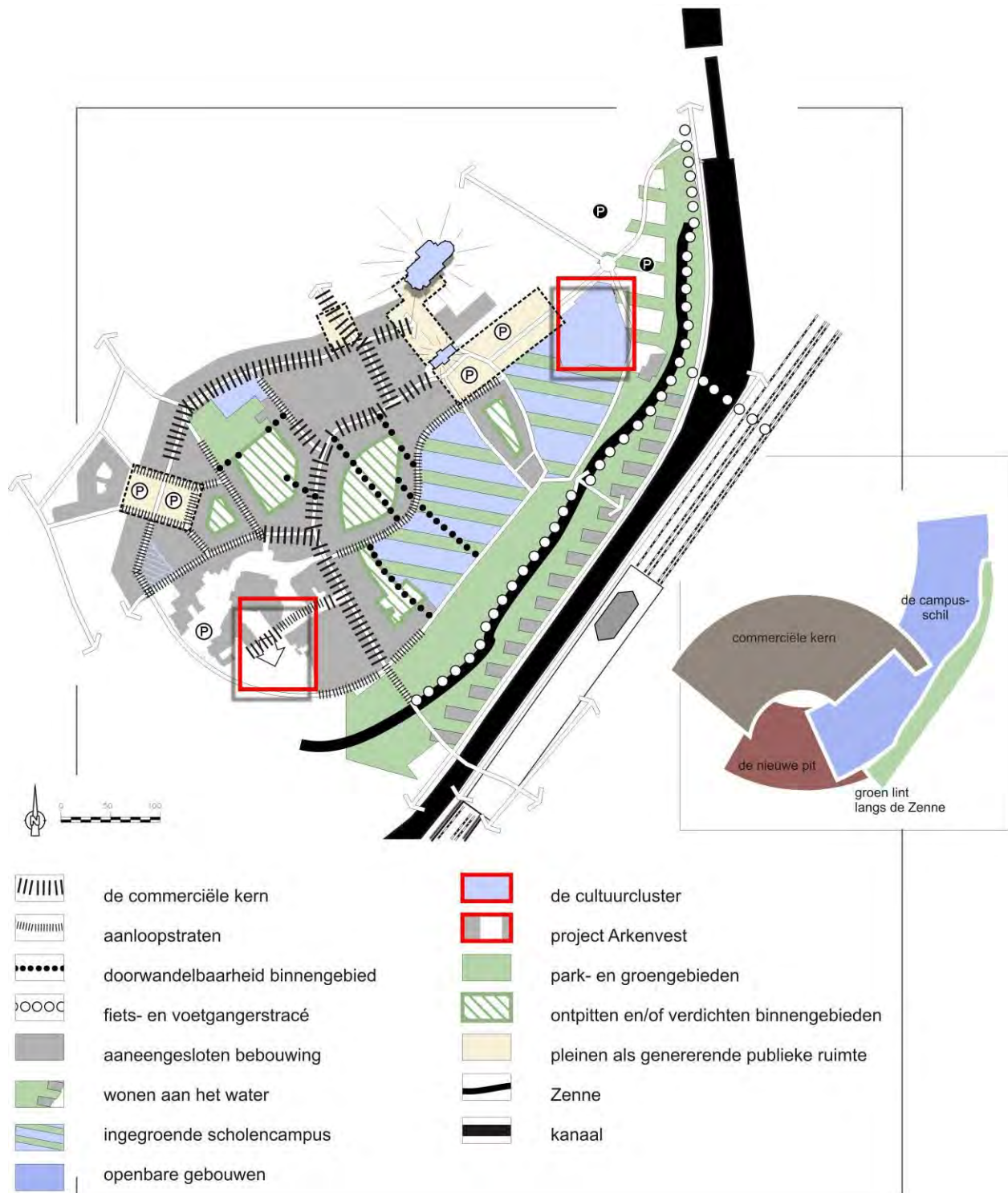
De hoogdynamische handelsfunctie van de commerciële kern -geënt op een primair voetgangerscircuit- vraagt in de stad om een tegenpool van laagdynamische en 'onthaaste' plaatsen. Door de ontwikkeling van een stedenbouwkundig beleid voor de binnengebieden, kunnen een aantal interne en gesloten bouwblokken 'opengebrouwen' worden. Hierdoor ontstaan mogelijkheden voor de inrichting van woonprojecten met kwalitatief wonen in de binnenstad, de inrichting van stille stadstuinen en de ontwikkeling van een secundair wandelcircuit. De uitbreiding van het stedenbouwkundig beleid naar deze semi-publieke ruimte biedt kansen voor een aanzienlijke verhoging van de belevingswaarde en ruimtelijke kwaliteit van de historische binnenstad.

Waardevolle elementen van het erfgoed kunnen op een nieuwe wijze belicht worden. De herontwikkeling van historische binnengebieden vertrekt immers vaak van een heropwaardering van verloren (gewaande) voetgangersverbindingen en historische tracés.

4.3 GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

4.3.1 ALGEMENE VISIE

De visie voor het plangebied Parklaan-Zenne-Vondel bouwt op de visie van het gemeentelijk structuurplan. De stad wil een aangenaam woon- en verblijfsgebied creëren door de ontwikkeling van een krachtige en attractieve commerciële kern. De handelsfuncties van het stadscentrum worden aangevuld met wonen, dienstverlening, voorzieningen in functie van toerisme, culturele infrastructuur... Alles samen moet dit resulteren in een bruisend stadscentrum met hoge belevingswaarde.



Voor de herziening van het BPA Parklaan-Zenne-Vondel dienen de volgende randvoorwaarden gerespecteerd te worden:

- versterking van de nederzettingsstructuur;
- afstemming op de draagkracht van de historische kern;
- versterken van de woonfunctie
- kwalitatieve bebouwing afgestemd op het historisch stadscentrum;
- versterken van het commerciële weefsel in evenwicht met de commerciële kern van het centrum zoals omschreven in het strategisch-commercieel plan;
- respect voor de draagkracht van de natuurlijke structuur in de vallei van de Zenne.

In navolging van het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan moet bij de realisatie van nieuwe woonprojecten de nodige aandacht besteed worden aan nieuwe woonvormen. Dit komt erop neer dat er naargelang de kenmerkende structuur van de bevolking en de gezinnen (inkomen, gezinsgrootte, ...) andere eisen gesteld worden aan een woning. Deze nieuwe trends (behoeften) vragen naar andere woningtypologieën. De woningen moeten op maat van specifieke bevolkingsgroepen (bejaarden, jongeren, alleenstaanden, ...) ontworpen worden. Om sociale segregatie tegen te gaan dient geopteerd voor een 'mix' van woningtypologieën (bijvoorbeeld sociale en private woningen, één- en meergezinswoningen, appartementen, studio's, ...) binnen eenzelfde gebied. Zeker bij de grootschalige invulling van bouwblokken of belangrijke delen van bouwblokken dient hier de nodige aandacht aan gegeven te worden.

4.3.2 AANDACHT EN RESPECT VOOR HET BOUWKUNDIG ERFGOED

Het waardevolle en karakteristieke bouwkundig erfgoed van de stad werd bij elkaar gebracht in de *Stedenbouwkundige en architecturale analyse van de historische kern van de Stad Halle*, een studie van Sint-Lukasarchief in opdracht van de stad Halle (1997). Dit inventarisatieproject mondde in 2005 uit in het praktische werkdocument *Halle 434, de Inventaris van het stedenbouwkundig en architecturaal erfgoed in de historische stadskern*. Hierdoor werden de waardevolle architecturale elementen van het stadscentrum -een belangrijke troef in de aantrekkingskracht van Halle- nader in kaart gebracht. Deze inventaris functioneert als uitgangspunt voor een degelijk onderbouwd erfgoedbeleid binnen de stadskern. Nu de waarde van het Halse patrimonium wetenschappelijk onderbouwd is, dient het ruimtelijk beleid van de stad voor de toekomst maatregelen te nemen die de eigenschappen van het patrimonium bevestigen, versterken en in de kijker te zetten. Respect voor de uitgangspunten van deze studie moet zowel voor de stad als voor de betrokken eigenaars een fundamenteel uitgangspunt zijn.

De studie identificeert 14 verschillende deelgebieden in de binnenstad. Ze identificeert architectuurgehelen. Identiteit, kwaliteit en karakter zijn belangrijke parameters voor de afbakening en selectie. De stad ontwikkelen met aandacht voor deze parameters, zonder de identiteit van de deelgebieden of architectuurensembles te verstoren, vraagt om een weloverwogen omgang met **alle** architectuur van de binnenstad. Ook nieuwbouw en renovatiearchitectuur dienen beoordeeld te worden in de context van de aanwezige of aanpalende architectuur. De volgende aanbevelingen verdienen bijzondere aandacht:

- Voor **merkwaardige waardevolle gebouwen** (al dan niet beschermd): de intrinsieke architecturale kwaliteiten en vormelijke elementen waaraan het gebouw of gebouwonderdeel zijn waarde te danken heeft, dienen behouden te blijven. Daarbij staan deze architecturale kwaliteiten en vormelijke elementen niet op zich, maar wordt het gebouw of gebouwengroep als één geheel bekeken;
- Voor **begeleidende waardevolle gebouwen**: deze gebouwen ondersteunen de architecturale gehelen (ononderbroken groepen van gebouwen). Architecturale gehelen zijn vaak meer beeldbepalend dan afzonderlijke gebouwen. De functie van de begeleidende gebouwen als 'bindmiddel' of als 'buffer' ten opzichte van aangetaste zones mag niet onderschat worden. Daartoe dient de omgang met deze op zich minder waardevolle gebouwen steeds met respect voor de identiteit van het architecturale geheel te gebeuren;
- Voor **niet waardevolle gebouwen**: gebouwen die als niet waardevol omschreven worden mogen verbouwd of vervangen worden, voor zover dat dit gebeurt in harmonie met het straatbeeld en de waardevolle gebouwen. Dit houdt in dat zij het merendeel van de elementen die voorkomen bij een waardevol gebouw (inplanting, kroonlijsthoogte, voorgevelbreedte, dakvorm, in- en uitsprongen,

gevelmaterialen en kleuren) dienen te respecteren en aan te sluiten bij het straatbeeld en de waardevolle gebouwen.

4.3.3 PUBLIEKE RUIMTE ALS MOTOR VOOR STADSVERNIEUWING

De winkelstraten van Halle trekken klanten uit een ruime omgeving aan. Voor het behoud en de versterking van deze positie is een goede bereikbaarheid en een aangename verblijfsruimte (inrichting van de openbare ruimte) van groot belang. De opwaardering van de publieke ruimte geeft ook impulsen aan de renovatie en de vernieuwing van het gebouwenpatrimonium, in het bijzonder van de straatgevels. De inrichting van de centrale pleinen functioneert als motor voor de attractieve en bruisende stadskern.

Actueel worden binnen het plangebied divers meubilair en verschillende materialen voor de inrichting van de publieke ruimte gebruikt. Dit levert een onsamenhangend en slordig beeld op. De stad streeft nu naar een grotere samenhang zonder in eentonigheid te vervallen. Dit kan, gebruik makend van kwalitatieve materialen in relatie tot het straattypen. Fraaie en verzorgde straten vragen onder meer naar:

- kwalitatief en uniform straatmeubilair;
- meer en nieuwe afvalbakken, fietsenstallingen en boombeschermingen voor het hele winkelgebied;
- gedeeltelijk herinrichten van de openbare ruimte (momenteel wordt er gewerkt aan de Vesten);
- meer en betere straatverlichting brengt ook 's avonds een aangename sfeer.

Het gebied Parklaan-Zenne-Vondel kan aantrekkelijker gemaakt worden voor (nieuwe) bewoners, bezoekers, handelaars en investeerders. Een overzichtelijke inrichting van de publieke ruimte voor voetgangers en fietsers in de binnenstad en langs de Zenne is van groot belang. De uitbouw van een groen lint langs de Zenne maakt de waterloop duidelijk aanwezig en helpt op die manier de publieke ruimte te structureren. In de binnenstad dient de publieke ruimte zich meer te profileren als één samenhangend geheel van de Leide tot het Oudstrijdersplein.

4.3.4 STADSHART, ORGANISCH GEGROEIDE HISTORISCHE KERN

4.3.4.1 De verdichte commerciële kern

De commerciële kern is opgebouwd uit verschillende circuits waarop de commerciële functies geconcentreerd worden (verkeersvrije straten, verkeersluwe straten, centrumontsluitende straten). Langs deze circuits en pleinen wordt het handelsapparaat kwalitatief ingericht, verbreed, versterkt.

We onderscheiden de volgende circuits:

- **Commerciële kern:**
 - verkeersvrije straten:
 - o Basiliekstraat;
 - o Maandagmarkt;
 - o Nieuwstraat (deel aanpalend bij de Basiliekstraat);
 - o Bergensesteenweg van de Korte Vest tot de Basiliekstraat.
 - verkeersluwe zone:
 - o Volpestraat;
 - o Gedeelte van Molenborre;
 - o Gedeelte van Possozplein
 - o Gedeelte van de Minderbroederstraat.
 - centrumontsluitende straten:
 - o Gedeelte Molenborre;
 - o Gedeelte van Possozplein;
- **Overgangstraten**
 - verkeersluwe zone:
 - o Vuurkruisenlaan;
 - o vervolg Minderbroederstraat;
 - o Bergensesteenweg van de Korte Vest tot de Arkenvest;
 - o Kortevest;
 - o Parklaan;
 - o Arkenvest;
 - o Nieuwstraat (deel aansluitend op de Volpestraat);

- o T. Van Ruycheveltstraat.
- centrumontsluitende straten:
 - o Vuurkruisenlaan;
 - o Vervolg Parklaan;
 - o Vervolg Arkenvest;
 - o Gedeelte van Molenborre;
 - o Leeuwenstraat;
 - o Oudstrijdersplein;
 - o Theunckenstraat.

Commerciële kern

Afhankelijk van bovenstaande (actuele) categorisering wordt de mogelijke commerciële dynamiek bepaald. De verkeersvrije zone is primordiaal voor de verdichting van horeca, handel en diensten. Dit loopcircuit kan omschreven worden als de zone voor *Shopping for fun*. De verkeersluwe zone ondersteunt de A-locaties in de verkeersvrije zone. De centrumontsluitende straten garanderen een optimale bereikbaarheid van het centrum en de aanwezige parkeermogelijkheden.

Naast voorzieningen die het bestaande, wijkverzorgend aanbod uitbreiden, worden ook kleinschalige gespecialiseerde zaken met een bovenlokaal doelpubliek gestimuleerd om zich te vestigen binnen dit afgebakend winkelgebied. Hierbij staat het versterken van het aanwezige fijnmazige en kleinschalige gegeven voorop. Het concentreren van voorzieningen in de commerciële kern betekent niet dat de woonfunctie hier niet meer gewenst is. Integendeel, wonen boven winkels zal aangemoedigd worden binnen de stedenbouwkundige voorschriften en garandeert het behoud van een leefbare stad.

Overgangsstraten

Een maximale verweving met de woonfunctie wordt vereist. Nevenfuncties, handelsfuncties, horeca en andere kunnen slechts worden toegelaten indien ze:

- volkomen verweefbaar zijn met het vooropgestelde woonkarakter (winkels op buurtniveau zoals een bakker of slager, vrije beroepen,...);
- in aantal en volume ondergeschikt blijven aan de woonfunctie;
- een imago-verhogend effect hebben;
- geen overlast creëren voor de woonomgeving.

4.3.4.2 Wonen boven winkels

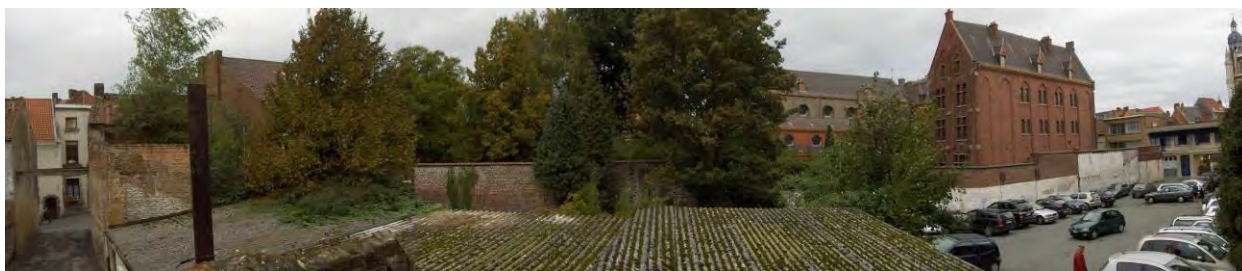
Te vaak, binnen het plangebied, staan de verdiepingen boven handelspanden leeg. Dit leidt meermaals tot de gedeeltelijke verkrotting van (waardevolle) panden. Daarnaast heeft dit tot een negatief beeld van de stadskern (Basiliekstraat, Maandagmarkt, Bergensesteenweg bij de Basiliekstraat) tot gevolg. Door het schrale woonweefsel rest na sluitingstijd slechts een doodse binnenstad. De sociale controle verdwijnt en het veiligheidsgevoel neemt af.

Om deze leegstand in te dijken, wordt binnen het RUP gestreefd naar een functionele invulling van de bovenverdiepingen. De verweving van functies moet leiden naar meer leven in de stad. Het RUP legt tevens op om niet-gerelateerde functies binnen eenzelfde gebouw bereikbaar te maken via een afzonderlijke toegang. Deze toegang dient zich niet noodzakelijk aan de actuele straatzijde te bevinden. Door de inrichting van binnengebieden (zie volgende punt) kunnen de bovenverdiepingen bijvoorbeeld bereikbaar gemaakt worden via een open galerij aan de achterzijde van het gebouw.

4.3.4.3 Toegankelijk maken en ontpitten van bouwblokken

Een aantal 'dichtgeslibde' bouwblokken of niet-ingerichte binnengebieden kunnen ontpit worden. Door middel van een 'ontpittingsproject' kan de belevingswaarde, de beeldkwaliteit en het functioneel gebruik van deze (stille) binnengebieden opgewaardeerd worden. Open binnengebieden (braakliggend, groen of verwilderd) worden aangeduid als tuin, al dan niet gemeenschappelijk toegankelijk. Door deze kwalitatieve 'rustplaatsen' in te schakelen als secundaire voetgangerscircuits in de stad, ontstaat een hoogwaardig wandelgebied in de historische binnenstad. Deze ingrepen garanderen tevens het behoud (en de versterking) van de bestaande open ruimte en het aanwezige groen in het plangebied. Het

toegankelijk maken van achterliggende binnengebieden creëert ook nieuwe kansen aan de ontwikkeling van de woonfunctie boven handelspanden (Zie conceptschets Stadshart).



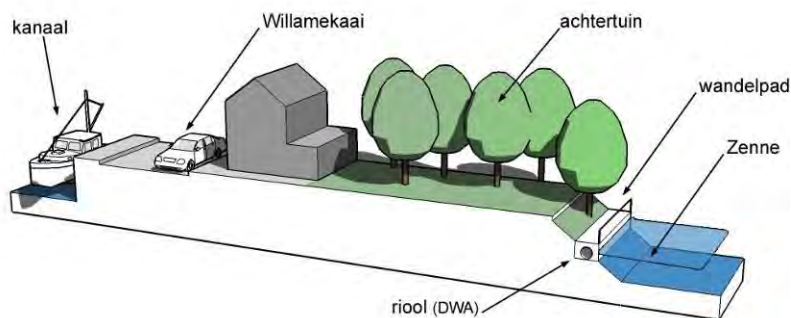
4.3.5 CAMPUSSCHIL, SCHOLENGEMEENSCHAP HEILIG HARTCOLLEGE

De *Campuschil* vormt het groene lint tussen de Zenne en de historische binnenstad. Binnen de volledige deelruimte *Campuschil* dient het groene en open karakter versterkt te worden. In het groene lint staan educatie, cultuur en recreatie centraal. De onduidelijke stadsrand wordt geherstructureerd. De opwaardering van het openbaar domein tussen Possozplein, Leide en kanaal zal de 'leesbaarheid' van de stadsrand vergroten. De relatie van de stad met het kanaal en de Zenne wordt tot uiting gebracht.

Het Possozplein vormt de overgang tussen de historische kern (Grote Markt) en de omgeving van de Leide. Het Possozplein, dat gekenmerkt wordt door verschillende schaalbreuken, vraagt om een globale herinrichting. De kleinschaligheid en de *skyline* van de historische stadskern dienen daarbij in acht genomen te worden zonder dat de toegangsfunctie, de marktfunctie en de parkeerfunctie bedreigd worden. Van op het Possozplein dient de relatie met de randstedelijke groenstructuren bij de Zenne tevens voelbaar te blijven.

De herinrichting van het bouwblok CC 't Vondel en brandweerkazerne dient de schakel te vormen tussen de binnenstad en het stadsvernieuwingsproject Nederhem. Een stedelijk knooppunt van cultuur en recreatie, met een rijk palet aan stedelijke functies (kindertheater, fuifzaal, polyvalente ruimtes, jeugdcentrum, jeugdherberg...) kan hier strategisch ontwikkeld worden. Dit nieuw Hals cultuurhuis vormt de poort naar de historische binnenstad.

4.3.6 ZENNE



Binnen het stedelijk gebied krijgt de Zenne meer aandacht. Op een aantal plaatsen ('t Parkske, Nederhem, Elisabethpark, Albertpark) wordt de rivier opgewaardeerd en als leidmotief in het ontwerp ingepast. De stad streeft ernaar om onder meer aan de hand van stapstenen de natuurlijke structuur van de Zenne duidelijk voelbaar te maken in het stedelijk gebied. Deze 'groene parels' hebben een publiek karakter en geven zuurstof aan het stedelijke weefsel

Binnen het plangebied (Arkenvest, Albertpark, Leide) wordt de Zenne uit haar (groene) coulissen gehaald. Een dichte oeverbeplanting met hoge struiken heeft de Zenne quasi onzichtbaar gemaakt. Hierin wordt verandering gebracht door de rivier opnieuw te betrekken bij de parkinrichting. De waterloop staat centraal in de groenstructuur van de Leide. Het publiek krijgt de mogelijkheid om de rivier (het water) terug op te zoeken. Daarom worden de wandelpaden en fietspaden betrokken op het traject van de Zenne. Door de rivier achter het groenscherf uit te halen, komt ook haar stedelijke aspect (Willamekaai) terug meer in de kijker te staan. Dit noodzaakt tot een kwalitatieve behandeling van de achtergevels bij de Willamekaai. Gebruikers van de nieuwe voetgangersbrug over het Kanaal Brussel-Charleroi (Mercuriusbrug) worden door het hart van het groene lint geleid. De voorbijganger wordt geconfronteerd met de natuurlijke potenties van de Zenne.



Ontwerpsleutel Zenne: De Zenne ter hoogte van de Vondelbrug, een groene oase in de stad. ↑

4.3.7 HET KANAAL

Hoewel de kanaalzone niet gelegen is binnen de afbakening van het BPA, wordt deze toch meegenomen in de visievorming van het plan. Door de ontwikkeling van de stationsomgeving, komt het kanaal met zijn 19^e-eeuwse stedenbouwkundige ontwikkeling terug in de kijker te staan. De kaaien met hun fraaie eclectische architectuur vormen een visitekaartje voor de stad. Nieuwe bebouwing dient steeds een harmonieuze integratie (door vorm, volume, materiaalgebruik, contrast,...) na te streven met het bestaande waardevolle architectuurensemble.

Naar de toekomst zal tussen Sint-Rochus en de stadskern van Halle een fiets- en voetgangersverbinding gerealiseerd worden. Hiertoe kan in het verlengde van de bestaande Sint-Annabrug een voetgangersbrug aangelegd worden over het kanaal en de Zenne. De verbinding kan aansluiten op een nieuw te ontwikkelen fietspad langs de Zenne. Hierdoor ontstaat, losliggend van het autoverkeer, een veilige fietsverbinding naar de verschillende scholen in de omgeving (zowel richting Sint-Rochus als richting Halle centrum).

In noordelijke richting biedt de Willamekaai bijkomende ruimte voor wonen aan het water. Hedendaagse woontypologieën die zich harmonieus integreren in de groene omgeving van de Leide en het kanaal kunnen hier gerealiseerd worden.



Ontwerpsleutel Kanaal: Historisch waardevolle architectuur als identiteitsbepalend voor verdere ontwikkeling ↑

4.3.8 NIEUWE PIT, ONTWIKKELINGSGBIED ARKENVEST OP MAAT VAN HALLE



Conceptschets Nieuw Pit (indicatief): conceptmatige uitwerking van een project voor een woon- en winkelcentrum ↑

De nieuwe pit vormt een fragment binnen de stadskern dat zich morfologisch sterk onderscheidt van het historische stadshart. In de huidige toestand geeft dit stadsdeel een desolate en verwaarloosde indruk. Het geplande project voor een woon- en winkelcomplex langs de Arkenvest dient opgevat te worden als een opportuniteit om de beeldwaarde en leefbaarheid van dit stadsdeel aanzienlijk te verhogen. De inplanting van nieuwe kwalitatieve ruimte voor wonen, handel en diensten kan voor de nodige impuls zorgen.

Bij de uitwerking van het project dient bijzondere aandacht uit te gaan naar een kwalitatieve inpassing in de bestaande omgeving, waarbij de impact en de consequenties van het project grondig overwogen moeten worden. Zo is het van cruciaal belang dat het commerciële gedeelte van het project opgevat wordt als complementaire aanvulling op het reeds aanwezige commerciële circuit. Een uitholling van de bestaande handelskern dient absoluut vermeden worden. De aard en de omvang van het programma moeten hiervoor afgestemd worden op het bestaande aanbod binnen de stad. Verder dienen de geplande commerciële functies en diensten binnen het project ook ruimtelijk aan te sluiten op het bestaande commerciële circuit. Om deze functies als onderdeel van een coherent stedelijk handelsapparaat te laten functioneren, dienen ze bij voorkeur toegankelijk te zijn vanaf de Molenborre. Op de Molenborre takken ze rechtstreeks aan op het bestaande winkel- en wandelcircuit, en versterken ze tevens het bestaande commerciële weefsel: de handel en diensten die reeds aanwezig zijn in de Molenborre zullen immers baat hebben bij het toegenomen aanzuigefect die de nieuwe handelsconcentratie zal uitoefenen op bezoekers van de Basiliekstraat. Een inplanting van het winkelcomplex op de Molenborre biedt eveneens de mogelijkheid om het reeds aanwezige Molenborreplein op te waarderen.

Aan de zijde van de Arkenvest wordt algemeen bijgedragen aan een versterking van een stedelijke groenas langs de Zenne. De Zenne wordt uit haar groene coulissen gehaald en de publieke ruimte wordt op een kwalitatieve manier heringericht. De Arkenvest wordt uitgewerkt tot een stedelijke promenade: onder meer door de verkeersdrukke op deze as terug te dringen wordt de oversteekbaarheid opgedreven en wordt de publieke ruimte rond de Zenne toegankelijker voor voetgangers en fietsers. Het verkeersluw maken van de Arkenvest sluit weliswaar niet uit dat een deel van het voorgenoemde commerciële programma zich eveneens kan situeren aan deze zijde van het project.

Langs de Arkenvest wordt een ondergrondse parking gerealiseerd. Deze parking wordt ingericht ten behoeve van het project Arkenvest, maar fungeert daarnaast ook als voorstadsparking.

In het mobiliteitsplan werd berekend dat een capaciteit van 360 parkeerplaatsen zou moeten volstaan om de activiteiten van het project Arkenvest op te vangen. Daarbij werden de functies die in het Arkenvestproject kunnen gerealiseerd worden en bijkomende publieke parkings zoals aangegeven in de parkeerbalans van het mobiliteitsplan die ook in deze nota werd opgenomen (cf. supra).

De huidige voorstadsparking aan de stadsmagazijnen (Suikerkaai, 't Parkske) wordt complementair aan de ondergrondse parking aan Arkenvest. Parkeerzoekend verkeer (bewoners, omgeving, pendelaars uit het zuiden van Halle) wordt in eerste instantie opgevangen op parking Arkenvest. De parking Suikerkaai wordt als reserveparking aangeboden (bijvoorbeeld bij kermis of carnaval). Op deze manier kan de parking aan de Suikerkaai groen ingevuld worden en 't Parkske ten volle haar rol als groene ruimte vervullen.

Er is reeds een indicatief voorstel uitgewerkt voor de inrichting van de Nieuwe Pit (zie: 4.3 Stadsvernieuwingsproject Arkenvest). In het voorstel wordt de straatwand aan Arkenvest en de Molenborre afgewerkt met een nieuwbouwwolume, waarin handels- en woonfuncties ondergebracht. De nieuwbouwwolumes worden zodanig ingeplant dat een voorkant langs de Arkenvest gerealiseerd wordt (architecturale kwaliteit, zichtrelaties naar de Zenne).



Conceptschets van het project Arkenvest voor een woon- en winkelcentrum (ds Architecten en Art & Build) ↑

5 JURIDISCH-ADMINISTRATIEVE ASPECTEN

5.1 GEVOLGEN VOOR DE JURIDISCHE - BESTAANDE TOESTAND

5.1.1 AFWIJKENDE BESTEMMINGSWIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN DE BESTAANDE BPA'S

Zie kaart in bijlage: nummers verwijzen naar nummering op kaart

Het RUP Parklaan-Zenne-Vondel heeft een totale oppervlakte van 15ha 9a 64ca.

Afwijkingen t.o.v. het BPA herziening Parklaan-Zenne-Vondel KB. 04/05/1990

N° kaart	Bestemmingen BPA herziening Parklaan-Zenne-Vondel	Bestemmingen RUP	Oppervlakte
1	Wonen	Campusschil A	3a85ca
2	Parkeren	Projectgebied Vuurkruisenlaan	19a88ca
3	Wegenis	Zone voor wonen in het stadshart	1a79ca
4	Openbaar nut	Gemengde zone	1a86ca
5	Wegenis	Zone voor wonen en gemeenschapsvoorzieningen B	3a68ca
6	Openbaar nut	Nieuwe pit – Projectzone Arkenvest	14a28ca
7	Openbaar groen	Zone voor groen parkeergebied	5a5ca
8	Fietsenstallingen	Zone voor wonen en gemeenschapsvoorzieningen B	26ca
9	Openbaar nut	Zone voor wonen en gemeenschapsvoorzieningen B	1a60ca
10	Wonen	Campusschil B	49ca

Afwijkingen t.o.v. het gewestplan Halle-Vilvoorde KB. 04/05/1990

N° kaart	Bestemming gewestplan Halle-Vilvoorde	Bestemming RUP	Oppervlakte
11	Woongebied	Zone voor kloostertuin, markante muurconstructie	33a65ca

Afwijkingen t.o.v. het BPA 't Parkske

De gedeeltelijke herziening van BPA 't Parkske (MB. 12/05/2006) neemt de bestaande bestemmingsmogelijkheden over. Er wordt wel een bestemming in overdruk toegevoegd in functie van de realisatie van een ondergrondse parking aansluitend op Arkenvest.

5.1.2 OVERZICHT VAN PERCELEN MET MOGELIJKE PLANBATEN, PLANSCHADE EN BESTEMMINGSWIJZIGINGSCOMPENSATIE IVM HET GROND- EN PANDENBELEID

Zie kaart in bijlage: register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn.

5.2 GEWIJZIGDE JURIDISCH-TECHNISCHE ASPECTEN

5.2.1 WIJZIGING ROOILIJNPLANNEN

Niet van toepassing.

5.2.2 WIJZIGING WEGENIS

Binnen het RUP wordt geen bijkomende wegenis voorzien andere dan de reeds bestaande.

5.2.3 BESCHRIJVING VAN DE EVENTUELE GEVOLGEN VOOR WATERLOPEN

Langsheen de Zenne blijft een bouwvrije strook van 5 m voorzien voor onderhoudsdoelstellingen.

6 EFFECTEN VAN HET RUP

6.1 Globale conclusie van het Plan MER (goedgekeurd dd. 11/01/2013)

Het plan genereert zowel positieve als negatieve effecten. Weliswaar zijn er een aantal effecten die zwaarder doorwegen of maatregelen die zeker essentieel zijn. Niet al deze maatregelen vinden hun doorwerking via het RUP.

De recente circulatiewijzigingen in Halle-centrum, waarbij onder meer enkelrichtingsverkeer werd ingevoerd in de Arkenvest, de Basiliekstraat en een deel van de Suikerkaai, hebben gezorgd voor een aanzienlijke verkeersafname in de omgeving van het plangebied, waaronder de Bospoortbrug. De verzadigingsgraden worden hier dan ook minder snel bereikt. Toch kan in een semi-verzadigde situatie (zoals op het Bevrijdingsplein) een beperkte bijdrage ernstige problemen opleveren. Daarom is het essentieel dat de maatregelen die voorzien worden in het mobiliteitsplan, in het bijzonder de verkeersdosering op de invalswegen naar Halle-centrum, ook effectief geïmplementeerd worden.

De passage van verkeer zorgt er voor dat het geluidsklimaat in het plangebied hierdoor wordt bepaald, met soms hoge pieken. Doch o.b.v. verkeersmodellering wordt aangetoond dat de bijdrage vanuit het plan niet hoorbaar en dus verwaarloosbaar is langsheen verschillende wegsegmenten. Voor de nieuwe projecten met woningen worden er wel aandachtspunten ten behoeve gevelisolatie en inkleding van technische installaties meegeven.

De actuele luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied is behoorlijk goed, behalve in de directe omgeving van de "ring" en de invalswegen naar het centrum, t.g.v. de combinatie van een hoge verkeersintensiteit, een grotendeels gesloten bebouwing en/of een smal straatprofiel. Het meest problematisch zijn de NO₂-concentraties in de A. Demaeghtlaan en de Sint-Rochusstraat. De bijdragen van het plan voor NO₂ op verschillende relevante wegsegmenten zijn beperkt tot relevant. Hinder ten aanzien van bewoners langsheen de relevante wegsegmenten is dan ook niet uit te sluiten. Inzake fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) zijn er geen normoverschrijdingen te verwachten, en evenmin aanzienlijke bijdrages vanwege het plan. Het plan zelf heeft nog weinig mogelijkheid voor mildering van de situatie; een gewijzigde verkeerscirculatie werd immers reeds ingevoerd. Gelet op de verwachte autonome verlaging van de achtergrondconcentraties zal de bijdrage van het plan in de toekomst nog maximaal beperkt zijn op de meest relevante wegsegmenten.

De grootste invloed op bodem en grondwater is te verwachten ter hoogte van diepere ondergrondse constructies, zoals de ondergrondse parking voor projectgebied Arkenvest. De alluviale kleiige en heterogene ondergrond en specifieke geologie, maken dat er een aantal risico's zijn verbonden aan diepere constructies (zettingen, invloed op grondwaterstroming met mogelijke verdroging/vernatting). Deze risico's dienen vooraf aan de vergunningsaanvraag te worden uitgeklaard of verduidelijkt.

Momenteel zijn er reeds capaciteitsproblemen in de afwatering in het studiegebied. De gevoeligheid hiervoor ligt deels in de toestroom van water van buiten het centrum en de beperkende capaciteit van de riolering. De werken aan riolering die zijn voltooid en de recent gestarte aanleg (09/2012) van een retentiezone zal ervoor zorgen dat er minder water door het centrum stroomt bij piekmomenten. Het risico op overstromen zou bijgevolg dalen. Dit is onafhankelijk van het RUP.

Indien het hemelwater wordt hergebruikt/geïnfilteerd/gebufferd volgens de provinciale verordening en de voorschriften van de waterlopenbeheerders, zouden geen bijkomende capaciteitsproblemen worden gecreëerd in de omgeving.

Het afvalwater in het centrum is aangesloten op een RWZI. Aquafin geeft hierbij aan dat het afwaartse pompstation Williamekaai (ter hoogte van de Slingerweg) momenteel niet over voldoende capaciteit beschikt om de toename in IE's van het RUP te verwerken. De mogelijkheden om het debiet op te trekken of andere voorstellen dienen door Aquafin nog te worden nagekeken. Alleszins dienen zij als belangrijke betrokken partij in de stedelijke ontwikkelingen aanwezig te zijn.

Het RUP stelt het open maken van de Zenneoever als doelstelling voorop, opdat de Zenne kan worden betrokken bij de stedelijke functies. In dit kader kunnen er vanuit het beogen van een gevarieerde ecologisch en landschappelijke oever, nog meer maatregelen worden ingebouwd in het RUP of in de latere parkopwaardering/-inrichting. Verder zal ook de opwaardering van het momenteel weinig biologisch waardevol park tegenover Arkenvest op de agenda moeten staan. Indien het RUP de mogelijkheid zou open laten om de huidige kloostertuin (deels) te bebouwen in de huidige tuinzone, dient te worden bekeken of er mogelijkheden zijn om binnen het RUP een aantal randvoorwaarden in te schrijven. Bijvoorbeeld verband houdend met de vrijwaring van Zomereik of andere.

Het spreekt voor zich dat het opnemen van voorschriften rond de inrichting en het beheer van de 'merkwaardige gebouwen', de 'begeleidende gebouwen' en de 'markante muurconstructies' zoals geformuleerd in het RUP een betere bescherming van het erfgoed regelen, hetgeen positief wordt beoordeeld en een voorname doelstelling nakomt. Thans worden er ter verfijning en verdere bescherming nog enkele bijkomende voorstellen geformuleerd.

Vergraven geeft een potentiële kans op het verstoren van archeologische relicten indien deze aanwezig zouden zijn. Rekening houdend met de omvang van de verstoring is een archeologietoets al dan niet gevolgd door een archeologisch vooronderzoek aangewezen om negatieve effecten te milderen voorafgaand aan de vergunningsaanvraag.

Aan het RUP is een onteigeningsplan gekoppeld voor vier percelen op de zone Arkenvest, waarvan twee met woning. De beoordeling van een onteigening gaat van neutraal (goede voorwaarden) tot matig negatief.

Het RUP zal voornamelijk een aantal functies versterken zoals handel en wonen in kleinstedelijk gebied, voetgangers- en fietsverbindingen en erfgoedwaardering. De gebruikswaarde van het plangebied is hoog en wordt hierdoor nog vergroot. Eveneens worden er positieve evoluties in de beeldwaarde verwacht. Mits een goed stedenbouwkundig ontwerp en een hoogkwalitatieve vormgeving zullen de perceptieve effecten normaliter positief zijn ten opzichte van de huidige toestand van het terrein. Deze aspecten worden afgewogen door de stedenbouwkundige ambtenaren en tevens door de ruimtelijk planner.

Specifiek voor het project Arkenvest is tevens de bezonningsinvloed in beeld gebracht. Hoewel het RUP enerzijds door deze verwijzing een negatief effect van bezonning 'uitsluit', wordt anderzijds wel plaatselijk de mogelijkheid tot hogere bebouwing voorzien. Mogelijks kan hier hinder van uitgaan ter hoogte van het bouwblok aansluitend aan Molenborre en vanuit de 'plint' ter hoogte van een noordelijk gelegen woonblok. Het RUP dient in dit kader na te gaan of er nog mogelijkheden zijn om deze effecten te vermijden. Alleszins zal dit onderzoek en de motivatie ook deel uitmaken van de beoordelingscriteria bij de aanvraag tot de stedenbouwkundige vergunning.

Samenvattend wordt gesteld dat het RUP haalbaar is voor het milieu mits de milderende maatregelen die zijn voorgesteld onder de verschillende milieuthema's in rekening worden gebracht.

In het MER is er tevens, zonder enige aantoonbare connectie met het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP, een variant voor de invulling van de kloostertuin – met name de bebouwing uitbreiden in de kloostertuin – op planniveau onderzocht. Onder de relevante disciplines zijn de verschillen aangetoond. De beoordeling met en zonder variant zal dan ook niet verschillen.

Besluitend kan hierin worden gesteld dat deze variant niet relevant is voor de disciplines mobiliteit, geluid en lucht. Voor de overige disciplines geldt:

- Bodem en grondwater: meer weliswaar beperkte effecten ten aanzien van verharding, bodemprofiel en eventueel grondwaterstroming. Op het niveau van het plan spreken we niet over noemenswaardige verschillen.
- Water: verminderde mogelijkheden naar natuurlijke infiltratie wanneer meer zou worden bebouwd dan enkel de huidige (verharde) parking. De zone van het klooster heeft niet te kampen met wateroverlast. Sowiezo dient te verordening te worden opgevolgd waardoor we op het niveau van het plan niet spreken over noemenswaardige verschillen
- Fauna en flora: de gedeeltelijke bebouwing zal waarschijnlijk plaatsvinden op de zone die nu als parking wordt gebruikt. Deze bebouwing geeft in dit geval uiteraard geen ecotoopverlies waardoor deze variant geen effect genereert (0). Indien de bebouwing tot binnen de huidige tuinzone zou reiken, is het effect afhankelijk van de mate van oppervlakteverlies en de soorten die hier op voorkomen.

Grotere tuinzones in stedelijk gebied hebben immers een niet te onderschatten ecologische waarde. Indicatief kan het volgende worden verondersteld:

- Inname van de zone waar nu de Zomereik is gesitueerd: zeer lokaal matig negatief.
 - Inname tot 1/4de van de huidige tuinoppervlakte: -1
 - Inname tot 3/4de van de huidige tuinoppervlakte: -2
 - Inname tot 4/4de van de huidige tuinoppervlakte: -3
- Erfgoed: De bebouwing verhoogt de kans op het interfereren met archeologische relictten. Anderzijds verlaagt de bestemming tot parkgebied het verlies van mogelijks aanwezige archeologische vondsten in de tuinzone (nu bestemd als wonen). Een bebouwing hoeft in se geen afbreuk te doen aan de erfgoedwaarde van het bestaande kloostergebouw. Mits een goed ontwerp en een goede integratie kan dit zelfs een meerwaarde betekenen naar de visuele beleving van de omgeving. Momenteel laat de parking immers een desolate indruk na.

De beoordeling op planniveau met en zonder variant in de kloostertuin zal dan ook niet verschillen, tenzij mogelijks bij een relevante inname ten aanzien van ecotoopverlies.

6.2 Watertoets

6.2.1 OPPERVLAKTE- EN GRONDWATERHUISHOUDING

6.2.1.1 Overstromingsgevoelige gebieden

De kaart met overstromingsgevoelige gebieden werd opgemaakt om te kunnen beoordelen hoe belangrijk effecten van ingrepen op overstromingsgevoeligheid zijn. Het plangebied is grotendeels als niet-overstromingsgevoelig gecategoriseerd (AGIV, 2012). Het gedeelte tussen het Oudstrijdersplein en het kruispunt Vuurkruisenstraat/Baseliekstraat is effectief overstromingsgevoelig. Verder wordt dit effectief overstromingsgevoelig gebied uitgebreid met de Basiliekstraat tot aan de Arkenvest. Tussen de Arkenvest/Parklaan en de Zenne is het groengebied mogelijk overstromingsgevoelig. Verder in noordelijke richting zijn er nog effectief overstromingsgevoelige gebieden ter hoogte van het Possozplein en aan het oevergebied van de Zenne. Bij de uitbreiding van bebouwing of verhardingen moet de nodige aandacht geschonken worden aan dit gegeven conform de vigerende wetgeving. Hemelwater dient gecapteerd en gebufferd te worden, gevolgd door vertraagde afvoer en/of infiltratie en/of hergebruik (voorkeur).

Het plangebied is in het zuiden en oosten van nature overstroombaar gebied (NOG) vanuit de Zenne. Meer centraal is het gebied overstroombaar door afstromend water.

Tijdens de periode van 1988 tot heden werd het plangebied deels recent overstroomd (ROG: recent overstroomde gebieden). Het betreft hier min of meer dezelfde oppervlakten als het effectief overstromingsgevoelig gebied.



Legende

- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig
- Niet overstromingsgevoelig

Overstromingsgevoelige gebieden (AGIV, 2013)



Van nature overstroombare gebieden (AGIV, 2013)

Legende

- Overstroombaar door afspoelend exces hemelwater
- Overstroombaar vanuit waterloop of door afstromend water
- Overstroombaar vanuit waterloop
- Niet van nature overstroombaar



Recent overstroomde gebieden (AGIV, 2013)

6.2.1.2 Vlaamse Hydrografische Atlas

In het kader van de watertoets is het voornamelijk om de aanwezige waterlopen in en/of nabij het plangebied te identificeren. De Zenne maakt deel uit van het plangebied. Het is een waterloop van eerste categorie en wordt beheerd door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) – afdeling Operationeel Waterbeheer Leuven. Parallel, op ca. 20m, met de Zenne en de grens van het plangebied ligt het Kanaal Brussel-Charlerloi. Het is een bevaarbare waterloop die beheerd wordt door Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) nv – afdeling Zeekanaal.

6.2.1.3 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. De infiltratiegevoeligheid wordt hoofdzakelijk bepaald door de bodemtextuur en de bodemvochtigheid. Infiltratiegevoelige bodems hebben een grove textuur, zoals grind of zand, en het zijn geen waterverzadigde bodems.

Het voorliggend RUP en de omliggende omgeving bevatten uitsluitend niet-infiltratiegevoelige bodems. De infiltratie van neerslag boven deze oppervlakte gebeurt dus relatief moeilijk omwille van de aldaar aanwezige verhardingen en type bodem. Bij een toename aan bebouwing en/of verharding zal deze infiltratie verder bemoeilijkt worden. Er dienen dan ook de nodige maatregelen voorzien te worden om negatieve effecten op de infiltratie tot een minimum te beperken. Zo dient het hemelwater op de bebouwde oppervlakten opgevangen en vertraagd afgevoerd te worden. De voorkeur gaat evenwel uit naar hergebruik van het hemelwater.

6.2.1.4 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

De kaart met grondwaterstromingsgevoelige gebieden werd opgemaakt om te kunnen beoordelen hoe belangrijk de effecten van ingrepen op de grondwaterstroming zijn. 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 matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Voor een type 2 gebied dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie indien een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 5 m en een horizontale lengte van meer dan 100 m. In de onmiddellijke omgeving van de Zenne vindt men gebieden terug die zeer gevoelig zijn voor grondwaterstroming (type 1). Voor een type 1 gebied dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie indien een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 3 m of een horizontale lengte van meer dan 50 m.



| Grondwaterstromingsgevoeligheidskaart (AGIV, 2013)

Legende

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

6.2.1.5 Winterbedkaart

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 bevindt zich geen afbakening van de winterbedkaart.

6.2.1.6 Hellingenkaart

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 afvloeiend regenwater, wat de overstromings- en erosiegevoeligheid beïnvloedt.

De hellingenkaart illustreert dat het plangebied vrijwel volledig vlak is. De oevers van de Zenne zijn zichtbaar door de iets grotere hellingsgraden. Deze hellingenkaart bepaalt in grote mate ook de erosiegevoeligheid van de bodems binnen het plangebied (zie verder).



| Hellingenkaart (AGIV, 2013)

Legende

- 0,5
- 0,5 - 5
- 5 - 10
- >10
- Out of range

6.2.1.7 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.

Algemeen kan men stellen dat het plangebied niet-erosiegevoelig is. Enkel ter hoogte van de hogervermelde zwakke hellingen (zie supra) treft men erosiegevoelige oppervlakten aan. Niet enkel het

reliëf, met de hellingsgraden en -lengten, maar ook de hoeveelheid neerslag, het bodemtype en het bodemgebruik zijn elementen die de erosiegevoeligheid bepalen. Een bebouwde of verharde zone zal meer weerstand bieden tegen erosie.



Erosiegevoelige gebieden (AGIV, 2013)

De potentiële erosiegevoeligheid geeft een gradatie in deze erosiegevoeligheid weer. Voor het plangebied zijn er geen gegevens voorhanden (DOV, 2013).

6.2.2 BESLUIT

De watertoets toont voor het plangebied aan dat de oppervlakte- en grondwaterhuishouding matig kwetsbaar is, doch erg kwetsbaar in de onmiddellijke omgeving van de Zenne. Er dient hierbij gewezen te worden op een aantal speciale aandachtspunten waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen. Eventuele potentieel nadelige effecten worden evenwel beperkt door volgende bepalingen:

- wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor ondergrondse constructies met een diepte van meer dan 5 m en een horizontale lengte van meer dan 100 m; in type 1 gebied dient de bevoegde instantie om advies gevraagd te worden voor ondergrondse constructies met een diepte van meer dan 3 m of een horizontale lengte van meer dan 50 m;
- verhardingen dienen in de mate van het mogelijke gerealiseerd te worden in waterdoorlatende en/of halverharde materialen;
- voor de bebouwde zone wordt een afdoende wateropvang, infiltratie en vertraagde afvoer voorzien;
- elke stedenbouwkundige aanvraag dient minimaal te voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 1 oktober 2004 inzake hemelwaterputten e.a. (GSV) en de provinciale stedenbouwkundige verordening hemelwater;
- 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.

7 ADMINISTRATIEVE INLICHTINGEN - OVERLEG EN INSPRAAK

7.1 ADMINISTRATIEVE INLICHTINGEN

Datum van het Besluit van de Gemeenteraad houdende de voorlopige aanvaarding van het ontwerpplan.

7.2 AANPASSINGEN AAN HET DOSSIER IN GEVOLGE HET PLAN-MER

De aanbevelingen n.a.v. het “plan-mer RUP Parklaan-Zenne-Vondel Milieueffectenrapport Samenvatting en Aanbevelingen” werden aan het voorliggend RUP getoetst. Ze werden in belangrijke mate verwerkt in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

7.2.1 DISCIPLINE MOBILITEIT

In het RUP zou kunnen worden opgenomen dat er binnen de relevante projectgebieden (zoals Nieuwe Pit, Vuurkruisenlaan) steeds het advies van de mobiliteitsdienst van de stad dient te worden opgevolgd rond aantal te voorziene fietsenstallingen.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

Het is aangewezen om in het RUP op te nemen dat de ondergrondse parking enkel een toegang mag hebben via de Arkenvest, op uitzondering van laden/lossen.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

7.2.2 DISCIPLINE GELUID

Oordeelkundige inplanting van los- en laadkades.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

7.2.3 DISCIPLINE LUCHT

Geen aanbevelingen

7.2.4 DISCIPLINE BODEM EN GRONDWATER

Ondergrondse constructies zijn toegelaten voor zover uit de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning blijkt:

- dat er geen aanzienlijke impact is op de op het moment van de aanvraag bestaande of geplande constructies in de omgeving ten gevolge van invloeden van het voorwerp van de aanvraag op de grondwaterstroming;
- welke maatregelen genomen worden om deze impact te vermijden of te beperken, specifiek met betrekking tot het aangeven van het volume en de diepte van de ondergrondse constructies.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

7.2.5 DISCIPLINE WATER

Er wordt gesproken over 'waterdoorlatende verharde of halfverharde materialen' en tevens over 'zachte of halfverharde materialen'. Een definitie hiervan is niet opgenomen maar lijkt voor de duidelijkheid aangewezen.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

In art. 5.3. Zone voor groen parkeergebied – 'zijn ondergrondse parkeervoorzieningen toegelaten'. Op de watertoetskaart voor overstromingsgebieden is deze bestemmingszone echter aangeduid als effectief overstroomd gebied: volgens VMM ten gevolge van overstroming vanuit het Kanaal Brussel-Charleroi en de Zenne bij piekdebiet opgemeten in november 2010. Aangezien het een risico betreft van water vanuit de waterloop is het voorzien van ondergrondse parking hier niet aangewezen. Er dient dan rekening te worden gehouden met het risico op overstromen vanuit de waterloop. In eerste instantie wordt bij voorkeur deze 'toelating' geschrapt uit het RUP. Wanneer de ondergrondse parkeergarage niet wordt geschrapt uit het RUP dienen er in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP minstens beveiligingsmaatregelen te worden voorzien - zoals drempels voor de inritten van de ondergrondse parkeergarage.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

Art. 7: er is bijna de verplichting om een ondergrondse parking te voorzien. In die zin is de lage bebouwingsdichtheid minder relevant naar infiltratiemogelijkheden toe. Niettemin is de zone nu quasi volledig verhard (parking) dus weinig verschil ten opzichte van de infiltratiemogelijkheden vandaag.

De maximale verharding van 0,30 blijft behouden omwille van de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen.

7.2.6 DISCIPLINE FAUNA EN FLORA

De benaming en verduidelijking van de 'zone voor natuur en park' kan best worden aangepast naar een terminologie die eerder aansluit bij 'park' dan bij 'natuur'. Dit om geen valse verwachtingen te creëren.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

In de zone van de waterloop wordt er niet gesproken over het stimuleren van oeverontwikkeling. In de onderhoudszone van 5m langs de waterloop wordt er geen duidelijkheid verschaft over het beoogde doel: vegetatie al dan niet volledig of gedeeltelijk verwijderen.

In de voorschriften meer aandacht laten gaan naar een doordachte oeverontwikkeling die niet enkel in functie staat van de mens maar ook van de natuur. Extra aandacht dient uit te gaan naar het vermijden van een mogelijke barrièrewerking.

Het voorschrift kan aangeven om de gelaagdheid zoveel mogelijk te behouden of alleszins randvoorwaarden hierover in te schrijven opdat de oever niet te artificieel wordt. Dit afgewisseld met doorkijken op strategische zichtlocaties lijkt zinvol.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

Er worden in de RUP-voorschriften uitspraken gedaan over oeverzones die mogelijks niet in het plangebied zijn gelegen.

“De opwaardering van de waterloop gebeurt enerzijds door een groene visualisering van de Zenne met bestaand en nieuw groen, anderzijds door het inkleden van gebouwen en gevels in, langs én aanpalend aan de zone voor natuur en park. Op deze manier worden muurvegetaties gecreëerd en wordt een uitbreiding van het ecologisch netwerk tussen het aanpalend natuurgebied en de Zenne gerealiseerd. Groene visualisering impliceert minstens op één oeverschouder een dichte en een gebiedsdekkende aanplanting van inheemse én streekeigen struiken en bomen.”

Er ligt namelijk maar één oever binnen het plangebied. In hoeverre er effectief uitspraken mogen volgen over zones buiten het plangebied over de rechtsgeldigheid ervan wordt betwijfeld. Verduidelijking lijkt hier thans op zijn plaats, eveneens over welke gebouwen een inkleding van gevels zouden kunnen krijgen.

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

Het voorzien van hoogstammig groen boven de aan te leggen parking in Parkzone Arkenvest lijkt weinig realistisch, gezien de relatief beperkte worteldiepte (80 à 100cm). In het RUP wordt er hier best op gewezen dat voor hoogstammig groen (stam ca. 2m) de worteldiepte niet zal volstaan en er daarom hoogstens middenstam en laagstam wordt aangeplant met aandacht voor bijvoorbeeld oppervlakkig wortelende bomen (zoals bijvoorbeeld beuk, es) tot hoogstens middelmatig diep wortelend (zoals bijvoorbeeld berk, gewone esdoorn).

De bestemming van ondergronds parkeren zal slechts enkele meters in de hiertoe aangeduide zone in beslag te nemen. Het grafisch plan wordt als zodanig aangepast.

Indien er mogelijkheid zou zijn om de kloostertuin (deels) te bebouwen in de huidige tuinzone, dient te worden bekeken of er mogelijkheden zijn om binnen het RUP een aantal randvoorwaarden in te schrijven. Bijvoorbeeld verband houdend met de vrijwaring van Zomereik of andere.

In de stedenbouwkundige voorschriften werd opgenomen dat alleen de zone waar nu parking is ingericht kan bebouwd worden. Hier is geen conflict met waardevolle beplanting.

7.2.7 DISCIPLINE LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

Voorschriften rond oeverontwikkeling van de Zenne: zie water en fauna & flora.

Voorschriften rond grondwaterstand en verbonden risico's: zie bodem en grondwater.

In de RUP-voorschriften staat het behoud van specifieke waardevolle constructies voorop (apart artikel in overdruk) hetgeen zeer positief is te noemen. Vanuit dit oogpunt worden de constructies beschermd bij rechtstreekse ingrepen. Echter worden er verder niet voor alle elementen garanties geboden op een goede interferentie van vergunningen voor andere gebouwen in de nabijheid met deze aanwezige erfgoedwaarden. In aansluiting hierop wordt het volgende voorgesteld:

In het RUP kan worden aangegeven dat de vergunningverlener een toetsing kan doen aan het behoud/de zorg van/voor bouwkundig erfgoed bij aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of/voor wijzigingen aan gebouwen in de nabijheid ervan. Deze toetsing zou kunnen voldoen aan een aantal toetsingscriteria. Bij het renoveren of verbouwen van gebouw dient immers maximaal rekening te worden gehouden met erfgoedwaarden in de nabije omgeving.

De werken aan gebouw of de vergunningen voor nieuwbouwprojecten kunnen worden getoetst aan een aantal criteria zoals:

- in overeenstemming zijn van de waardebeleving van 'waardevolle constructies' in de omgeving.;
- in overeenstemming met de beeldkwaliteit van de gevelwanden ten overstaan van de aangeduide 'waardevolle constructies' en de publieke ruimte (bijvoorbeeld via gevel- en dakmaterialen);
- bestaande zichtlijnen van en naar de aangeduide 'waardevolle constructies' worden gevrijwaard van op het openbaar domein.
- In overeenstemming met de skyline van Halle (contrast met bouwhoogtes in de directe omgeving van de basiliek bijvoorbeeld mag niet teniet gedaan worden)
- eventueel andere relevante aspecten

Deze aanbeveling werd opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften

7.2.8 DISCIPLINE MENS – RUIMTELIJKE ASPECTEN EN HINDER

In de voorschriften binnen de zone Arkenvest wordt er momenteel uitgegaan van het toelaten van 3 bijkomende bouwlagen voor wonen met een maximale kroonlijsthoogte van 18,80 m langsheen Molenborre. De bezonningsinvloed op de uitloper van het zorgcentrum Molenborre is mee bepaald door deze hogere bebouwing.

In de voorschriften van het RUP voor deze projectzone staat dat *“De locatie en de diepte van de volumetrische accenten dienen zo bepaald te worden dat ze door hun slagschaduw geen negatieve invloed hebben op de percelen die niet betrokken zijn binnen het projectgebied. De bezonning van de aanpalende percelen moet maximaal gevrijwaard worden. Daarom dient bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning steeds een bezonningsstudie te worden toegevoegd die hierover expliciet uitsluitsel geeft.”*

Hoewel het RUP enerzijds door deze verwijzing een negatief effect van bezonning 'uitsluit', wordt anderzijds wel de mogelijkheid tot hogere bebouwing voorzien.

Er dient te worden nagegaan of de noodzaak er is om in het RUP de hogere bebouwing langs Molenborre te verlagen. Dit afhankelijk van de effectieve hinder.

In de voorschriften van het RUP is tevens de maximale hoogte van de plint opgenomen. Het basisvolume bestaat uit maximaal 2 bovengrondse bouwlagen ten opzichte van het nulpunt. De kroonlijsthoogte van dit basisvolume bedraagt maximaal 11,80 m. Ter hoogte van het bouwblok dat grenst ten noorden van het plangebied zal er een matig negatieve invloed van schaduwwerking zijn. Het RUP geeft aan dat er geen negatieve invloed zou mogen zijn. Er dient bekeken te worden of de plaatselijk negatieve invloed hier in het RUP kan/moet worden geregeld (bijvoorbeeld plaatselijk een basisvolume van 1 verdiep, eventueel inspringen, andere), dan wel in de vergunning hier de aandacht op vestigen.

De stedenbouwkundige voorschriften werden aangepast zodat kleinere bouwvolumes en vooral lagere bouwhoogtes mogelijk zijn met een positief effect op de bezonning van de aanpalende percelen. De eis tot toelevering van een bezonningsstudie bij aanvraag stedenbouwkundige studie blijft behouden.

7.3 ADVIEZEN VAN DE BEHEERDERS VAN DE WEGENIS

Niet van toepassing

7.4 BIJKOMENDE INLICHTINGEN VANUIT DE PLENAIRE VERGADERING

Het verslag van de plenaire vergadering dd. 27/06/2013 en de schriftelijke adviezen zijn toegevoegd in bijlage aan de toelichtingsnota. De bijsturingen die gevraagd werden vanuit de adviserende instanties werden in belangrijke mate doorgevoerd in het dossier.

Volgende aspecten in verband met de verwerking van de adviezen, dewelke niet zondermeer in het dossier werden doorgevoerd, worden hierbij verduidelijkt.

- De provincie Vlaams-Brabant stelt: Het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Halle zet maximaal in op het opwaarderen van de publieke ruimte. In het huidige voorstel tot RUP is een zone voorzien voor groene parking. De provincie vraagt of het niet interessanter zou zijn om deze zone uit het RUP te halen of een nabestemming parkgebied te geven zodat het openbaar domein op termijn kan worden opgewaardeerd.

De stad geeft aan dat er in het gebied een aantal nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden onder andere met de op til zijnde verbreding van het kanaal en de herinrichting van het Possozplein. Deze zone voor groene parking kan later wanneer een totaalconcept voor het gebied wordt ontwikkeld worden herzien indien dit dan nodig blijkt. De huidige bestemming blijft behouden.

- De provincie wijst erop dat het pad ingetekend langs de Zenne nu vasthangt aan de onderhoudsstrook en dat dit zorgt voor weinig flexibiliteit. De Provincie vraagt of het niet mogelijk is om het pad flexibeler te kunnen inzetten.

De voorschriften zijn aangepast zodat duidelijk is dat het pad overal in de onderliggende basisbestemming kan worden gerealiseerd.

- De provincie uit zijn bezorgdheid uit over de opmaak van het CHE-rapport uit vrees dat het in de toekomst contraproductief zou kunnen werken en teveel lasten oplegt aan de eigenaars. Het gebied is reeds een beschermd stadsgezicht waardoor bij elke bouwaanvraag reeds een advies van Onroerend Erfgoed moet worden gevraagd.

De opmaak van het CHE-rapport vermijdt dat de waarde van het architecturaal en cultuurhistorisch geheel van de kern van Halle stillaan zou verdwijnen. Het stadsgezicht beschermt meer de ritmiek maar ook het uitzicht en de kenmerken moeten worden beschermd. De gecoro ondersteunt de opmaak van het CHE-rapport als goed initiatief om de waardevolle elementen in de kern van Halle te behouden. De stad duidt erop dat dit een van de basisdoelstellingen van het RUP is en dat er bijgevolg voldoende zekerheden moeten worden

ingebouwd die de bescherming van het erfgoed verzekeren. In dit opzicht wenst de stad dat de opmaak van het CHE-rapport behouden wordt.

- De provincie stelt de vraag of het niet te streng is om geen diensten en handel toe te laten op de verdiepingen in het art. 6 zone voor wonen in het stadshart.

Deze strikte limitatieve regel werd voorzien om te vermijden dat het stadshart alleen een aaneenschakeling van winkels zou worden en dat er na openingsuren geen leven meer zou zijn in het stadscentrum. Door wonen op de verdiepen te verplichten en te stimuleren kan dit worden vermeden.

- De gecoro wenst dat bij artikel 5 Zone voor openbare wegenis het concept van ontmenging van verkeer expliciet wordt opgenomen.

In de stadskern moet het verkeer gemengd kunnen zijn. Er wordt een ontwerpsnelheid van 30 km/u vooropgesteld om dit te kunnen realiseren. De stad voorziet daartoe ook de nodige acties en maatregelen zoals voorgesteld in het mobiliteitsplan te zullen uitvoeren.

- Ruimte Vlaanderen stelt dat de voorschriften voor gemeenschapsvoorzieningen limitatief gedefinieerd zijn.

Dit is inderdaad zo. Er wordt gezien de specifieke bestemmingen (o.m. scholen) een eerder beperkte keuzemogelijkheid inzake bestemmingen toegelaten. De kans dat de onmiddellijke vraag naar een andere dan de beschreven bestemming zich voordoet is eerder klein, en het is hier niet wenselijk om functies aan te trekken die storend zijn voor de omgeving.

- Ruimte Vlaanderen ziet niet hoe het project Arkenvest kadert binnen het strategisch commercieel plan.

De stad geeft aan dat het strategisch-commercieel plan werd geactualiseerd om na te gaan of het project Arkenvest de lokale handel zou vernietigen of ondersteunen. Uit het plan blijkt duidelijk dat het project Arkenvest een ander marktsegment aanspreekt en bijgevolg past binnen de strategie om de winkelkern van Halle te versterken. Deze passages zijn opgenomen in de toelichtingsnota.

- Ruimte Vlaanderen is de mening toegedaan dat het project Arkenvest beter moet worden onderbouwd. Er moet niet alleen tekstueel maar ook grafisch beter worden aangegeven hoe het plan in de omgeving past.

Binnen de toelichtingsnota zijn reeds schetsen opgenomen van mogelijke projecten. De stad verkiest echter om geen gedetailleerd uitgewerkt project op te nemen omdat dit het RUP te stringent zou maken voor nieuwe ontwikkelingen. Op dit ogenblik is er immers nog geen bouwvergunning afgeleverd en is het project nog niet bindend.

- Ruimte Vlaanderen vindt dat er in het RUP onvoldoende duidelijk wordt gewerkt aan een uitgewerkte parkeerstrategie voor het centrum van Halle.

Er werd onder 3.4 - parkeerbeleid een onderdeel opgenomen de toelichtingsnota.

- Ruimte Vlaanderen is van oordeel dat er een nieuw marktonderzoek moet worden gedaan bij de bouwaanvraag van handelspanden.

De stad verwijst naar het strategisch-commerciële plan waarin verschillende inzichten werden geleverd. Voorts moet bij elke bouwaanvraag voor een nieuwe commerciële functie vanaf een wettelijk vastgestelde dimensie een socio-economische vergunning worden aangevraagd. Een bijkomend marktonderzoek eisen is bijgevolg overbodig en zal de vestiging van individuele meer kleinschalige winkeliers juist nadelig beïnvloeden.

- Ruimte Vlaanderen vraagt dat er minimale woonoppervlaktes zouden worden opgenomen in de voorschriften.

De stad geeft aan dat dit moeilijk ligt omdat de mogelijkheid tot voorzien van minimale oppervlaktes in het centrum zeer locatiegebonden is. Op sommige percelen is het door de ligging en de configuratie mogelijk dat kleinere wooneenheden worden toegelaten. Deze afweging moet in de kern tekens opnieuw worden gemaakt. Vaste normen opleggen neemt alle flexibiliteit weg waardoor er sommige projecten niet meer zouden kunnen worden vergund en het typische historische kleinschalige stadsbeeld op de helling komt te staan.

- Ruimte Vlaanderen wil het CHE-rapport alleen als een informatief document laten voegen bij bouwvergunningen van beeldbepalende gebouwen.

Zie supra – provincie

7.5 VOORLOPIGE VASTSTELLING IN DE GEMEENTERAAD

Op 10 september 2013 werd het RUP Parklaan-Zenne-Vondel voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad.

7.6 OPENBAAR ONDERZOEK

7.6.1 ADMINISTRATIEVE INLICHTINGEN

Het dossier werd in openbaar onderzoek voorgelegd aan de bevolking van 20 september 2013 tot en met 18 november 2013. Door het niet verschijnen van de publicatie in de vereiste dagbladen werd het openbaar onderzoek ongeldig verklaard. Het dossier werd opnieuw in openbaar onderzoek voorgelegd aan de bevolking van 20/11/2013 tot 20/01/2014.

Er werden 11 bezwaarschriften ingediend.

Het advies van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant is toegevoegd in bijlage. Ruimte Vlaanderen heeft geen advies uitgebracht.

7.6.2 ADVIES VAN DE GECORO

De gecoro heeft de ingediende adviezen en bezwaren behandeld en hierover advies uitgebracht. De gecoro verleent een gunstig advies aan het RUP en verzoekt dat het dossier en de stedenbouwkundige voorschriften zullen worden aangepast aan de voorwaarden gesteld in het advies.

Het advies is integraal toegevoegd in bijlage.

Opmerking: materiële fout in het verslag van de gecoro. De nummering van de bezwaren verspringt van 3 naar 5. Dit resulteert in een nummering tot 12 bezwaren. Er zijn feitelijk maar 11 bezwaren ingediend.

7.6.3 ADVIES VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich in belangrijke mate aan bij het advies van de gecoro. Het college gaat akkoord met de behandeling van het advies van de provincie Vlaams-Brabant zoals voorgesteld door de gecoro.

Inzake de behandeling van de bezwaren gaat het college niet zonder meer akkoord met alle elementen in het advies. Het college stelt dan ook voor om niet al de door de gecoro voorgestelde wijzigingen door te voeren. Het college formuleert hierna een gemotiveerde weerlegging van deze elementen. De nummering (1a, 1b...) verwijst naar de nummering van de behandeling van de bezwaren in het advies van de gecoro.

Bezwaar 1: Wijkcomité Sint-Rochus

1a: Het college sluit zich niet aan bij het advies van de gecoro maar wel bij het minderheidsstandpunt binnen de gecoro, namelijk: *“In de toelichtingsnota van het RUP komt ook het mobiliteitsplan van de stad uitgebreid aan bod. Binnen dit mobiliteitsplan wordt duidelijk aangegeven dat er twee ondergrondse centroparkings zullen worden gerealiseerd. Een van beide is de parking in project Arkenvest. Het RUP*

kadert dus volledig in het goedgekeurde mobiliteitsplan. Verder is het zo dat er ook voorzien is om nieuwe wegenis te organiseren en bestaande wegenis te herstructureren in functie van nieuwe ontwikkelingen op stedelijk niveau. Hieronder vallen ondermeer de nieuwe Zuiderbrug die in kader van de verbredings- en verdiepingswerken van het kanaal Brussel-Charleroi zal gerealiseerd worden evenals de herstructurering van de A8. Beide ingrepen zullen het verkeer uit het centrum trekken en zullen ervoor zorgen dat de omgeving van de Arkenvest van doorgaand verkeer ontlast wordt. Het RUP kadert binnen beide beleidsplannen en is hier niet mee in strijd.”

Het college voert verder nog aan dat beide vermelde beleidsplannen door de gemeenteraad werden goedgekeurd. De ondergrondse parking biedt een alternatief voor het parkeren op het openbaar domein dat op die manier kwalitatief kan opgewaardeerd worden. Het verdwijnen van deze bovengrondse parkeerplaatsen biedt immers meer ruimte voor de kwalitatieve inrichting van het publieke domein met meer ruimte voor fietsers en voetgangers waardoor dit openbaar domein fiets- en voetgangersvriendelijker wordt.

1b: Het college sluit zich niet aan bij het advies van de gecoro maar neemt volgend standpunt in. Het RUP laat toe om de nodige maatregelen te nemen zoals in het MER werden opgelegd. Een aantal van deze maatregelen zijn echter te nemen op vergunningsniveau en/of vallen onder bestaande wetgevingen en dienen als zodanig niet te worden opgenomen in het RUP. Verder verwijst het college naar de behandeling van punt 1a inzake de Zuiderbrug en A8. Tevens biedt een ondergrondse parking een alternatief voor het parkeren op het openbaar domein dat op die manier kwalitatief kan opgewaardeerd worden en waardoor dit openbaar domein fiets- en voetgangersvriendelijker

Bezwaar 2: Artes Terra:

2a en 2b: In aanvulling op het advies van de gecoro wenst het college de zone van project Arkenvest als geheel te ontwikkelen en geen mogelijkheid tot het voorzien van twee aparte projecten binnen de projectzone Arkenvest op te nemen.

2c: Het college gaat akkoord met het advies van de gecoro. Het college stelt voor om langsheen de Arkenvest een grotere achteruitbouw toe te laten tot maximaal 15 meter waardoor de mogelijkheid wordt geschapen tot het realiseren van een plein tegenover het park. Vanaf de Arkenvest dient dan toegang tot horeca mogelijk te zijn terwijl de hoofdingang tot het projectgebied op de hoek van de Molenborre/Arkenvest behouden blijft.

2d: Het college stelt voor dat vanaf de Arkenvest toegang mag genomen worden voor de appartementen, voor technische toegangen en nooduitgangen en voor horeca-gelegenheid. Er kunnen toegangen voorzien worden voor individuele winkels doch geen hoofdtoegang (zie ook 2c).

Bezwaar 5: Natuur en milieuraad

5b: het college gaat akkoord met de behandeling van de gecoro en voegt hier volgende motivatie aan toe: 'Het RUP is zo opgesteld dat er ook voor ecologie en groen ruimte is, naast de economische ontwikkelingen'. Dit blijkt ook duidelijk uit de voorschriften inzake de binnengebieden (zie behandeling van 5a door de gecoro).

Bezwaar 6: streekvereniging Zenne en Zoniën

6a: Het college sluit zich niet aan bij het advies van de gecoro maar wel bij het minderheidsstandpunt binnen de gecoro, namelijk: *“In de toelichtingsnota van het RUP komt ook het mobiliteitsplan van de stad uitgebreid aan bod. Binnen dit mobiliteitsplan wordt duidelijk aangegeven dat er twee ondergrondse centumparkings zullen worden gerealiseerd. Een van beide is de parking in project Arkenvest. Het RUP kadert dus volledig in het goedgekeurde mobiliteitsplan. Verder is het zo dat er ook voorzien is om nieuwe wegenis te organiseren en bestaande wegenis te herstructureren in functie van nieuwe ontwikkelingen op stedelijk niveau. Hieronder vallen ondermeer de nieuwe Zuiderbrug die in kader van de verbredings- en verdiepingswerken van het kanaal Brussel-Charleroi zal gerealiseerd worden evenals de herstructurering van de A8. Beide ingrepen zullen het verkeer uit het centrum trekken en zullen ervoor zorgen dat de omgeving van de Arkenvest van doorgaand verkeer ontlast wordt. Het RUP kadert binnen beide beleidsplannen en is hier niet mee in strijd.”*

Het college voert verder nog aan dat beide vermelde beleidsplannen door de gemeenteraad werden goedgekeurd. De ondergrondse parking biedt een alternatief voor het parkeren op het openbaar domein dat op die manier kwalitatief kan opgewaardeerd worden en waardoor dit openbaar domein fiets- en voetgangersvriendelijker wordt.

6b: Het college gaat akkoord met de behandeling van de gecoro en vult dit aan met volgend voorstel van aanpassing in de voorschriften: *“Ten einde een pleinfunctie meer mogelijkheden te geven wordt langsheen de Arkenvest een grotere achteruitbouw toegelaten tot maximaal 15 meter.”*

6c: Het college gaat akkoord met de behandeling van de gecoro. 'Kunnen' zal in de voorschriften door 'zullen' vervangen worden in beide artikelen 10.2 en 5.6.

Bezwaar 7: Zennegroen vzw

7b: Het college sluit zich niet aan bij het advies van de gecoro maar wel bij het minderheidsstandpunt binnen de gecoro, namelijk: *“In de toelichtingsnota van het RUP komt ook het mobiliteitsplan van de stad uitgebreid aan bod. Binnen dit mobiliteitsplan wordt duidelijk aangegeven dat er twee ondergrondse centroparkings zullen worden gerealiseerd. Een van beide is de parking in project Arkenvest. Het RUP kadert dus volledig in het goedgekeurde mobiliteitsplan. Verder is het zo dat er ook voorzien is om nieuwe wegenis te organiseren en bestaande wegenis te herstructureren in functie van nieuwe ontwikkelingen op stedelijk niveau. Hieronder vallen ondermeer de nieuwe Zuiderbrug die in kader van de verbredings- en verdiepingswerken van het kanaal Brussel-Charleroi zal gerealiseerd worden evenals de herstructurering van de A8. Beide ingrepen zullen het verkeer uit het centrum trekken en zullen ervoor zorgen dat de omgeving van de Arkenvest van doorgaand verkeer ontlast wordt. Het RUP kadert binnen beide beleidsplannen en is hier niet mee in strijd.”*

Het college voert verder nog aan dat beide vermelde beleidsplannen door de gemeenteraad werden goedgekeurd. De ondergrondse parking biedt een alternatief voor het parkeren op het openbaar domein dat op die manier kwalitatief kan opgewaardeerd worden en waardoor dit openbaar domein fiets- en voetgangersvriendelijker wordt. Verder dient ook gesteld dat de ingrepen in het Elisabethpark zeer kleinschalig en hoofdzakelijk ondergronds zijn. De nieuwe parking zal wel degelijk tegemoet komen aan de parkeerbehoefte in deze omgeving

7c: Het college gaat akkoord met de behandeling van de gecoro. De bestaande parking in de kloostertuin zal op het plan feitelijke en juridische toestand (bestaande toestand) ook expliciet vermeld worden.

Bezwaar 8: nv Arkenvest

8a: in aanvulling op het advies van de gecoro wenst het college de zone van project Arkenvest als geheel te ontwikkelen en geen mogelijkheid op te nemen tot het voorzien van twee aparte projecten binnen de projectzone Arkenvest.

Bezwaar 9: Liberale Mutualiteit

9a tot 9g: in aanvulling op het advies van de gecoro zal in het toelichtend deel van de voorschriften de zone 8.1.B expliciet de mogelijkheden uit artikel 2.1.voor bestaande functies afwijkend met de planvoorschriften hernomen worden met expliciete verwijzing naar de daar bestaande kantoorfunctie.

Bezwaar 10: Fietsersbond Halle

10a en 10b: Het college sluit zich niet aan bij het advies van de gecoro maar wel bij het minderheidsstandpunt binnen de gecoro, namelijk: *“In de toelichtingsnota van het RUP komt ook het mobiliteitsplan van de stad uitgebreid aan bod. Binnen dit mobiliteitsplan wordt duidelijk aangegeven dat er twee ondergrondse centroparkings zullen worden gerealiseerd. Een van beide is de parking in project Arkenvest. Het RUP kadert dus volledig in het goedgekeurde mobiliteitsplan. Verder is het zo dat er ook voorzien is om nieuwe wegenis te organiseren en bestaande wegenis te herstructureren in functie van nieuwe ontwikkelingen op stedelijk niveau. Hieronder vallen ondermeer de nieuwe Zuiderbrug die in kader van de verbredings- en verdiepingswerken van het kanaal Brussel-Charleroi zal gerealiseerd worden evenals de herstructurering van de A8. Beide ingrepen zullen het verkeer uit het centrum trekken en zullen ervoor zorgen dat de omgeving van de Arkenvest van doorgaand verkeer ontlast wordt. Het RUP kadert binnen beide beleidsplannen en is hier niet mee in strijd.”*

Het college voert verder nog aan dat beide vermelde beleidsplannen door de gemeenteraad werden goedgekeurd. De ondergrondse parking biedt een alternatief voor het parkeren op het openbaar domein dat op die manier kwalitatief kan opgewaardeerd worden en waardoor dit openbaar domein fiets- en voetgangersvriendelijker wordt.

10d: cfr behandeling 10a en 10b

10f: cfr behandeling 10a en 10b

Bezwaar 11: Natuurpunt afdeling Halle

11a: Het college sluit zich niet aan bij het advies van de gecoro maar wel bij het minderheidsstandpunt binnen de gecoro, namelijk: *“In de toelichtingsnota van het RUP komt ook het mobiliteitsplan van de stad uitgebreid aan bod. Binnen dit mobiliteitsplan wordt duidelijk aangegeven dat er twee ondergrondse centroparkings zullen worden gerealiseerd. Een van beide is de parking in project Arkenvest. Het RUP kadert dus volledig in het goedgekeurde mobiliteitsplan. Verder is het zo dat er ook voorzien is om nieuwe wegenis te organiseren en bestaande wegenis te herstructureren in functie van nieuwe ontwikkelingen op stedelijk niveau. Hieronder vallen ondermeer de nieuwe Zuiderbrug die in kader van de verbredings- en verdiepingswerken van het kanaal Brussel-Charleroi zal gerealiseerd worden evenals de herstructurering van de A8. Beide ingrepen zullen het verkeer uit het centrum trekken en zullen ervoor*

zorgen dat de omgeving van de Arkenvest van doorgaand verkeer ontlast wordt. Het RUP kadert binnen beide beleidsplannen en is hier niet mee in strijd.”

Het college voert verder nog aan dat beide vermelde beleidsplannen door de gemeenteraad werden goedgekeurd. De ondergrondse parking biedt een alternatief voor het parkeren op het openbaar domein dat op die manier kwalitatief kan opgewaardeerd worden en waardoor dit openbaar domein fiets- en voetgangersvriendelijker wordt. Verder dient ook gesteld dat de ingrepen in het Elisabethpark zeer kleinschalig en hoofdzakelijk ondergronds zijn. De nieuwe parking zal wel degelijk tegemoet komen aan de parkeerbehoefte in deze omgeving

11b: akkoord behandeling gecoro dat stelt dat het RUP binnen artikel 1.4. stelt dat er voldaan moet worden aan het decreet houdende de bescherming van het archeologisch patrimonium aangevuld met hoger aangehaalde behandeling bezwaar punt 11a.

11c: cf. behandeling 11a

11g: Het college gaat akkoord met de behandeling van de gecoro. De bestaande parking in de kloostertuin zal op het plan feitelijke en juridische toestand (bestaande toestand) ook expliciet vermeld worden.

Bezwaar 12 werkgroep trage wegen Zuid-West-Brabant:

12b: Het college neemt het standpunt in dat overeenkomstig artikel 1.3. van de voorschriften het in voorliggend plan reeds mogelijk is om een verbinding van een voetgangersbrug richting Possozplein te realiseren. Daarom zal de zone artikel 15 niet uitgebreid worden.

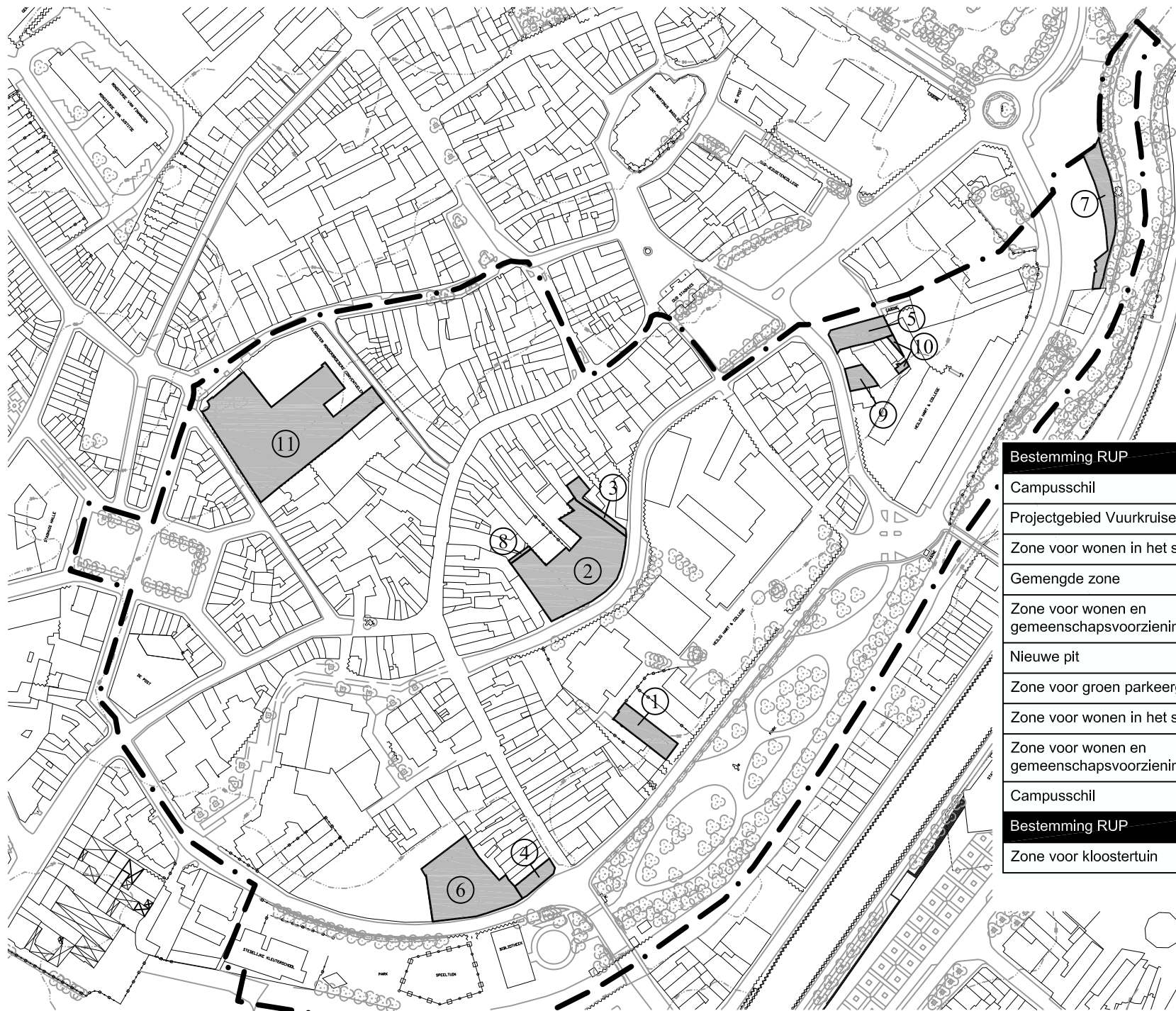
Het dossier wordt aangepast aan het advies van de gecoro inzake de behandeling van de adviezen en bezwaren, bijgestuurd met het besluit van het college dd. 11 april 2014. Het college legt het aangepaste dossier voor definitieve vaststelling voor aan de gemeenteraad.

8 BIJLAGEN

- 8.1. Bijlage: kaart afwijkingen t.o.v. het BPA Parklaan-Zenne-Vondel
- 8.2. Bijlage: kaart overzicht van percelen met mogelijk planbaten, planschade en bestemmingswijzigingscompensatie i.v.m. het grond- en pandenbeleid
- 8.3. Bijlage: plan-MER integratiespoorverslag, goedkeuring milieueffectrapport
- 8.4. Bijlage: plenaire vergadering, verslag en adviezen
- 8.5. Bijlage: besluit deputatie inzake het openbaar onderzoek
- 8.6. Bijlage: advies gecoro inzake de behandeling van de bezwaarschriften

8.1 Bijlage: kaart afwijkingen t.o.v. het BPA Parklaan-Zenne-Vondel

Legende



Bestemming RUP	Bestemming oud BPA	Oppervlakte
Campusschil	1 - Wonen	0,0385 ha
Projectgebied Vuurkruisenlaan	2 - Parkeren	0,1988 ha
Zone voor wonen in het stadshart	3 - Wegenis	0,0179 ha
Gemengde zone	4 - Openbaar nut	0,0186 ha
Zone voor wonen en gemeenschapsvoorzieningen B	5 - Wegenis	0,0368 ha
Nieuwe pit	6 - Openbaar nut	0,1428 ha
Zone voor groen parkeergebied	7 - Openbaar groen	0,0505 ha
Zone voor wonen in het stadshart	8 - Parkeren	0,0026 ha
Zone voor wonen en gemeenschapsvoorzieningen B	9 - Openbaar nut	0,0160 ha
Campusschil	10 - Wonen	0,0049 ha
Bestemming RUP	Bestemming gewestplan	Oppervlakte
Zone voor kloostertuin	11 - Woongebied	0,3365 ha

Afwijkingen t.o.v. het oude BPA en het gewestplan

RUP Parklaan-Zenne-Vondel



d+aCONSULT.

0 25 50 75 100m

bron: Eigen verwerking

opgemaakt: januari 2013


8.2 Bijlage: kaart overzicht van percelen met mogelijk planbaten, planschade en bestemmingswijzigingscompensatie i.v.m. het grond- en pandenbeleid

Legende

 Grens RUP

Mogelijke planbaten

tov. BPA Parklaan-Zenne-Vondel

 openbaar nut -> wonen

 lijninfrastructuur -> wonen

Mogelijke planschade

tov. het gewestplan

 wonen -> groen

tov. BPA Parklaan-Zenne-Vondel

 wonen -> openbaar nut



Register van percelen waarop de regelling van planschade, planbaten, kaptaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn

RUP Parklaan-Zenne-Vondel



d+aCONSULT.

0 25 50 75 100m

bron: Stad Halle + eigen verwerking

opgemaakt: januari 2013

8.3 Bijlage: Plan-MER integratiespoorverslag, goedkeuring milieueffectrapport



Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Mer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75

Plan-MER integratiespoor verslag
Goedkeuring milieueffectrapport

RUP Parklaan-Zenne-Vondel te Halle

Initiatiefnemer:

Stad Halle
Oudstrijdersplein 18
1500 Halle

11 januari 2013

PLIR-0063-GK

1. Inleiding

Het voorgenomen plan betreft een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) dat opgemaakt wordt voor de omgeving Parklaan-Zenne-Vondel, waarbij de huidig van kracht zijnde BPA's (BPA nr. 5 Parklaan-Zenne-Vondel en een deel van BPA 't Parkske) worden herzien en verfijnd. Dit met het oog op de sturing van de ontwikkeling van stedelijke functies (handel/wonen) tussen Molenborre en Arkenvest, de evaluatie (en eventuele bijsturing) van de zones voor gemeenschapsvoorzieningen en het realiseren van ondergrondse parkeergelegenheid langs Arkenvest. Bovendien zullen ook waardevolle elementen van het stedelijk patrimonium worden veilig gesteld en wordt de Zenne opgewaardeerd in de stedelijke kern.

Initiatiefnemer is de stad Halle, Oudstrijdersplein 18, 1500 Halle.

Het voorgenomen plan, het RUP, is plan-MER-plichtig in het kader van titel IV van het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (B.S. 5 april 1995 en latere decreetswijzigingen; ook wel het DABM genoemd). Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor projecten zoals bedoeld in bijlage II van het besluit houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan de milieueffectrapportage (B.S. 10 december 2004) en voor projecten uit de bijlage bij omzendbrief LNE/2011/1 en kan mogelijks aanzienlijke milieueffecten teweegbrengen. Het plan-MER werd opgemaakt volgens de procedure van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 april 2009 betreffende het integratiespoor voor de milieueffectrapportage over een ruimtelijk uitvoeringsplan (B.S. 30 mei 2008).

De nota voor publieke consultatie is door de dienst Mer van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 7 maart 2012. De nota werd ter inzage gelegd bij het stadsbestuur van Halle (9 maart 2012 tot en met 7 mei 2012). Parallel werden adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

In de richtlijnen van 2 juli 2012 zijn de ontvangen inspraakreacties en adviezen verwerkt.

Op de ontwerptekst van het plan-MER werden door de verschillende betrokken administraties opmerkingen gegeven. Op basis van deze opmerkingen werd het definitieve MER opgesteld. Het definitieve MER werd door de dienst Mer ontvangen op 24 december 2012.

2. In het MER beschreven en geëvalueerde alternatieven

Als nulalternatief voor het plan-MER geldt het behoud van de bestaande toestand (ontwikkeling van het gebied bij het uitblijven van het planningsinitiatief).

In deze plan-milieueffectrapportage is geen onderzoek gebeurd naar locatiealternatieven. Dit is aanvaardbaar aangezien het plan voortbouwt op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad Halle, dat specifieke bepalingen opneemt die binnen het plangebied uitgevoerd dienen te worden en een kernversterking beoogt.

Het plan-MER onderzoekt een aantal uitvoeringsalternatieven. Deze alternatieven vormen milderende maatregelen en randvoorwaarden, waarvan diegene op planniveau aanleiding zullen geven tot het aanpassen en verfijnen van de voorschriften van het RUP.

Voor de zone voor kloostertuin werd bovendien een alternatieve invulling onderzocht rond de mogelijke bebouwing van deze zone (uitbreiding van bebouwing tot in de tuin).

Zoals gesteld in de richtlijnen is het MER degelijk ingegaan op het beschrijven en onderzoeken van de verschillende alternatieven, met voorstellen tot verdere milderende maatregelen.

3. Toetsing van het MER aan de decretale vereisten

art. 4.2.10 §2

Het plan-MER is opgesteld door een team van erkende MER-deskundigen en onder leiding van een MER-coördinator.

Het voorliggende milieueffectrapport is een voldoende overzichtelijk document en bevat de wettelijk vereiste onderdelen.

Het plan-MER heeft voldoende invulling gegeven aan de richtlijnen, die overeenkomstig art. 4 §5 van het integratiespoorbesluit voor RUP's werden vastgesteld en aan de opmerkingen geformuleerd naar aanleiding van het rondsturen van de ontwerptekst van het plan-MER. Het MER bevat de nodige inhoudelijke en vormelijke elementen zoals bepaald in artikel 4.2.10. §2 van het plan-m.e.r.-decreet of DABM. Het MER bevat de nodige informatie om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming.

In de milieubeoordeling werd een disciplinematige aanpak gehanteerd. De volgende disciplines kwamen aan bod: mens-mobiliteit, geluid, lucht, bodem en grondwater, oppervlaktewater, fauna en flora, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens-ruimtelijke aspecten en hinder.

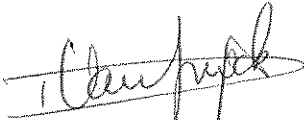
De milderende maatregelen worden per discipline opgesomd (telkens onder het hoofdstuk *Conclusies en milderende maatregelen*). In hoofdstuk 16.4 *Synthese van milieueffecten en milderende maatregelen* (tabel 16-2) staan alle milderende maatregelen gebundeld (per discipline) opgelijst.

Het MER is tot een helder opgebouwde eindbeoordeling gekomen die rekening houdt met het uitgevoerde onderzoek van de milieueffecten en de doelstelling van het plan (het creëren van een kader voor de gewenste ruimtelijke structuur voor een deel van de historische binnenstad).

Besluit

Gelet op het feit dat voor het voorgenomen plan het m.e.r.-proces volledig en in overleg met de dienst Mer doorlopen werd en gelet op de toetsing van het voltooide plan-MER, zoals voorgeschreven door het DABM, waarvan het resultaat hierboven is opgenomen, wordt het plan-MER voor het RUP Parklaan-Zenne-Vondel te Halle goedgekeurd.

11 januari 2013,



Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

8.4 Bijlage: Plenaire vergadering, verslag en adviezen

VERSLAG PLENAIRE VERGADERING

Datum: 27/06/2013
Opdrachtgever: Stad Halle
Dossier: RUP Parklaan-Zenne-Vondel
Locatie: Stadhuis Halle

Partijen en aanwezigheden

A	S	G	Bestuur/instantie	Naam / functie	Tel / gsm	E-mailadres
X			Stad Halle	Dirk Pieters - Burgemeester	0475/ 61 30 61	dirk.pieters@halle.be
X			Stad Halle	Korneel Ponseele – Dienst RO	02/ 363 25 20	korneel.ponseele@halle.be
X			Gecoro Halle	Marcel Franssens		
X			VMM	Wim Verhaegen	02/ 553 21 18	w.verhaegen@vmm.be
X			De Lijn	Luc Daniëls	016/ 31 36 55	luc.daniels@delijn.be
X			Provincie Vlaams-Brabant	Daan Demey	016/ 26 75 23	daan.demey@vlaamsbrabant.be
	X		Ruimte Vlaanderen	Jeroen Valgaeren	016/ 66 58 85	jeroen.valgaeren@rwo.vlaanderen.be
	X		ANB	Paul David	016/ 66 63 23	paul.david@lne.vlaanderen.be
	X		W&Z	Nathen Vos	03/ 860 63 75	Nathen.Vos@WenZ.be
	X		LNE	Natalie Decamps	02/ 553 03 48	natalie.decamps@lne.vlaanderen.be
	X		LNE – dienst veiligheidsrapportage	Stijn Van Noten	02/ 553 74 86	stijn.vannoten@lne.vlaanderen.be
		X	Agentschap onroerend erfgoed	-	-	-
X			D+A Consult nv	Ann Lambrechts	02/371 02 54	Ann.lambrechts@daconsult.be
X			D+A Consult nv	Thomas Van den Boogaerde	02/371 02 58	Thomas.vandenboogaerde@daconsult.be

A: aanwezig | S: schriftelijk advies | G: geen advies

Resultaten van de plenaire vergadering

A. Verwelkoming

De Burgemeester heet iedereen welkom op de plenaire vergadering voor het RUP Parklaan-Zenne-Vondel.

B. Bespreking van het RUP

Provincie Vlaams-Brabant

De provincie kan zich globaal vinden in het voorstel tot RUP Parklaan-Zenne-Vondel. Het RUP past in de globale visie van de structuurplannen en de visie van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle. De provincie heeft een aantal inhoudelijke opmerkingen:

- Het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Halle zet maximaal in op het opwaarderen van de publieke ruimte. In het huidige voorstel tot RUP is een zone voorzien voor groene parking. De provincie vraagt of het niet interessanter zou zijn om deze zone uit het RUP te halen of een nabestemming parkgebied te geven zodat het openbaar domein op termijn kan worden opgewaarderd.

De ontwerper geeft aan dat een nabestemming als parkgebied mogelijk moet zijn. De stad geeft aan dat er in het gebied een aantal nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden onder andere met de op til zijnde verbreding van het kanaal en de herinrichting van het Possozplein. Deze zone voor groene parking kan later wanneer een totaalconcept voor het gebied wordt ontwikkeld worden herzien indien dit dan nodig blijkt.

- De provincie wijst erop dat het pad ingetekend langs de Zenne nu vasthangt aan de onderhoudsstrook en dat dit zorgt voor weinig flexibiliteit. De Provincie vraagt of het niet mogelijk is om het pad flexibeler te kunnen inzetten.

De ontwerper wijst erop dat het pad volgens de voorschriften dit pad nu reeds in het volledige parkgebied kan worden voorzien en niet enkel in de overdruk voor oeverstroken. De VMM geeft aan dat ze zich wel kunnen vinden in de ontwikkeling van een wandelpad langs de oevers van de Zenne ook binnen de onderhoudsstrook voor zover dit de oevers van de Zenne niet structureel aantast. De vergadering besluit dat de voorschriften zullen worden aangepast zodat duidelijk is dat het pad overal in de onderliggende basisbestemming kan worden gerealiseerd.

- De Provincie wenst dat in de voorschriften duidelijker wordt aangegeven wat een CHE-rapport precies inhoudt. Tevens stelt de provincie voor om beter te definiëren voor wel soort werken het CHE-rapport moet worden opgemaakt. De provincie vindt het niet opportuun om voor alle werken een dergelijk rapport op te vragen. De provincie uit zijn bezorgdheid uit over de opmaak van het CHE-rapport uit vrees dat het in de toekomst contraproductief zou kunnen werken en teveel lasten oplegt aan de eigenaars. Het gebied is reeds een beschermd stadsgezicht waardoor bij elke bouwaanvraag reeds een advies van Onroerend Erfgoed moet worden gevraagd.

De ontwerper merkt op dat de omschrijving en inhoud van een CHE-rapport staat omschreven binnen de terminologie van het RUP. Het erfgoed uit het Sint-Lucas archief in het plangebied is niet beschermd en dreigt daardoor verloren te gaan. De opmaak van het CHE-rapport vermijdt dat de waarde van het architecturaal en cultuurhistorisch geheel van de kern van Halle stillaan zou verdwijnen. Het stadsgezicht beschermt meer de ritmiek maar ook het uitzicht en de kenmerken moeten worden beschermd.

De gecoro geeft aan zeer positief te staan ten opzichte van de opmaak van het CHE-rapport en dit een goed initiatief is om de waardevolle elementen in de kern van Halle te behouden.

De stad duidt erop dat dit een van de basisdoelstellingen van het RUP is en dat er bijgevolg voldoende zekerheden moeten worden ingebouwd die de bescherming van het erfgoed verzekeren. In dit opzicht wenst de stad dat de opmaak van het CHE-rapport behouden wordt.

- De provincie wijst erop dat de voorafgaande bepalingen rond archeologisch erfgoed moeten worden aangepast en dat er niet langer kan worden geëist dat er een verplichte archeologische prospectie moet worden voorzien.

De ontwerper zal de voorafgaande bepalingen inzake archeologisch erfgoed in deze zin aanpassen.

- De provincie stelt de vraag of het niet te streng is om geen diensten en handel toe te laten op de verdiepingen in het art. 6 zone voor wonen in het stadshart.

De ontwerper geeft aan dat deze strikte limitatieve regel werd voorzien om te vermijden dat het stadshart alleen een aaneenschakeling van winkels zou worden en dat er na openingsuren geen leven meer zou zijn in het stadscentrum. Door wonen op de verdiepen te verplichten en te stimuleren kan dit worden vermeden.

- De provincie wijst erop dat bij het projectgebied Vuurkruislaan het aantal te voorziene fietsenstallingen wordt overgelaten aan de dienst mobiliteit. Dit leidt tot rechtsonzekerheid aangezien de aanvrager op voorhand geen inschatting kan maken van het aantal te fietsparkeerplaatsen die zullen moeten worden voorzien. Daarenboven kunnen er geen bijkomende adviesinstanties worden voorzien door het RUP.

De fietsparkeernormen zullen worden opgelegd bij meergezinswoningen, waarbij minimaal één fietsstalplaats per wooneenheid zal worden voorzien. Bij eengezinswoningen zullen geen normen worden opgenomen.

- Inzake de kloostertuin stelt de provincie stelt voor om de ondergrondse parking te combineren met de bebouwing in de kloostertuin en de ondergrondse parking niet overal binnen de kloostertuin toe te laten.

Dit zal worden verduidelijkt en aangepast in de voorschriften. Het is inderdaad de bedoeling dat de ondergrondse parking onder de gebouwen wordt voorzien en alleen op de plaats van de huidige parking.

- De provincie vraagt verder om een aantal appreciatiegevoelige voorschriften aan te passen.
De voorschriften zullen waar mogelijk worden geconcretiseerd.

VMM

De VMM adviseert het RUP gunstig maar wil een aantal elementen aankaarten binnen de voorschriften:

- Bij art. 5 en art 5.2 dient er te worden toegevoegd dat er bij nieuwe overbruggingen steeds getoetst moet worden wat de mogelijkheden zijn bij de beheerder van de waterloop.
De voorschriften zullen door de ontwerper worden aangevuld in deze zin
- In art. 12 spreekt met van “richtlijnen voor overstromingsrisicogebieden zoals door de afdeling Water aangeduid zijn van toepassing” wat wordt hiermee bedoeld? De VMM wijst er verder ook op dat de afdeling water ondertussen van naam is veranderd tot Afdeling operationeel waterbeheer
De ontwerper zal deze bewuste zin uit de voorschriften schrappen en de naam waar nodig aanpassen.

De Lijn

De Lijn is blij te zien dat de kern van Halle verder wordt vernieuwd. Halle is een belangrijk openbaarvervoersknooppunt en De Lijn wil dit graag zo houden. Door stadsvernieuwing wordt de kern van Halle aantrekkelijker gemaakt wat een positieve impact heeft op het gebruik van het openbaar vervoer. De Lijn wil er verder op wijzen dat ze de verderzetting van de positieve samenwerking met de stad willen bewerkstelligen.

Gecoro

De gecoro ondersteunt globaal de nieuwe ontwikkeling in het RUP. Hierbij wil de gecoro toch een aantal kanttekeningen maken.

- Mobiliteit: de gecoro is van mening dat de mobiliteitsproblemen in de kern slechts zullen worden opgelost met de ontwikkeling van grootschalige infrastructuurprojecten rond de kern van Halle. De gecoro stelt dat het project Arkenvest in het plangebied nog bijkomende verkeersdruk zal veroorzaken in de kern van Halle en dat er bijgevolg bijkomende grondige verkeersstudies moeten worden uitgevoerd om het effect te kunnen inschatten. Het Arkenvestproject zou bijgevolg niet kunnen worden goedgekeurd zolang er geen bijkomende mobiliteitsstudie en de grote infrastructuurwerken zijn gerealiseerd.
De ontwerper geeft aan dat het mobiliteitsplan onlangs reeds herzien werd.
De stad wijst erop dat het nieuwe mobiliteitsplan 120 concrete punten wil aanpakken om de verkeersleefbaarheid van Halle te vergroten. Dit zal reeds een belangrijk aantal knelpunten oplossen. Het is niet mogelijk om te wachten op de ontwikkeling van de grootschalige infrastructuurwerken aangezien deze afhangen van het Vlaamse gewest en er geen duidelijk tijdsbestek kan worden gegeven. Het project Arkenvest is een positieve ontwikkeling voor Halle dat niet afhankelijk gemaakt mag worden van externe factoren. Daarenboven voorziet het project Arkenvest bijkomende ondergrondse publieke parking waardoor het openbaar domein kan worden ontlast van de auto's die vandaag overal bovergronds parkeren.
- Groen: de gecoro ziet een onduidelijkheid in tussen de voorschriften en de aanduiding op het grafisch plan voor de zone voor verkeerskundige maatregelen A. Hierdoor is het mogelijk dat de voorschriften verkeerd worden geïnterpreteerd.
De ontwerper zal de overdruk voor verkeerskundige maatregelen A duidelijker aangeven en over de volledige zone voor openbare wegenis en een deel van de zone voor park A trekken.
- De gecoro staat positief ten opzichte van de aanpak van de binnengebieden. Toch denkt de gecoro dat de stad de nodige initiatieven moet nemen voor de ontwikkeling ervan. De gecoro vreest dat de verschillende aangeduide achtere toegangen en doorsteken doorheen de bouwblokken anders nooit zullen worden gerealiseerd. Nochtans lijken deze onontbeerlijk voor de ontwikkeling van de binnengebieden.
De ontwerper verduidelijkt dat deze aanpak een keuze is die door de stad werd genomen. Voorts geven de voorschriften garantie op de ontwikkeling van de binnengebieden aangezien deze enkel op basis van een gezamenlijk ontwikkelingsplan kunnen worden gerealiseerd. De eigenaars kunnen dan binnen hun eigen terrein de verschillende ontwikkelingen realiseren op basis van het algemeen plan. De voorschriften zullen

worden verduidelijkt zodat expliciet vermeld wordt dat er geen individuele bouwvergunningen zonder globaal plan kunnen worden toegekend.

- Tot slot vraagt de gecoro waarom er binnen de zone voor openbaar nut, rond de stedelijke bibliotheek, 14 parkeerplaatsen worden gerealiseerd? Dit is storend ten opzichte van het omliggende park.
De ontwerper zal in de voorschriften opnemen dat de 14 parkeerplaatsen alleen kunnen worden behouden zolang er geen ondergrondse parkeerplaats voor handen is onder het project Arkenvest. De parkeerplaatsen voor mindervaliden kunnen wel worden behouden op deze locatie.

C. Overlopen van de schriftelijke adviezen

Waterwegen en Zeekanaal

Waterwegen en zeekanaal vraagt rekening te houden met volgend punt:

- De zone voor verkeerskundige maatregelen B uitbreiden tot aan de Dijkstraat.
De stad gaat akkoord met de uitbreiding van deze zone.

Ruimte Vlaanderen

Ruimte Vlaanderen geeft een positief advies aan het RUP. Het RUP past binnen de verschillende visies en afbakening van het kleinstedelijk gebied Halle. Toch heeft Ruimte Vlaanderen volgende inhoudelijke opmerkingen.

- Ruimte Vlaanderen ziet niet hoe het RUP zich positioneert ten opzichte van de uitgangpunten van het structuurplan in zake ontwikkeling van nieuwe woontypologieën en hoe het project Arkenvest kadert binnen het strategisch commercieel plan.

De ontwerper verduidelijkt dat de verschillende elementen uit het strategisch-commerciële plan zijn opgenomen in de toelichtingsnota en dat deze voldoende aantonen hoe het project Arkenvest zich inpast in het stadshart van Halle.

De Stad geeft aan dat het strategisch-commerciële plan werd geactualiseerd om na te gaan of het project Arkenvest de lokale handel zou vernietigen of ondersteunen. Uit het plan blijkt duidelijk dat het project Arkenvest een ander marktsegment aanspreekt en bijgevolg past binnen de strategie om de winkelkern van Halle te versterken.

De ontwerper geeft aan dat wat de woontypologieën betreft dit zal worden verduidelijkt in de toelichtingsnota. Weliswaar kiest de stad ervoor om geen limitatieve lijst van typologieën op te leggen.

- Ruimte Vlaanderen is de mening toegedaan dat het project Arkenvest beter moet worden onderbouwd. Er moet niet alleen tekstueel maar ook grafisch beter worden aangegeven hoe het plan in de omgeving past
De ontwerper geeft aan dat de onderbouwing zoals reeds in voorafgaande punten aangegeven reeds zeer uitgebreid werd aangegeven in de toelichtingsnota. Binnen de toelichtingsnota zijn reeds schetsen opgenomen van mogelijke projecten. De stad verkiest echter om geen concreet project op te nemen omdat dit het RUP te stringent zou maken voor nieuwe ontwikkelingen.
- Ruimte Vlaanderen heeft eveneens vragen bij de capaciteit van de ondergrondse parking.
De stad geeft aan dat de capaciteit van 360 plaatsen in het mobiliteitsplan werd berekend en zou moeten volstaan om de activiteiten van het project Arkenvest op te vangen en tevens ruimte overlaat voor de opvang van overige parkeerplaatsen uit de omgeving.
- Ruimte Vlaanderen vindt dat er in het RUP onvoldoende duidelijk wordt gewerkt aan een uitgewerkte parkeerstrategie voor het centrum van Halle.
De stad geeft aan dat er weldegelijk een parkeerstrategie is. De ondergrondse parking voorziet meer capaciteit voor de opvang van parkeerplaatsen. Voor alle nieuwe projecten zijn parkeernormen opgenomen. Het is natuurlijk wel zo dat de verschillende woningen in het centrum geen parkeerplaatsen hebben. Dit is niet altijd mogelijk door de hoge concentratie aan beeldbepalende gebouwen en winkels wat de bouw van garages onmogelijk maakt in vele woningen in het centrum. Daarenboven is de Basiliekstraat voetgangersgebied. De stad wil wel werk maken van een algemene verordening rond parkeren. Dit is een actie dat verbonden is aan

het mobiliteitsplan van de stad en zal in zoverre dit nog niet gebeurde expliciet worden opgenomen in de planningscontext van de toelichtingsnota.

- Ruimte Vlaanderen is van oordeel dat er een nieuw marktonderzoek moet worden gedaan bij de bouwaanvraag van handelspanden.
De stad vindt dit voorstel een brug te ver. Er werd reeds een strategisch-commerciële plan opgesteld waarin verschillende inzichten werden geleverd. Voorts moet bij elke bouwaanvraag voor een nieuwe commerciële functie vanaf een wettelijk vastgestelde dimensie een socio-economische vergunning worden aangevraagd. Een bijkomend marktonderzoek eisen is bijgevolg overbodig en zal de vestiging van individuele meer kleinschalige winkeliers juist nadelig beïnvloeden.
- Ruimte Vlaanderen vraagt dat er minimale woonoppervlaktes zouden worden opgenomen in de voorschriften.
De stad geeft aan dat dit moeilijk ligt omdat de mogelijkheid tot voorzien van minimale oppervlaktes in het centrum zeer locatiegebonden is. Op sommige percelen is het door de ligging en de configuratie mogelijk dat kleinere wooneenheden worden toegelaten. Deze afweging moet in de kern tekens opnieuw worden gemaakt. Vaste normen opleggen neemt alle flexibiliteit weg waardoor er sommige projecten niet meer zouden kunnen worden vergund en het typische historische kleinschalige stadsbeeld op de helling komt te staan.
- Ruimte Vlaanderen wil het CHE-rapport alleen als een informatief document laten voegen bij bouwvergunningen van beeldbepalende gebouwen.
De ontwerper geeft aan dat deze elementen reeds werden besproken bij het advies van de provincie maar dat het CHE-rapport in functie van de bescherming van het erfgoed niet informatief kan worden gemaakt. Het rapport blijft behouden in de voorschriften.
- Ruimte Vlaanderen denkt dat binnen de zone voor groen parkeergebied er een minimale norm van 1 boom per x parkeerplaatsen moet worden opgenomen.
De ontwerper geeft aan dat dit in de voorschriften zal worden opgenomen. Er wordt hierbij gedacht aan 1 boom per 10 parkeerplaatsen om hoogstambomen voldoende groeikansen te bieden.
- Ruimte Vlaanderen heeft vragen bij het aantal bouwlagen in de commerciële kern.
De ontwerper verduidelijkt dat indien de onderste bouwlaag bij commerciële activiteit tot 5,5 m wordt toegelaten de overige woonlagen binnen het maximale toegelaten gabarit moeten worden gerealiseerd. Op deze manier is het maximaal aantal bouwlagen beperkt en zullen er minder lagen kunnen worden gerealiseerd.
- Ruimte Vlaanderen vraagt om ontpittingsprojecten te definiëren
De ontwerper zal dit opnemen in de verklarende woordenlijst
- Ruimte Vlaanderen wil weten of art. 10.3 gemengde zone deel uitmaakt van het project Arkenvest of niet.
De ontwerper verduidelijkt dat het mogelijk is voor zover de ontwikkelaar de gebouwen in deze zone kan verwerven. Het gebied kan deel uitmaken van het project Arkenvest. De stad wenst hier echter niet sturend op te treden en ook de huidige handelszaken in deze zone alle kansen blijven bieden.
- Ruimte Vlaanderen vindt de grafische duiding en de voorschriften omtrent de ondergrondse parking onder zone voor park A niet duidelijk. De vraag wordt gesteld of het hoogstammig groen voldoende kan worden behouden.
De ontwerper geeft aan dat de kwestie van de aanduiding van de ondergrondse parking reeds werd aangehaald bij het advies van de gecoro. Het hoogstammig groen in het park kan bijgevolg worden behouden met uitzondering van de zone van 3 m aansluitend bij de openbare weg binnen de zone voor verkeerskundige maatregelen A.

ANB

Het agentschap natuur en bos adviseert het RUP gunstig op voorwaarde dat er rekening wordt gehouden met volgende opmerkingen.

- ANB vindt in de tekst in verband met de open ruimtestructuur een aantal tegenstrijdigheden terug. Er wordt niet duidelijk gemotiveerd waarom er geen doorlopend groen lint kan worden ontwikkeld langs de Zenne.

De ontwerper geeft aan dat dit elementen zijn uit het GRS en dat deze als onderbouwing dienen te worden gelezen voor de uitwerking van het RUP en niet als de nog bij te sturen visie van het RUP zelf. Wel dient opgemerkt dat de ontwikkeling van het groene lint aan de Zenne niet feitelijk kan doorlopen aangezien er door dit lint diverse ontsluitende infrastructuren lopen die het gebied noodgedwongen in verschillende kleinere entiteiten onderverdeelt.

- ANB heeft vragen bij de aanduiding van het wandelpad langs de Zenne die op sommige plaatsen over de Zenne zelf loopt.
De ontwerper bevestigt dat dit een materiele fout is die zal worden rechtgezet
- ANB geeft aan dat voor de ontwikkeling van een groenstructuur een grotere zone tussen Zenne en kanaal moet worden voorzien. De parkengordel alleen volstaat niet.
De ontwerper geeft aan dat deze zone buiten het plangebied valt. De visie voor de groene gordel is ontwikkeld in het structuurplan van de stad en zal indien er bestemmingsplannen worden opgemaakt systematisch worden meegenomen.
- ANB vraagt om de zone van art. 9.2 te beperken tot de reële oppervlakte nodig voor de ontwikkeling van de nieuwe bibliotheek.
De ontwerper geeft aan dat dit nu reeds het geval is.
- ANB vraagt de voorschriften voor zone voor park A en zone voor verkeerskundige maatregelen A zodanig aan te passen dat er in de zone voor park A nog hoogstambomen kunnen worden voorzien en dat er geen ingangen naar de parking worden voorzien in het park.
De ontwerper verduidelijkt dat het aanplanten en behouden van hoogstambomen in de zone voor park A perfect mogelijk blijft met uitzondering boven de zone voor verkeerskundige maatregelen A die slechts 3 m van de zone voor park A beslaat.
- ANB stelt zich ernstige vragen bij de ontwikkeling van 30% van de zone voor park B in functie van terrassen voor de horeca gelegen in de zone voor wonen in het stadshart.
De ontwerper verduidelijkt dat het hier om een materiële fout gaat en dat er moet worden verwezen naar art 13.4 constructie in parkzone en niet naar de zone wonen in het stadshart. Het betreft hier het zonevreemde horecagebouw gelegen in parkgebied.
De stad verduidelijkt dat deze horeca-activiteit moet worden behouden en dat er enkel een uitdoofscenario kan worden voorzien indien de horeca-functie wegvalt.

LNE – afdeling milieu-, natuur- en energiebeleid

Het departement LNE geeft een aantal aanbevelingen om het RUP milieuvriendelijker en duurzamer te maken hierbij wordt aandacht gegeven aan het stimuleren van duurzame mobiliteit, duurzaam ruimte-, milieu-, en materiaalengebruik.

Alle suggesties worden ter vergadering overlopen. De ontwerper zal de verschillende suggesties van LNE voor zover mogelijk verwerken in de voorschriften. Verbouwingen en herbouw van kleinschalige projecten op individueel perceelsniveau, zoals eigen aan levend stadsweefsel, moeten echter mogelijk blijven zonder dat drastische ingrepen inzake duurzaam bouwen verplicht worden opgelegd. Wel zal de stad hier stimulerend optreden. Voor nieuwe ontwikkelingen van enige omvang zoals in de projectgebieden zullen deze normen voor duurzaam bouwen zoveel mogelijk worden opgelegd en toegepast.

LNE – dienst veiligheid

De dienst veiligheid van LNE geeft aan dat er geen veiligheidsrapport dient te worden opgemaakt.

D. Algemeen besluit

Het dossier wordt door de verschillende aanwezige besturen en de schriftelijke adviezen positief geadviseerd. Het plan zal worden klaargemaakt voor voorlopige vaststelling door de gemeenteraad in september of oktober.

Auteur verslag: D+A Consult

Opgemaakt op: 02/07/2013



Vragen naar Daan Demey / Hans Janssens
Tel/Fax 016/ 26 75 59 / 016/26 75 85
E-mail hans.janssens@vlaamsbrabant.be
Ondernemingsnr 0253.973.219
uw kenmerk
Dossiernummer RUP-2013068
Ons kenmerk IST-RO-RUP-HAL-Parklaan-Zenne-Vondel-pv aan cbs

Provincie Vlaams-Brabant • Provincieplein 1 • 3010 Leuven

Aan het college van burgemeester en schepenen van de
stad Halle
Oudstrijdersplein 18
1500 Halle

26-06-2013

Geacht college,

Betreft: Halle - gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Parklaan-Zenne-Vondel' - advies plenaire vergadering

Naar aanleiding van de plenaire vergadering van 27 juni 2013 over het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Parklaan-Zenne-Vondel' vindt u hieronder onze opmerkingen.

De opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan kadert binnen het richtinggevend en bindend deel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De visie voor het plangebied bouwt voort op de visie van het structuurplan. De stad wil een aangenaam woon- en verblijfsgebied creëren door de ontwikkeling van een krachtige en attractieve commerciële kern. Dit gebeurt concreet door het juridisch-planologisch kader te scheppen voor:

- het versterken van de commerciële activiteiten in de binnenstad onder meer door het project Arkenvest;
- het inzetten op binnengebieden in functie van wonen en complementaire activiteiten;
- het verfijnen van de ontwikkelingsperspectieven voor gemeenschapsvoorzieningen;
- en de Zenne als structurerend element doorheen de binnenstad te valoriseren.

Het uitvoeringsplan overschrijft het bijzonder plan van aanleg nr.5 'Parklaan-Zenne-Voldel' en een gedeelte van het bijzonder plan van aanleg 't'Parkske'. Het omvat een groot deel van de historische stadskern van Halle.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum) selecteert Halle als stedelijke kern. Binnen de stedelijke kernen wordt een stedelijk gebiedsbeleid gevoerd. De provincie streeft binnen de stedelijke kernen naar hogere dichtheden. Daarnaast dient bijzondere aandacht te gaan naar de kwaliteit en het aanbod aan groene en open ruimte-elementen, die voor een groot deel de aantrekkelijkheid van het buitengebied uitmaken. De lokale en bovenlokale voorzieningen van de stedelijke kernen dienen optimaal worden gestimuleerd. De bundeling van functies wordt vooropgesteld, op voorwaarde dat deze gekoppeld wordt aan een goede bereikbaarheid. De basisvoorziening in wijken en buurten dient versterkt te worden.

In het afbakeningsproces voor het kleinstedelijkgebied Halle werd dit gewenst stedelijkgebiedbeleid geconcretiseerd in een visienota. Specifiek voor het plangebied wordt gesteld dat het inzetten op de publieke ruimten in de binnenstad een belangrijke kwaliteitsdoelstelling en uitdaging vormt voor Halle. Naast het inzetten op bijkomende ontwikkelingen (aanbod voor wonen, handel,..) voor het versterken van het stedelijk gebied, is het inschakelen van nieuwe publieke en groene ruimte noodzakelijk. Dit verhoogt de levenskwaliteit en is noodzakelijk om een concurrentieel aanbod te ontwikkelen ten opzichte van het buitengebied.

Zenne als groen lint

De Zennevallei vormt de ruggengraat voor ecologische verbindingen doorheen de verstedelijkte omgeving. Het is een groene ruimte waar de natuurlijke functie en het waterbergend vermogen van groot belang zijn. De Zenne is ook identiteitsbepalend voor de stad. De relatie tussen stad en Zenne wordt versterkt door de toegankelijkheid voor recreatief medegebruik te verbeteren en nieuwe ontwikkelingen te richten naar de Zennevallei als volwaardige publieke ruimte.

Stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg

Ook een herontwikkeling van de omgeving rond Slingerweg (zgn. stadsontwikkelingsproject Possozplein) is vooral ingegeven vanuit de kwaliteitsdoelstelling om de publieke ruimte van de binnenstad als geheel aangenamer te maken. Het herdenken van de rol, schaal en schakeling van publieke ruimten creëert vermoedelijk ook mogelijkheden om bijkomend woonaanbod te voorzien in gebouwen die de nieuwe publieke ruimte definiëren, al dan niet in combinatie met stedelijke voorzieningen. De relatie met Zenne en kanaal wordt versterkt. Dat zijn identiteitsbepalende elementen voor Halle.

In plaats van de huidige parkeervlaktes kunnen gebouwde oplossingen worden voorzien (ondergronds, in parkeergebouwen) en/of kan op termijn het parkeerbeleid worden herzien met randparkings op grotere afstand. Zo komt ruimte vrij voor een kwaliteitsvol openbaar domein en bijkomende bebouwing die de nieuwe publieke ruimten definieert.

Vormelijke opmerkingen

Volgens art.4.7.16 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wijst de Vlaamse regering de instanties aan die advies verlenen bij een vergunningsaanvraag. Het opleggen van allerlei adviesverplichtingen in de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan is in de feiten dus reeds geregeld en zijn een Vlaamse bevoegdheid.

Opmerkingen

De visie en de uitwerking van het plan zijn in overstemming met de visie en ontwikkelingsperspectieven van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het plan past eveneens binnen het opzet van het gewenst stedelijkgebiedbeleid van het kleinstedelijk gebied Halle. De globale opties van het plan worden ondersteund.

In het afbakeningsproces is het aangenamer maken van de publieke ruimte in de binnenstad als geheel als een ruimere doelstelling opgenomen. De omgeving van Slingerweg-Possozplein kan hierin een sleutelrol spelen. In het kader daarvan maakte de deputatie een subsidie vrij ter ondersteuning van studiewerk voor een aanzet tot stadsvernieuwingsproject voor de omgeving van Possozplein-Slingerweg. De bedoeling is om na te denken over de rol, schaal en schakeling van deze publieke ruimten, eventueel gekoppeld aan bijkomend woonaanbod en stedelijke voorzieningen (functies, parking,...). De relatie met de Zenne en kanaal kan hierbij versterkt worden. In die zin suggereert de provincie om het gebied dat ingekleurd is als 'groen parkeergebied' uit het plan te halen. Dit gebied maakt immers deel uit van dit denkwerk over de toekomstige invulling als publieke ruimte. Door nu een planologische bestemming vast te leggen worden de vrijheidsgraden voor het denkwerk bemoeilijkt.

In het plan komt de intentie naar voor om de Zenne als groen lint in te schakelen in de binnenstad. Er zijn/worden verschillende groen- en parkzones gelinkt aan de Zenne. In bepaalde delen wordt er eveneens in een zachte verbinding voorzien in de onderhoudsstrook van 5m langsheen de Zenne. Het kan inderdaad een meerwaarde betekenen om via de zachte verkeersverbinding een relatie met de waterloop te leggen. De provincie vraagt zich af in hoeverre deze plannen reeds geconcretiseerd zijn (bv. in het parkontwerp) omdat de realisatie hiervan mogelijk botst op sectorale doelstellingen in verband met de waterloop of natuurwaarden. De provincie suggereert evenwel om de flexibiliteit van de inplanting van een zachte verkeersverbinding te verhogen om de slaagkansen ervan te vrijwaren. Dit kan door de verbinding mogelijk te maken in de zone ruimer dan enkel de onderhoudsstrook.

Het Bindend Sociaal Objectief (BSO) van de stad Halle voor sociale huurwoningen bedraagt 265 huurwoningen. Hiernaast dienen er ook nog 129 sociale koopwoningen en 6 sociale kavels gerealiseerd te worden. Het project Arkenvest zal een deel van het objectief opnemen. Het kan een meerwaarde zijn om het aspect wonen en meer bepaald het inzetten ervan voor het realiseren van het sociaal objectief op te nemen in de toelichtingsnota.

Opmerkingen op de voorschriften

In de voorschriften worden op regelmatige basis zeer appreciatiegevoelige woordenschat en paragrafen opgenomen. Dit leidt mogelijk tot interpretatieverschillen en discussie. De voorschriften dienen eenduidig te interpreteren zijn door de burger. Voorbeelden hiervan zijn:

- blz.23: 'volkomen verweefbaar zijn met het vooropgestelde woonkarakter', 'een imagoverhogend effect hebben'
- blz.39: 'de functies verschillend van wonen mogen niet van aard zijn om het woonkarakter van de omgeving te schaden'.
-

Dit zijn zeer appreciatiegevoelige voorschriften die in feite niet veel meer toevoegen aan art 4.3.1 inzake de beginselen van de goede ruimtelijke ordening. Een herformulering naar dit artikel of het bijkomend toelichten van de begrippen of zinsneden kan verduidelijking brengen.

In de voorschriften wordt regelmatig een inrichtingsstudie, CHE-rapport of andere gegevens verplicht opgelegd aan de aanvrager. Het dient steeds duidelijk te zijn wat deze documenten dienen te bevatten (inhoud, plannen,...) en hoe ze proportioneel staan tot de inhoud van de stedenbouwkundige aanvraag. Een bepaling zoals op p.27 wordt opgenomen: 'het college kan op basis van het ingediende dossier nog bijkomende gegevens opvragen die ze nodig acht' leidt tot onvoldoende rechtszekerheid en duidelijkheid voor de aanvrager. Zo een document heeft een informatief karakter voor de beoordeling van een aanvraag. Het informatieve karakter dient eveneens duidelijk in de voorschriften opgenomen te worden.

Art.1.4 Archeologisch erfgoed

In het arrest van 23/02/2012 van het Hof van Cassatie oordeelde men dat *'Uit artikel 4, § 2, Archeologiedecreet kan niet afgeleid worden dat de zorgplicht van de eigenaar of de gebruiker van een grond zo ver strekt dat hij op eigen kosten archeologische opgravingen moet uitvoeren alvorens hij stedenbouwkundig vergunde werken kan aanvatten indien de Vlaamse regering geen gebruik maakt van haar recht om een opgraving tot algemeen nut te verklaren'*. De bepaling in verband met het opleggen van een verplicht vooronderzoek tot archeologisch erfgoed gekoppeld aan de bouwvergunning is dus moeilijk hard te maken in de praktijk. De provincie raadt aan om in de toelichtingsnota of in het toelichtend deel te wijzen op de verplichtingen van het archeologiedecreet en indien deze informatie ter beschikking is te wijzen op bepaalde deelgebieden met verhoogde kans op vondsten.

Artikel 4: waardevolle constructies – begeleidende gebouwen

Er wordt verplichtend een CHE-rapport opgelegd bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning. Dit wordt in één zin samengevat als zijnde een rapport met betrekking tot de culturele, historische en esthetische waarden van een pand. Dit is een zeer vage omschrijving en lijkt een verregaande verplichting. Indien wordt vast gehouden aan de verplichte opmaak van een rapport dient de inhoud ervan duidelijker omschreven te worden. Daarnaast dient het bij de beoordeling van een stedenbouwkundige aanvraag het informatieve karakter van zo een rapport benadrukt te worden.

Het idee of voornemen van de stad om voldoende samenhang te behouden in het stadsbeeld wordt ondersteund. De provincie vraagt zich af of de opgenomen bepalingen nog proportioneel in verhouding staan met het beoogde doel. Het uitzicht van bepaalde stadsdelen heeft veel te maken met de bouwhoogte, dezelfde bouwritmiek en opdeling en soms minder met het uitzicht of de karakteristieken van het gebouw zelf. De voorschriften gaan echter ver en handelen mogelijk zelfs over materiaalgebruik, aanwezige plinten, speklagen, Dit kan de soms broodnodige vernieuwing (herbouw, nieuwbouw) en dynamiek tegenhouden en verloedering en leegstand juist in de hand werken doordat er zware lasten en randvoorwaarden worden opgelegd. De vergunningverlenende overheid kan bij de beoordeling van de vergunning rekening houden met de beginselen van de goede ruimtelijke ordening. Een groot deel van het plangebied ligt in een definitief beschermd stadsgezicht wat reeds de nodige garanties of grendels voor onroerend erfgoed inhoudt. Door het opleggen van een CHE-rapport en de vaagheid van de bepalingen legt men de last eenduidig bij de aanvrager.

Artikel 6 – zone voor wonen in het stadshart

De stad wil onder meer het commerciële weefsel van de kernstad versterken. Men baseert zich hierbij op de degelijke onderbouw van het commercieel-strategisch plan. In de commerciële kern zijn onder meer diensten en kantoren niet toegelaten op de tweede verdieping en de dakverdieping. In het stedelijk weefsel gaat men uit van een menging van activiteiten. Het te strikt vastleggen van de functies op de verdiepingen ontnemt de flexibiliteit en het inzetten op de menging van activiteiten.

In het artikel 6.4 binnengebieden is onvoldoende duidelijk welke bestemmingen hier een plaats kunnen krijgen. Er wordt enkel verwezen naar de basisbestemming 'gemengde functies'. Dit is echter te vaag

geformuleerd en kan aanleiding geven tot discussie en interpretatieverschillen. Een verduidelijking van het begrip 'gemengde functies' zou verheldering kunnen geven.

In artikel 7 projectgebied Kruisvuurlaan wordt het aantal te voorziene fietsenstallingen over gelaten aan de beoordeling van een dienst. Het lijkt raadzaam en eenduidig om de bepalingen hierover reeds op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften of bijvoorbeeld in de toelichtingsnota of toelichtend deel dit verder toe te lichten.


In artikel 13.3 Kloostertuin kan het een meerwaarde zijn de parking onder hoogstammig groen te bundelen met de voorziene nieuwbouw (huidige parkingzone) om het park zoveel mogelijk intact te laten. Een ondergrondse constructie gecombineerd met de nieuwbouw zou ruimte-efficiënt zijn.

CONCLUSIE

Het voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Parklaan-Zenne-Vondel' te Halle is in uitvoering van het richtinggevend en bindend deel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Halle en kan passen binnen de beleidsopties van het provinciaal ruimtelijk structuurplan, op voorwaarde dat rekening gehouden wordt met de bovenstaande opmerkingen.

Met vriendelijke groeten,

Namens de deputatie,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Putzeys', written over a horizontal line.

Katrien PUTZEYS
diensthoofd ruimtelijke ordening



VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

College van burgemeester en schepenen
Oudstrijdersplein 18
1500 Halle

Kris Van den Belt
Diensthoofd Dienst Lokaal Waterbeheer
Afdeling Operationeel Waterbeheer
Koning Albert II – laan 20 bus 16
1000 Brussel
Fax. (02)553 21 05

Nr.	5550	Datum	
Dienst	RO		
STAD HALLE	26.06.2013		
			25 JUNI 2013

uw kenmerk
13RO15192004kp

ons kenmerk
WT.2013 R 0087

dossier behandeld door
Wim Verhaegen

contact via
w.verhaegen@vmm.be
Tel. (02)553 21 11

**Advies over het RUP met betrekking tot RUP Parklaan-Zenne-Vondel en RUP Lembeek Dorp
Herziening 1 te Halle
Aanvrager: Stad Halle**

Geachte

Op uw verzoek en onder verwijzing naar artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid werd onderzocht of er een schadelijk effect op de waterhuishouding uitgaat van de geplande ingreep.

RUP Parklaan –Zenne-Vondel

Een deel van het plangebied is gelegen langs en stroomt af naar de Zenne, een onbevaarbare waterloop van eerste categorie die wordt beheerd door de VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer. De percelen zoals aangegeven in het RUP, zijn volgens de watertoetskaarten gedeeltelijk mogelijk en effectief overstromingsgevoelig, niet infiltratiegevoelig en matig tot zeer gevoelig voor grondwaterstroming.

Het plan heeft volgende doelen:

- BPA nr. 5 Parklaan-Zenne-Vondel wordt herzien om de ontwikkeling van stedelijke functies tussen Molenborre en Arkenvest te kunnen sturen.
- BPA 't Parkske wordt gedeeltelijk herzien in functie van het realiseren van ondergrondse parkeergelegenheid langs Arkenvest;
- Verder vormt het RUP de kans om de waardevolle elementen van het stedelijk patrimonium veilig stellen voor de toekomst.
- Eveneens de opwaardering van de Zenne in de stedelijke kern en een evaluatie van de scholengemeenschap vormen aandachtspunten.

Het RUP creëert een kader voor de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur voor een deel van de historische binnenstad.

De VMM verleende reeds eerder advies naar aanleiding van de kennisgeving en het ontwerp van plan-MER (onze kenmerken WT 2012 M 0090 en WT 2012 M 0183_M1).

Art. 1 Algemene bepalingen

Onder dit artikel worden enkele voorwaarden met betrekking tot de waterhuishouding opgenomen. Volgens dit artikel moet ingezet worden op het gebruik van waterdoorlatende materialen. Tevens zal bij een vergunningsaanvraag een verantwoording moeten toegevoegd worden aangaande het waterbeheer.

Specifiek is opgenomen voor ondergrondse constructies in het plangebied dat deze zijn toegelaten voor zover uit de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning blijkt:

- dat er geen aanzienlijke impact is op de op het moment van de aanvraag bestaande of geplande constructies in de omgeving ten gevolge van invloeden van het voorwerp van de aanvraag op de grondwaterstroming;



- welke maatregelen genomen worden om deze impact te vermijden of te beperken, specifiek met betrekking tot het aangeven van het volume en de diepte van de ondergrondse constructies.

Op deze manier wordt met betrekking tot de ondergrondse constructies voldaan aan de eerder door ons geadviseerde milderende maatregelen.

Art. 5 en art. 5.2

Op het grafisch plan wordt voor deze zones voorzien in overbruggingen van de Zenne. We wijzen erop dat voor nieuwe constructies in het talud van de waterloop een machtiging nodig is vanwege de VMM-AOW. Dit wordt best ook nog in de stedenbouwkundige voorschriften verduidelijkt cfr. art. 11 'zone voor waterloop'.

Art. 5.3 Zone voor groen parkeergebied

In deze zone worden ondergrondse parkings toegestaan. Er werd n.a.v. het plan-MER op gewezen dat er bij voorkeur geen ondergrondse parkings worden voorzien in dit gebied dat in november 2010 overstroomde vanuit het Kanaal Brussel-Charleroi en de Zenne.

Er wordt in de voorschriften opgenomen dat er rekening moet gehouden worden met de principes van overstromingsvrij bouwen (o.a. plaatsen van drempels bij de inrit). Dit is in overeenstemming met de milderende maatregelen van het plan-MER.

Art. 5.5 Verbinding voor zacht verkeer langs de Zenne

De fietsverbinding wordt voorzien in de 5- meterzone waarbij gebruik wordt gemaakt van zachte, natuurlijke of halfverharde materialen. Gezien het hier om verstedelijkt gebied gaat en gelet op het voorziene materiaalgebruik kan de VMM akkoord gaan.

We willen er echter wel op wijzen dat hier onderhoudswerken mogelijk moeten zijn. Het kan ook niet de bedoeling zijn dat de VMM-AOW bijkomende oeverversterkingen gaat plaatsen in de Zenne om eventuele afkalvingen als gevolg van de dynamiek van de Zenne te herstellen of om het fietspad te ondersteunen. Door het gebruik van aangepaste materialen kan in dit geval een beperkte verlegging van het fietspad bekeken worden.

Art. 12 Zone voor onderhoudsstrook

Er wordt aangegeven dat de richtlijnen voor overstromingsrisicogebieden zoals door de afdeling Water aangeduid van toepassing zijn. Het is niet duidelijk wat hiermee precies wordt bedoeld. Voor nieuwe projecten in overstromingsgevoelige gebieden langs de Zenne is een watertoets vereist met advies van de VMM. Bebouwing in deze zone wordt in principe niet toegestaan.

Verder wijzen we er nog op dat de 'afdeling Water' ondertussen al enige tijd de Afdeling Operationeel van de Vlaamse Milieumaatschappij is geworden.

RUP Lembeek Dorp – herziening 1

De VMM verleende reeds eerder een advies naar aanleiding van de screeningsnota (ons kenmerk WT 2012 M 0327).

Art. 1 Algemene bepalingen

Onder dit artikel worden enkele voorwaarden met betrekking tot de waterhuishouding opgenomen.

Het plangebied is grotendeels aangeduid als effectief overstromingsgevoelig. Het gaat ook om recent overstroomd gebied en voor een klein deel is het projectgebied ook ingetekend als risicozone voor overstroming volgens de federale kaart met risicozones voor overstromingen. Volgens de watertoetskaart liggen er enkele belangrijke effectief overstromingsgevoelige zones in het noordelijk deel van het plangebied. Voornamelijk de huizen én tuinen in de ruime omgeving van het station (hoek Zuiderstraat met Stationsstraat) hebben recent (november 2010) nog te maken gehad met wateroverlast. Ook de meer zuidelijke zone voor halfopen woningen (oranje op grafisch plan) en de zone voor woonproject A (bruin- rood) liggen nog deels in effectief overstromingsgevoelig gebied en recent overstroomd gebied.

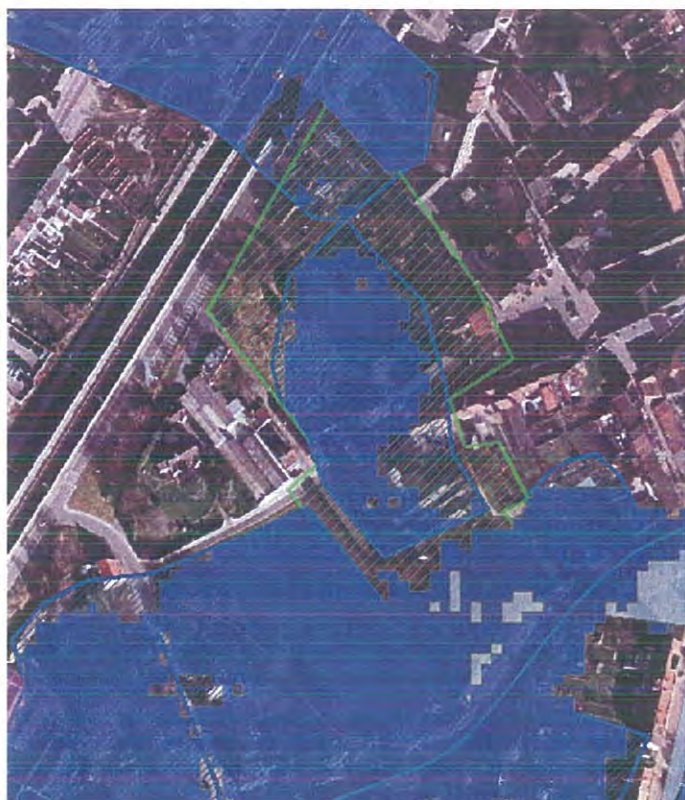
Omwille van deze overstromingsproblematiek adviseerden we naar aanleiding van de screening om in eerste instantie extra bebouwing in het effectief overstromingsgevoelig gebied zoveel mogelijk te beperken. We gaven daarbij aan dat een verbod op (half)ondergrondse benutte kelders en het overstromingsveilig bouwen op zijn minst moet opgenomen worden voor alle nieuwe of te herbouwen constructies in de voorschriften.

We constateren dat de bebouwingsmogelijkheden toch worden behouden en dat in de algemene bepalingen onder art. 1.2.4 een paragraaf opgenomen is m.b.t. de overstromingsgevoelige gebieden. Hierin wordt opgenomen dat er in effectief overstromingsgevoelige gebieden enkel nieuwbouw kan worden gerealiseerd indien er voldoende maatregelen worden genomen voor overstromingsveilig bouwen.

We willen om waterschade in de toekomst te voorkomen, adviseren om niet enkel voor de effectief overstromingsgevoelige gebieden (cfr. watertoetskaart) de principes van overstromingsvrij bouwen te hanteren, maar ook de contouren van de ROG (= Recent Overstroomde Gebieden) mee in overweging te nemen. Zo zou op basis van de ROG in het projectgebied het water immers al hoger hebben gestaan dan het gemodelleerde T100 peil voor overstroming vanuit de Zenne. De overstromingen in het plangebied vinden immers niet alleen hun oorsprong in een overtopping van de Zenne, maar een deel van de problematiek is waarschijnlijk ook te wijten aan rioleringsproblemen en bijkomende afvoer van afstromend hemelwater van ten westen van de spoorweg.

Waar wordt gekozen voor overstromingsvrij bouwen, wordt dan ook best geopteerd voor een alternatieve bouwwijze waarbij er geen ruimte voor water verloren gaat en die de doorstroming garandeert. Dit kan door de gelijkvloerse constructie op te trekken boven op kolommen en hieronder een overstroombare ruimte te creëren.

Het vloerpeil van de toekomstig aan te leggen woning dient ook voldoende hoog gekozen te worden.



Watertoetskaart en ROG contouren (arcering) voor het plangebied

Verder willen we vragen om de principes van overstromingsvrij bouwen duidelijker op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften. Nu wordt hier in algemene termen naar verwezen.

Onderstaande voorschriften en toelichting kunnen daarbij als voorbeeld worden gebruikt:

Voorschrift	Toelichting
<p>Voor zover het RUP bijkomende bebouwing of herbouw mogelijk maakt binnen overstromingsgevoelig gebied of ROG moeten deze constructies volgens de volgende principes opgericht worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het vloerpeil moet overstromingsveilig voorzien worden; - er mogen geen ophogingen worden uitgevoerd, met als enige uitzondering ter 	<p>Het watersysteem wordt als een nevenschikte functie aanzien binnen het effectief overstromingsgevoelig gebied. De invulling van de bestemming zoals voorzien op het grafisch plan is toelaatbaar mits er rekening wordt gehouden met de ruimtelijke behoeften van het watersysteem. Bij de aanvraag van de vergunning moet duidelijk aangegeven worden op welke wijze de bestaande ruimte voor water behouden wordt. Om overstromingsvrij te bouwen moet een veilig vloerpeil worden gerespecteerd en wordt bij voorkeur gebruik gemaakt van een aangepaste bouwwijze waardoor geen ruimte voor water wordt ingenomen zoals bijv. het bouwen op kolommen. Indien dit niet mogelijk is kan een</p>

<p>hoogte van de woning of andere schadegevoelige constructies mits compensatie;</p> <ul style="list-style-type: none"> - indien het voorzien van een veilig vloerpeil niet mogelijk is d.m.v. een aangepaste bouwwijze (bijv. bouwen op kolommen) kan een reliëfwijziging enkel en alleen worden toegestaan indien uit de aanvraag blijkt dat de ruimte voor water gecompenseerd wordt en de doorstroming niet in het gevaar komt. - alle toegangen langs waar water boven maaiveld het gebouw toch nog zou kunnen binnendringen moeten eenvoudig waterdicht gemaakt kunnen worden. 	<p>ophoging enkel en alleen worden toegestaan voor het deel dat strikt noodzakelijk is voor het bouwen van het gebouw en onder de voorwaarde dat de verloren ruimte voor water op hetzelfde perceel wordt gecompenseerd. Los van alle genomen maatregelen zijn hogere waterstanden nooit uit te sluiten, zodat het gebouw ook zodanig moet ontworpen worden dat alle toegangen langs waar water het gebouw kan binnendringen makkelijk afsluitbaar zijn bij extremere gebeurtenissen.</p> <p>Met betrekking tot het overstromingspeil dient met de bevoegde waterloopbeheerder teruggekoppeld te worden.</p>
--	--

BESLUIT

Het RUP Parklaan-Zenne-Vondel wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd indien rekening wordt gehouden met volgende opmerkingen:

- Er moet in art. 5 en art. 5.2 verduidelijkt worden dat een machtiging van de VMM nodig is voor nieuwe overbruggingen;
- In Art. 12 Zone voor onderhoudsstrook moet verduidelijkt worden wat wordt bedoeld met de richtlijnen voor overstromingsrisicogebieden.

Het RUP Lembeek Dorp wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd indien rekening wordt gehouden met volgende opmerkingen:

- Om waterschade te voorkomen, moeten niet enkel voor de effectief overstromingsgevoelige gebieden (cfr. watertoetskaart) de principes van overstromingsvrij bouwen gehanteerd worden, maar ook de contouren van de ROG (= Recent Overstroomde Gebieden) moeten mee in overweging genomen worden.
- De principes van overstromingsvrij bouwen moeten verduidelijkt worden in de voorschriften.

Gelieve, conform artikel 8 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 inzake de watertoets, een afschrift van uw beslissing te bezorgen aan de VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer binnen de 10 kalenderdagen na het nemen van de beslissing.

Hoogachtend



Kris Van den Belt
Diensthoofd Dienst Lokaal Waterbeheer

Nr.	5361	
Dienst	RO	Datum
STAD HALLE	20-06-2013	
✓ + MOB.		
✓ C. Med.		
✓ by Legeyen MP		

by Burg

Aan het college van burgemeester en schepenen
van en te
1500 HALLE

uw kenmerk
13RO151920004kp

ons kenmerk
325LD357/RUPHalle centrum +
Lembeek/evd

contactpersoon
Luc Daniëls
016 31 36 55

Leuven
14 juni 2013

**RUP Parklaan – Zenne – Vondel en RUP Lembeek Dorp herziening 1
plenaire vergadering 27 juni 2013**

Geacht college

Wij danken u voor de uitnodiging voor bovenstaande vergadering. Onze medewerker Luc Daniëls zal aanwezig zijn.

Met belangstelling hebben wij het dossier Parklaan – Zenne – Vondel bestudeerd. Het centrum van de stad is met onze lijnen vanuit het hele Pajottenland, de Zennevallei en Brussel goed bereikbaar. Een versterking en inbreiding van de kern kan alleen maar gunstig zijn voor het aantal reizigers op onze lijnen. Wij kunnen ons bijgevolg vinden in de ambities die deze nota voor het stadscentrum heeft. In het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied, kiest de stad ook zeer bewust voor kernversterking. Het voorliggende RUP lijkt ons dan ook in overeenstemming met andere plannen.

Een belangrijke bestemming voor onze reizigers in de zone van het RUP, is het Heilig Hart & College. Met meer dan 1900 leerlingen in het secundair, is dit ook één van de grootste scholen van de stad. Ruim een derde van de leerlingen komt met De Lijn naar school en dat is daarmee de belangrijkste verplaatsingswijze. Het behoud van een goede bereikbaarheid van het centrum met het openbaar vervoer is dus noodzakelijk. Ook in de andere Halse scholen zoals het Don Bosco Instituut, is De Lijn veruit het belangrijkste vervoermiddel (tot + 50%). Als bijlage vindt u een overzicht van de herkomst van de leerlingen van het Heilig Hart & College en hun verplaatsingswijze, opgesplitst in ochtend en avond en in zomer en winter.

Naast scholen, biedt het stadscentrum uiteraard nog tal van andere interessante bestemmingen, zoals de winkelstraten, de markten, ... Daarnaast is de stad ook een belangrijk herkomstgebied van reizigers voor het openbaar vervoer. De voorbije jaren is het aantal inwoners van Halle dat een abonnement van De Lijn bezit, gestaag blijven groeien.

Terecht wordt er voor de mobiliteit in de nota wat ruimer gekeken dan de afgebakende zone van dit RUP. Het mobiliteitsvraagstuk overstijgt namelijk deze zone. Voor een goed bereikbaar en tegelijk leefbaar stadscentrum moet voorrang gegeven worden aan de alternatieve vervoerwijzen, zoals fiets en openbaar vervoer. Wij willen de stad voorstellen om nu verdere concrete stappen te ondernemen voor de realisatie van maatregelen ten voordele van deze vervoerwijzen.

Vlaamse Vervoermaatschappij

De Lijn Vlaams-Brabant

Martelarenplein 19 - 3000 Leuven - tel. 016 31 37 11 - fax 016 31 37 12
IBAN BE86 3631 0583 7750 - bic BBRUBEBB - ING 363-1058377-50
BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be

1/2



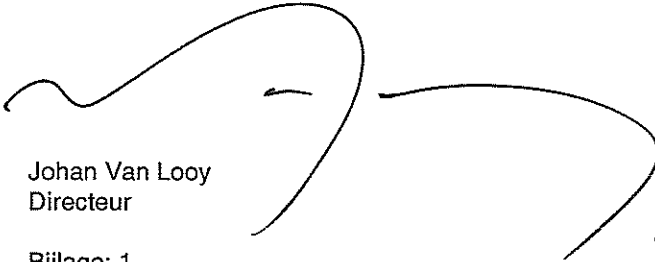
Met belangstelling volgen wij de verdere ontwikkelingen in het noorden van het centrum (Possozplein, ...) en de nieuwe wijk Nederhem. Recent hebben wij een gebiedsevaluatie gehouden van ons netwerk in de regio waartoe Halle behoort. In het kader van de verdere opvolging van dit proces zullen wij een apart punt aan ons netwerk in Halle wijden.

De vermelding in verband met de nieuwe brug over het kanaal kan geactualiseerd worden aangezien de studie van het bureau Mint intussen is afgerond.

Wat het dossier van Lembeek betreft hebben wij geen bemerkingen. Een versterking en inbreiding op maat van de kern van Lembeek lijkt verantwoord en gebeurt bovendien op een locatie die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer (NMBS, Tec en De Lijn).

Wij hopen u met deze informatie reeds van dienst te zijn.

Met vriendelijke groeten



Johan Van Looy
Directeur

Bijlage: 1

SCHOLENGEMEENSCHAP KARDINAAL CARDIJN

Nummer 111591 - V 64, administratieve zetel : Lenniksesteenweg 2, 1500 Halle

HERKOMST LEERLINGEN 2012 / 2013		HH&College Halle
1. HALLE	819	
Halle	520	
Buizingen	125	
Lembeek	174	
2. BEERSEL	167	
Beersel	32	
Lot	52	
Alseberg	16	
Dworp	36	
Huizingen	41	
3. SINT - PIETERS - LEEUW	249	
Sint - Pieters - Leeuw	180	
Sint - Laurens - Berchem	3	
Oudenaken	4	
Ruisbroek	47	
Vlezenbeek	15	
4. SINT - GENESIUS - RODE	13	
Sint - Genesius - Rode	13	
5. GOOIK	77	
Gooik	36	
Kester	21	
Oetingen	7	
Leerbeek	13	
6. ROOSDAAL	11	
Roosdaal	7	
Pamel	1	
OLV - Lombeek	2	
Borchtlombeek	1	
7. LENNIK	39	
Sint - Kwintens - Lennik	35	
Sint - Martens - Lennik	3	
Gaasbeek	1	
8. PEPINGEN	93	
Pepingen	37	
Heikruis	15	
Bogaarden	4	
Elingen	5	
Beert	14	
Bellingen	18	
9. DILBEEK	13	
Dilbeek	5	
Sint - Martens - Bodegem	1	
Itterbeek	4	
Schepdaal	3	
10. HERNE	80	
Herne	52	
Herfelingen	18	
Sint - Pieters - Kapelle	10	

11. TERNAT	1
Ternat	1
12. GALMAARDEN	54
Galmaarden	24
TollembEEK	25
Vollezele	5
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	46
13. BRUSSEL	2
14. SCHAARBEEK	4
15. WATERMAAL – BOSVOORDE	1
16. ELSENE	3
17. SINT-GILLIS	3
18. ANDERLECHT	15
19. SINT – JANS – MOLENBEEK	1
20. UKKEL	6
21. VORST	10
22. SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	1
OVERIGE	234
23. EDINGEN (Edingen, Lettelingen, Mark)	44
24. TUBIZE (Tubize, Clabecq, Oisquerck, Saintes)	54
25. BRAINE – LE – CHATEAU (en Wauthier-Braine)	26
26. BRAINE L'ALLEUD (+ Ophain-Bois-Sgr-Isaac)	4
27. LINKEBEEK	1
28. DROGENBOS	10
29. ASSE (+ Bekkerzeel, Relegem, Zellik)	1
30. REBECQ (Bièrghes, Roosbeek, Quenast)	23
31. WATERLOO	3
32. BRAINE-LE-COMTE (+ Ronquièr., Hennuyères)	12
33. BEVER	4
34. OPZULLIK (Silly, Fouieng, Graty, Hoves, Thoricourt, Bassilly)	6
35. DENDERLEEUEW (+ Iddergem, Welle)	1
36. GERAARDSBERGEN (+ Viane, Moerbeke, Onkerzele, Grimminge, Idegem, Nieuwenhove,)	8
37. ANDERE	47
TOTAAL	1906

Verplaatsing van de leerlingen van het Heilig Hart & College, opgesplitst in ochtend en avond en zomer en winter.

	Te voet	Fiets	Brommer	Gebracht met auto	Rijdt zelf met auto	De Lijn	TEC	NMBS
Zomer ochtend	15,6%	15,4%	0,9%	20,1%	0,8%	31,2%	2,4%	13,6%
Zomer avond	17,5%	15,4%	0,9%	13,9%	0,8%	34,9%	3,1%	13,5%
Winter ochtend	15,1%	6,1%	0,4%	28,1%	0,6%	33,2%	2,5%	14,0%
Winter avond	17,2%	6,0%	0,4%	21,2%	0,6%	37,3%	3,2%	14,1%

Bron: scholengemeenschap Karinaal Kardijn

**Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening Stad HALLE
Verslag**

Datum : woensdag 12 juni 2013

Aanwezig :

Zie kopie aanwezigheidslijst in bijlage

Agendapunt(en):

1. Goedkeuring verslag
2. Advies RUP Parklaan Zenne Vondel – toelichting door studiebureau D+A Consult ifv plenaire vergadering
3. Allerlei

Besproken document(en):

1. zie vermelde agendapunten

1. Verslag 5 juni 2013

Geen opmerkingen – unaniem aanvaard.

2. RUP Parklaan Zenne Vondel

Toelichting door het studiebureau D+A Consult in functie van de plenaire vergadering dd. 27 juni 2013.

Vragen en opmerkingen:

- In het project wordt een ondergrondse parking voorzien onder de Arkenvest en deels voor een klein deel onder het park terwijl het Possozplein de ideale plaats zou zijn tot het voorzien van een ondergrondse parking. Deze onder de Arkenvest zal een aanzuigeffect op verkeer hebben terwijl het verkeer nu reeds vast staat op de Arkenvest. De idee wordt verwoord dat eerst de nieuwe ontsluitende wegen die voorzien zijn in het kanaalproject dienen gerealiseerd worden alvorens de bijkomende activiteiten van het Arkenvestproject te voorzien in het plangebied
- het is aangewezen dat de tuin van het klooster die privaat is open zou gemaakt worden waardoor dit een publieke ruimte zou worden binnen het stadscentrum

- het RUP ligt in de binnenstad en dient zich in te passen in een ruim contextueel kader (zoals bijvoorbeeld streefbeeld A8 en streefbeeld kanaal) dat zich buiten het voorliggende plangebied ligt.
- Artikel 13.1. ("Voorschriften en plannen", blz. 46 laat ondergronds parkeren toe in de ganse parkzone langsheen de Arkenvest terwijl dit op het grafisch plan beperkt is tot de op het plan aangeduide 3-meter zone.
- bij het plan is tevens een onteigeningsplan gevoegd met de stad als onteigende instantie ten behoeve van de huisvestingsmaatschappij ten einde sociale woningen te realiseren binnen het Arkenvestproject.
- binnen het plangebied komen er 4 verkavelingen voor die door het RUP niet zullen worden afgeschaft. Deze blijven geldig en dienen zich alleen bij wijziging te richten naar de voorschriften van het nieuwe RUP.
- Het projectgebied aan de Vuurkruisenstraat heeft als hoofdbestemming wonen en niet een schoolfunctie. Er is in Halle nood aan bijkomende grond voor de realisering van schoolgebouwen.
- de recente "verbreding en verdieping" van het mobiliteitsplan van 2001 handelde onder andere over het Arkenvestproject. De termen verbreding en verdieping dekken een actualisering van het mobiliteitsplan van ondergeschikt belang.

3. Allerlei

/

4. Advies

1. Mobiliteit

De gecoro is van oordeel dat er op heden reeds een ernstig mobiliteitsprobleem bestaat en met name in het plangebied. Het Arkenvestproject en de bijhorende ondergrondse parking zullen een aanzuigeffect hebben dat deze problemen nog verzaamt. Dit RUP op zich kan deze verkeersproblemen niet oplossen – maar het concept ervan op zich maakt een voorafgaande ernstige herziening van het mobiliteitsplan noodzakelijk.

De realisering van het Arkenvestproject en de parking kan niet goedgekeurd worden vooraleer de mobiliteitsproblematiek is aangepakt door enerzijds een ernstige herziening van het mobiliteitsplan en anderzijds door de goedkeuring en realisering van de grote verkeersingrepen die in en rond de stad gepland zijn. De

gecoro geeft daarom een ongunstig advies voor de impact van de ondergrondse parking en toegang hiernaar toe in de parkzone langsheen de Arkenvest.

2. Groen

De gecoro wijst op de mogelijkheid tot misinterpretatie van de volgende zin in het stedenbouwkundig voorschrift art.13.1.: 'In deze zone wordt dan ook een absoluut bouwverbod ingesteld, met uitzondering van de ondergrondse parkeergarage en de bijhorende faciliteiten conform artikel 14 van onderhavige voorschriften'. Deze clause kan gelezen worden alsof er een ondergrondse parking onder het ganse park mogelijk is hetgeen niet aanvaardbaar is. Het grafisch plan duidt wel degelijk aan dat deze parkeerfaciliteiten beperkt moeten blijven tot een strook van 3 m. breed langsheen de Arkenveststraat.

3. Wonen en versterken commerciële kern

De gecoro staat positief tegenover de idee uit het RUP ter versterking van het wonen en de commerciële kern in de aanloopstraten en de commerciële kern.

4. Aanpak binnengebieden

De gecoro staat positief tegenover het voorstel tot benutting/ontpitting van de binnengebieden. In de zones waar de commerciële functie primair is stelt de gecoro tevens dat het realiseren van achtertoegangen voor wonen boven winkels en het creëren van verbindingen voor traag verkeer als bindende bepalingen dienen opgenomen te worden in de voorschriften en niet als mogelijkheden. Dergelijke ingrepen kunnen alleen door collectieve initiatieven gerealiseerd worden.

5. Erfgoed

De gecoro staat positief tegenover de veelvuldige aandacht en aanpak van het bouwkundig erfgoed binnen het RUP waardoor de opname in de inventaris van het bouwkundig erfgoed zoals opgemaakt door het Sint-Lucasarchief effectief effect zal hebben.

6. Artikel 9.2. Zone voor openbaar nut in functie van de stedelijke bibliotheek

De gecoro vindt de impact van de mogelijke realisering van 14 parkeerplaatsen storend ten overstaan van de reeds aanzienlijke beperkingenvoor de groenvoorziening in de aansluitende parkzone en wil deze elders of ondergronds gerealiseerd zien behoudens enkele plaatsen voor mindervaliden.

7. Artikel 5 zone voor openbare wegenis

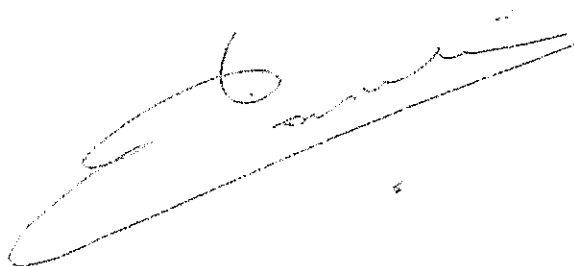
Het stedenbouwkundig voorschrift laat de ontmenging van de verschillende verkeersmodi toe dank zij ondermeer de ontsluiting van de binnengebieden door de "ontpiffingsprojecten". De gecoro van oordeel is dat het RUP het concept van de ontmenging van verkeersmodi nadrukkelijke en expliciet dient op te nemen als een te realiseren concept voor de totaliteit van het gebied.

Volgende vergadering : op afroep om 20 uur

Verslag opgesteld te Halle op : 13 juni 2013

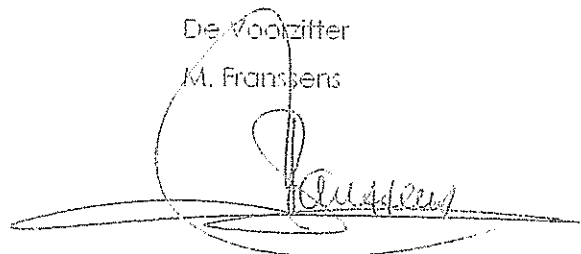
De plaatsvervangend secretaris

K. Ponsele



De Voorzitter

M. Franssens



GEMEENTELIJKE COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING HALLE

Aanwezige :

12/12

Datum :

12 juni 2013

Deskundigen

01-Mr. Marcel Franssens, Voorzitter

02-Mr. Jan Houthuys, Ondervoorzitter

03-Mr. Jos de Coster

04-Mevr. Arlette Cuisenaire

05-Mevr. Marijke Brijnaert

06-Mr. Ludwig Triest

(verontschuldigd)

Plaatsvervangers

-geen

-Mr. Jan Van Achter

-Mr. Chris Mosselmans

-Mr. Kris Du Bois

-Mr. Raymond Clement

-Mr. Alouis Smismans

Afgevaardigde maatschappelijke geledingen

Effectieve leden

07-Mr. Emile Wyns

08-Mevr. Goedele Bergmans

09-Mr. Paul Ghyssele

(verontschuldigd)

10-Mr. Stefaan Verhamme

11-Mr. Dominique Van Den Keybus

12-Mevr. Mieke De Baerdemaeker

13-Mevr. Patricia Hamelrijck

14-Mevr. Ingrid Cromphout

15-Mr. Hugo Pint

16-Mr. Michel De Baerdemaeker

17-Mr. Francois Goossens

Plaatsvervangende leden

-Mr. Renaat Segers

-Mr. Danny Sibiel

-Mr. Willy Danau

-Mr. Roel Beyl

-Mr. Geert Suenens

-Mr. Jean-Pol Borremans

-Mr. F. de Jonghe d'Ardoye

-Mr. Johan Mierckx

-Mr. Johan Nolmans

-Mr. Guy Simons

-Mr. Jan Belaen

Vast Secretaris

-Mr. Kristof De Cuyper

Plaatsvervangend

-Mr. Korneel Ponsele

Naam afgevaardigden

-Jean-Paul Van Cutsem
-Fred Deryckere
-Robert Vandenbranden
-Henri Vanstalle
-Jan Van Springel
-Juul Denayer
-Mark Devillé

Politieke Fractie

open VLD
GROEN!
SP.a
Vlaams Belang
LDD
N-VA
CD&V



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

Nr.	5367	
Dienst	RO	Datum
		20.06.2013
STAD HALLE	20.06.2013	
	+ Schepers RO (MP)	
	J. Brung	
	OW	

J MAB

College van Burgemeester en Schepenen van de stad Halle
Oudstrijdersplein 18

1500 Halle

V2013N105780

Uw kenmerk 13RO15192004kp
Telefoon 03/860.63.75

Ons kenmerk KC/58-aZK/I-
Fax 03/860.63.03

Contactpersoon Nathen Vos
E-mail Nathen.Vos@WenZ.be

Bijlagen
Datum 19 JUN 2013

Betreft Kanaal naar Charleroi
Halle
Ontwerp RUP Parklaan-Zenne-Vondel te Halle

Geachte,

In uw brief van 4 juni 2013 nodigt u Waterwegen & Zeekanaal NV uit op de plenaire vergadering aangaande het voorontwerp van het RUP 'Parklaan-Zenne-Vondel'.

Waterwegen & Zeekanaal NV heeft de nota voor wat betreft haar kennisveld bestudeerd en vraagt rekening te houden met het volgende:

- De 'zone voor verkeerskundige maatregelen B (Art.15)' dient uitgebreid te worden in zuidelijke richting. De landing van de fietsers- en voetgangersbrug zou immers doorlopen langs de Zenne tot aan het kruispunt met de Dijkstraat. De plannen hiervan zijn beschikbaar bij de diensten van de stad Halle.

Gelieve ons te verontschuldigen op de plenaire vergadering.

Met de meeste hoogachting,


ir. Johan Laurent
Afdelingshoofd

Enig correspondentieadres
Waterwegen en Zeekanaal NV • afdeling Zeekanaal
Oostdijk 110 • 2830 Willebroek • tel. + 32 3 860 62 11 • fax + 32 3 860 63 03
e-mail: info@wenz.be • website: www.wenz.be

Maatschappelijke zetel
Oostdijk 110 • 2830 Willebroek • tel. + 32 3 860 62 11 • fax + 32 3 860 62 00

IBAN nr.: BE89 3751 1171 5585 - BIC: BBRUBEBB • BTW BE-0254.028.251 • Ondernemingsnummer: 0254.028.251

**College van Burgemeester en Schepenen
van Halle**

Oudstrijdersplein 18

1500 HALLE

uw kenmerk	ons kenmerk 2.14/23027/104.1	bijlagen
vragen naar/e-mail jeroen.valgaeren@rwo.vlaanderen.be	telefoonnummer 016 66 58 85	datum

Betreft: HALLE, gemeentelijk RUP "Parklaan-Zenne-Vondel": advies plenaire vergadering dd. 27/06/2013

Geacht college,

In antwoord op uw uitnodiging voor de plenaire vergadering van 27/06/2013 bezorg ik u hierbij mijn advies.

Concreet wordt ingegaan op de vormvereisten voor de RUP's, op de decretaal vereiste inhoudelijke toetsing door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar en op de overige inhoudelijke opmerkingen.

1. Samenvatting van het dossier

Het voorontwerp-RUP "Parklaan-Zenne-Vondel" herzielt het BPA "Parklaan-Zenne-Vondel" (MB 7/9/1983) en de herziening van dit BPA (MB. 4/5/1990). Het plangebied omvat een groot gedeelte van de historische binnenstad. Het RUP streeft de verdichting en versterking van het (commerciële) stadscentrum en het behoud van het waardevolle historisch patrimonium na. Daarbij gaat er aandacht naar de opwaardering en de toegankelijkheid van de Zenne en het omgevende groen binnen het stedelijk weefsel. Bovendien maakt het RUP de realisatie van het stedelijk project Arkenvest mogelijk.

2. Vormvereisten RUP

Artikel 2.2.2. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt de inhoud van een RUP. Het RUP bevat alle onderdelen van de in artikel 2.2.2 opgesomde inhoud.

3. Advies gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar conform artikel 2.2.13

3.1. verenigbaarheid met het RSV

Volgens het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zijn delen van het grondgebied van de gemeente Halle geselecteerd als **structuurondersteunend kleinstedelijk gebied**. De overige delen van de gemeente behoren tot het buitengebied. Het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied Halle is nog lopende. De plenaire vergadering naar aanleiding van het uitvoeringsplan 'Afbakening kleinstedelijk gebied Halle' vond plaats op 24/4/2013. Volgens de voorlopige afbakeningslijn is het volledige plangebied in (klein)stedelijk gebied gelegen.

Het RSV stelt dat in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden het ruimtelijk beleid gericht is op het consolideren en versterken van de stedelijke kern en het stedelijk functioneren door het creëren van een bijkomend aanbod aan woningbouw, stedelijke voorzieningen en economische activiteiten.

De omzendbrief RO 2011/01 betreffende het afwegingskader voor grootschalige detailhandel gaat uit van kernversterking door verweving van detailhandel in de stads- en dorpskernen. Dit afwegingskader stelt dat het **stedelijk handelscentrum en stationsomgeving in stedelijk gebied geschikt zijn voor grootschalige multifunctionele ontwikkelingen en kleinhandelsconcentraties** (tot 15.000 m² brutovloeroppervlakte). De historische centra trekken in het algemeen een groter aantal bezoekers aan omwille van hun specifiek karakter en hebben zeker voor de iets grotere steden meestal een bovenlokale aantrekkingskracht. De stationsomgeving biedt vanwege de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het hoog aantal passanten ook vaak kansen voor detailhandelsontwikkelingen.

De doelstelling tot verdichting en versterking van het (commerciële) centrum van de stad en het behoud van het waardevolle historisch patrimonium met aandacht voor de opwaardering en de toegankelijkheid van de Zenne en het omgevende groen binnen het stedelijk weefsel, past binnen de opties van het RSV. De locatie van de multifunctionele ontwikkeling Arkenvest is conform het vooropgestelde afwegingskader voor grootschalige detailhandel. Wel is het niet duidelijk uit het voorliggende RUP of het geplande programma voor het project Arkenvest (12.000m² handelsoppervlakte) afgestemd is op de draagkracht van het historische kern van Halle, en op welke wijze het project zich integreert in het bestaande stedelijke weefsel en handelscentrum. Dit vraagt om meer onderbouwing vanuit het strategisch commercieel plan van de stad Halle.

3.2. verenigbaarheid met (ontwerp)gewestelijke of provinciale RUP's en ontwerp RSV

Het ontwerp van provinciaal RUP 'Afbakening kleinstedelijk gebied Halle' streeft naar een verdere ontwikkeling van Halle volgens het 'vingerstad'-model, eerder dan uit te gaan het compacte stadsmodel. Het plangebied is volledig opgenomen binnen het kleinstedelijk gebied.

Wat betreft het gewenst stedelijk gebiedbeleid wordt in het ontwerp-PRUP gesteld dat stedelijke ontwikkeling prioritair gebeurt door verdichting binnen het bestaande weefsel en het optimaal benutten van de beschikbare voorraden. Hierbij wordt afgestapt van het compacte stadsmodel als absolute premisse: selectief kunnen een aantal andere ontwikkelingen op plekken worden voorzien waar de wisselwerking met gelijkaardige stedelijke functies groot is. Het PRUP geeft aan dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen kunnen op plekken die goed bereikbaar zijn met alternatieven voor de auto (te voet, fiets, openbaar vervoer). De opties uit het voorliggende RUP zijn hier in overeenstemming mee.

4. Overige inhoudelijke opmerkingen

4.1. toetsing aan GRS en goede ruimtelijke ordening

Artikel 2.2.13 §2 van de codex bepaalt dat de gemeentelijke RUP's worden opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het voorliggende RUP volgt rechtstreeks uit de bindende bepaling 2 in het GRS, goedgekeurd op 03/09/2009. Deze beoogt het veiligstellen van het stedenbouwkundig kader van cultuurhistorische waardevolle en merkwaardige gebouwen in gemeentelijke verordeningen en ruimtelijke uitvoeringsplannen, ondermeer door de opmaak van een gabarittenplan voor de historische binnenstad. Het valleigebied van de Zenne-Kleine Zenne is bindend geselecteerd als prioritair voor te behouden voor natuur. In bindende bepaling 24 wordt gesteld dat de stad Halle vier strategische projecten op de rails zet om de stedelijkheid van Halle te versterken met gemengde functies. Het projectgebied Arkenvest is hier een van.

Verder worden in het richtinggevend gedeelte een concentratie van centrumfuncties in de binnenstad voorgesteld. Hierbij wordt in de eerste plaats Halle-Centrum beoogd, samen met de stationsomgeving en Sint-Rochus. Aandacht moet er zijn voor het commerciële gebeuren, een goede mix van stedelijke functies in combinatie met het duidelijk toewijzen van diverse functies aan specifieke locaties.

Het stadscentrum vormt de motor voor stedelijke ontwikkeling. De stad heeft tot doel om de stadskern verder uit te bouwen tot een leefbaar en krachtig stedelijk kerngebied met bovenlokale uitstraling. Hier gaat prioriteit uit naar een goede verwevenheid van de diverse centrumfuncties. Daartoe moet de uitbouw van het handelsapparaat, de horeca en de dienstverlening op evenwichtige wijze verder worden versterkt en worden verweven met niet-commerciële functies. De ruime stationsomgeving is de ideale locatie voor de vestiging van kantoren en diensten (in verweving met de woonfunctie), terwijl

het handelsapparaat en de horecafunctie bij voorkeur worden gebundeld in het commerciële hart van de stad.

Volgens het richtinggevend gedeelte (pg. 13) moet bij de realisatie van nieuwe woonprojecten in de stad de nodige aandacht besteed worden aan nieuwe woonvormen. Om sociale segregatie tegen te gaan dient geopteerd voor een mix van woningtypologieën binnen eenzelfde gebied. **Deze beoogde mix aan woningtypologieën vindt echter geen doorvertaling in het RUP.**

In de deelruimte 'het stedelijk gebied Halle in de verstedelijkte Zennevallei' staat binnen het stadscentrum de verdere uitbouw van de stedelijkheid voorop. Daarbij moet aandacht gaan naar het commerciële gebeuren en een goede mix van stedelijke functies. Op het vlak van handel wenst de stad Halle zich te dimensioneren in functie van de stad en de omringende gemeenten. Voor het project Arkenvest worden verschillende randvoorwaarden opgesomd (RD pg. 80). Uit het voorliggende RUP is het niet duidelijk hoe het project Arkenvest afgestemd is op de draagkracht van de historische kern, of het voorziene detailhandelsprogramma (12.000 m² handelsoppervlakte) in evenwicht is met de commerciële kern van het centrum zoals omschreven in het strategisch-commercieel plan. **Dit vraagt om meer onderbouwing vanuit het strategisch-commercieel plan.**

Het voorliggende RUP is grotendeels in overeenstemming met de bepalingen uit het GRS. Wel is het niet duidelijk uit het voorliggende RUP of het geplande project Arkenvest in overeenstemming is met de gestelde randvoorwaarden in het GRS.

4.2. planinhoud en stedenbouwkundige voorschriften

4.2.1 Planinhoud

Zoals eerder reeds aangehaald (toetsing RSV en GRS), vraagt het project Arkenvest om meer onderbouwing (ook grafisch). Wat betreft de afstemming van het voorziene programma voor detailhandel (tot 12.000m²) met de bestaande commerciële kern vraagt dit om meer onderbouwing vanuit het geactualiseerde strategisch-commercieel plan (positionering in de regio, relatie met bestaande handelscentrum). Voor de ontwikkeling van de handelspanden lijkt het aangewezen om een marktonderzoek als informatief document bij de vergunningsaanvraag toe te voegen, dit om te vermijden dat er leegstand zal optreden in het nieuwe project en/of bestaande commerciële kern. Opdat er een complementariteit met de bestaande commerciële kern dient dit project zich te integreren binnen het bestaande handelscentrum. Ook is het niet duidelijk of de ondergrondse parking van 360 parkeerplaatsen voldoende is voor het voorziene programma (handel en wonen). Daarenboven wordt de vraag gesteld of het voorgestelde gabarit stedenbouwkundig aanvaardbaar is binnen de stadskern van Halle.

In het voorliggende RUP zijn geen bepalingen opgenomen omtrent parkeren (parkeergarages zijn in bepaalde delen van de stad volledig verboden). Het is dan ook niet duidelijk wat de visie van de stad is omtrent (bewoners)parkeren in de stad.

De overdruk voor verbinding voor zacht verkeer dient waarschijnlijk volledig buiten de vallei van de Zenne te liggen.

4.2.2 Stedenbouwkundige voorschriften

Algemeen

- Archeologisch vooronderzoek nodig bij elke bouwvergunning?
- Minimale en gemiddelde woonoppervlaktes met het oog op minimale woonkwaliteit?
- Bouwhoogte = kroonlijsthoogte (is verwarrend), beter bouwhoogte is nokhoogte.
- CHE-rapport als een informatief document laten toevoegen. De dossiersamenstelling voor een vergunningsaanvraag is decretaal geregeld.
- Gemeenschapsvoorzieningen zijn limitatief gedefinieerd (ook art. 9). Beter om dit niet te doen omwille
- Imagooverhogend effect is niet juridisch afdwingbaar.

Art. 5.3 Zone voor groen parkeergebied

- Beter 1 boom om x aantal parkeerplaatsen?

Art. 6.2 Commerciële kern

- Gelijkvloerse verdieping mogelijk tot 5,5m (= 2 bouwlagen). Zijn er dan nog 3 bijkomende woonlagen mogelijk (totaal 5 bouwlagen)?

Art. 6.3.Aanloopstraat

- Imago-verhogend effect is niet juridisch afdwingbaar ?

Art. 6.4 Binnengebieden

- Wat wordt verstaan onder ontpittingsprojecten (ontwikkelen vs ontpitten van binnengebieden)?

Art. 10.3 Gemengde zone

- Behoort deze wel of niet tot het project Arkenvest?

Art. 13.1 Zone voor park A

- Het is niet volledig duidelijk of de ondergrondse parking toegelaten is binnen de hele zone of enkel binnen overdruk voor verkeerskundige maatregelen?
- Al het aanwezige hoogstammig groen in stand houden mogelijk?

5. Algemene conclusie

Het RUP "Parklaan-Zenne-Vondel" wordt gunstig geadviseerd mits rekening gehouden wordt met bovenstaande opmerkingen.

Hoogachtend,



Sabine Weynants
gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar

Aan College van burgemeester en schepenen
Oudstrijdersplein 18
1500 Halle

Uw kenmerk
13RO15192004kp
Vragen naar/e-mail
Paul David
Paul.david@lne.vlaanderen.be

Ons kenmerk*
ANB/13/1583-pol
Telefoonnummer
016 666 323

Bijlagen

Datum
21 juni 2013

BETREFT: ADVIES RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

RUP Parklaan- Zenne – Vondel :plenaire vergadering 27/6/2013

Datum van ontvangst: 4/6/2013

Ruimtelijke bestemming

Gewestplanbestemmingen: Woongebied, woongebied met culturele, historische en of esthetische waarden, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, natuurgebied.

Beschermingsstatus

Het plangebied situeert zich niet in of in de nabijheid van VEN gebied en bevindt zich ook niet in de omgeving van SBZ-gebieden. Voor zover we kunnen nagaan heeft ANB geen advies uitgebracht op het plan-MER.

Biologische waarderingskaart

De BWK duidt de oevers van de Zenne aan als biologisch waardevol. Het Stadspark wordt beschouwd als een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen.

Bespreking

In de Toelichtingsnota wordt meermaals geduïd op het belang van de aanwezigheid van een groen lint langsheen de Zenne. Zo staat in 3.3.3.5. Gewenste open ruimte structuur bvb. geschreven dat de Stad moet streven naar een groene ontwikkeling langs de Zenne. De aparte groenstructuren langs de Zenne moeten worden versterkt. Gekoppeld hieraan dient hetzelfde te gebeuren met het groen langs het kanaal . Even verder in 3.3.3.9. lezen we echter wel dat een continu doorgaand groen lint door de Stad niet realiseerbaar is. De tekst specificeert echter geen redenen ter motivatie van deze stelling.

Op het plan met de feitelijke toestand maakt het bestaande stadspark het belangrijkste deel uit van het vooropgestelde groenlint. Meer noordwaarts neemt de bestaande oeverbegroeiing dezelfde functie over. Wanneer de Stad Halle hier een versterking van de groenstructuur met toegankelijke groenvoorziening wenst te bekomen, zal ze hiervoor meer ruimte moeten reserveren dan hier in dit RUP voorzien. Het aanwezige groen situeert zich daar namelijk op de hellende oevers van de Zenne. Op het grafisch plan staat de verbinding artikel 5.5 ingetekend in de begroeide oever. De aanleg van een pad in dat talud zal ten koste gaan van al het aanwezige groen en een meerkost aan technische steunmaatregelen vereisen. Voor het behoud van de aanwezige bomen en struikengordel i.f.v. het groene lint acht ANB het nodig het grafisch plan aan te passen door de verbinding naast de onderhoudsstrook te leggen.

* Gelieve dit kenmerk in al uw briefwisseling te vermelden.

In functie van een samenhangende groenstructuur met zowel visuele, recreatieve als ecologische capaciteiten stelt ANB voor de ruimte tussen de Zenne en het kanaal – buiten dit plangebied - maximaal te reserveren voor een nog te ontwikkelen groenstructuur met daarin één doorgaande verbinding voor zwakke weggebruikers. Het autoverkeer en de parkeerplaatsen worden best geconcentreerd op één Zenne-oever; nl. deze aan de stadskant. De groene vinger naar het stadscentrum is voor fauna en flora pas betekenisvol wanneer de koppeling met de groenstructuren in Nederhem verzekerd wordt en bij dwarsende infrastructuurwerken de nodige ontsnipperingsmaatregelen voorgeschreven worden in dit RUP.

Bij het grafisch plan vraagt ANB verder om de aanduiding van zone artikel 9.2 te beperken tot de oppervlakte echt nodig voor de geplande uitbreiding van de bibliotheek. Tussen de bibliotheek en de school werd namelijk een kwalitatief hoogwaardig parkje ontwikkeld dat heel frequent gebruikt wordt. Wil men een groenlint op lange termijn verzekeren zoals aangehaald in de Toelichtingsnota dan staat behoud van de bestaande waardevolle groenelementen voorop. Het bouwen van een ondergrondse parking vlak naast de loop van Zenne lijkt ons niet opportuun. In dit bestaande park zal zulke nieuwe constructie nefast zijn voor alle bomen in en nabij de bouwput. Daarenboven kan er nadien geen volwaardig park met hoogstammen, die tot 30 meter hoogte uitgroeien, op ontwikkeld worden.

Daarom pleit ANB hier voor de wijziging van het voorschrift artikel 13.1 'Zone voor Park A' en 14 'zone voor verkeerskundige maatregelen A' betreffende de ondergrondse parking en haar toegang. Zulke nieuwbouw kan beter voorgeschreven worden op een plaats waar er nu geen bomen staan en in de toekomst er geen voorzien worden. ANB is van oordeel dat de bouw van de ondergrondse parking om hoger vermelde redenen best integraal voorzien wordt in de projectzone Arkenvest zoals aangegeven in artikel 10.2. De voetgangersverbinding wordt ook beter volledig in de projectzone gerealiseerd tussen de Molenborre en de Arkenvest aansluitend op de toegang tot het Parkske.

Voor artikel 5.3. verwijzen we voor de ondergrondse parkeervoorzieningen in relatie tot boomontwikkeling net als voor de artikels 13.1 en 14 naar de hoger vermelde motivatie en vragen ook hier de nodige aanpassing van het voorschrift .

In het voorschrift artikel 13.2 'zone voor park B' lezen we "In het parkgedeelte gelegen langs De Leide mag 30% van de parkoppervlakte ingericht worden als terras ten dienste van de horecavoorziening in de aanpalende zone voor wonen in het stadshart". Dit klopt niet met het grafisch plan omdat de zone artikel 6 nergens grenst aan het parkgebied langs de Leide. Ook gaat ANB niet akkoord met de inname van parkgebied voor uitbreiding met nieuwe infrastructuur die ruimtelijk-functioneel in de aanpalende bestemming zou moeten voorzien worden.

In artikel 13.4 'constructie in parkzone' (overdruk) vraagt ANB het zonevreemde restaurant als een uitdovende functie te beschouwen zodat het gebouw op termijn kan plaats maken voor een bouwvrije continue groenstructuur tussen Zenne en kanaal.

Conclusie

Onder voorbehoud dat alle hoger vermelde opmerkingen een passend gevolg krijgen in het ontwerp RUP verleent het Agentschap voor Natuur en Bos een gunstig advies aan het RUP Parklaan – Zenne – Vondel.

Voor de plenaire vergadering van 27/6/2013 laat het Agentschap voor Natuur en Bos zich verontschuldigen. U wordt verzocht het verslag van de plenaire vergadering te bezorgen aan de dossierbehandelaar van het agentschap.

Hoogachtend,

Tania Coosemans
Provinciaal directeur
Agentschap voor Natuur en Bos Vlaams-Brabant



Stad Halle
 T.a.v. College van Burgemeester en Schepenen
 Oudstrijdersplein 18
 1500 HALLE

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
 Koning Albert II-laan 20 bus 8
 1000 Brussel

uw bericht van 04.06.2013	uw kenmerk 13RO151920004kp	ons kenmerk LNE/RUP/13-113	bijlagen 1
vragen naar / e-mail natalie.decamps@lne.vlaanderen.be	telefoonnummer 02 553 03 48	datum 24 juni 2013	

Betreft : Voorontwerp van RUP Parklaan-Zenne-Vondel te Halle

Geachte heer, mevrouw,

Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) heeft op 4 juni 2013 uw adviesvraag ontvangen over het voorontwerp van RUP Parklaan-Zenne-Vondel te Halle. Dat verzoek om advies is intern verspreid bij verschillende afdelingen van LNE.

De dienst Milieueffectrapportagebeheer (afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid) heeft de volgende opmerkingen:

1. We vragen om bij **art. 1.2** (waterhuishouding) uit de stedenbouwkundige voorschriften (eventueel in de toelichtende kolom) expliciet op te nemen dat, gezien de beperkte infiltratiemogelijkheden, voldoende aandacht uit moet gaan naar buffermogelijkheden (ondergronds, op daken, via groendaken, kleine vijvers...). We verwijzen hiervoor naar de betreffende milderende maatregel uit het plan-MER (p. 173-174).
2. In **art. 11** (zone voor waterloop) wordt er niet gesproken over het stimuleren van oeverontwikkeling. We vragen om hierover toch een bepaling op te nemen in de voorschriften (oeverontwikkeling die niet enkel in functie staat van de mens maar ook van de natuur). Extra aandacht dient uit te gaan naar het vermijden van een mogelijke barrièrewerking. Het voorschrift kan aangeven om de gelaagdheid zoveel mogelijk te behouden of alleszins randvoorwaarden hierover in te schrijven opdat de oever niet te artificieel wordt (cf. plan-MER p. 189). In art. 12 (zone onderhoudsstrook) zijn daarentegen wel een aantal punten opgenomen inzake een ecologische inrichting van deze zone.
3. In **art. 13.1.2** (zone voor park A) is sprake van hoogstammig groen. Het plan-MER suggereert op p. 190 echter het volgende: *'Het voorzien van hoogstammig groen boven de aan te leggen parking in Parkzone Arkenvest lijkt weinig realistisch, gezien de relatief beperkte worteldiepte (80 à 100 cm). In het RUP wordt er hier best op gewezen dat voor hoogstammig groen (stam ca. 2 m) de worteldiepte niet zal volstaan en er daarom hoogstens middenstam en laagstam wordt aangeplant.'*

De voorgenoemde milieumaatregelen die voorgesteld zijn tijdens de plan-MER-procedure, zijn over het algemeen goed vertaald in het RUP en het flankerende beleid.

We wijzen u er ook op dat, als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering (het openbaar onderzoek of ...), u dient na te gaan of de wijzigingen voldoende gevat zijn door het reeds gemaakte plan-MER. Als dit niet het geval is, dient u de dienst Mer te vragen om een nieuwe beslissing over de plan-MER-plicht.

Het departement LNE raadt aan ook rekening te houden met de onderstaande **aanbevelingen om het plan en zijn voorschriften milieuvriendelijker en duurzamer te maken**. Dat kan door in deze fase aandacht te besteden aan een aantal aspecten die daartoe kunnen bijdragen. Vaak wordt pas echt over de duurzaamheid van een plan nagedacht op het moment dat er effectief gebouwd wordt. Op dat ogenblik zijn bepaalde mogelijkheden echter al sterk afgenomen, waardoor duurzaamheidsmaatregelen beperkt zijn (tot bijvoorbeeld voorzien in een aantal verplichte EPB-toepassingen, de toevoeging van een zonnepaneel waar de oriëntatie toevallig gunstig is, ...). Door de meest doelmatige maatregelen en inrichtingsprincipes al in het plan, de voorschriften en eventueel in het flankerende beleid te integreren, kunt u doorgaans veel duurzamere plannen realiseren. Het Departement LNE raadt aan om in elke stap van het proces (schetsontwerp van RUP, voorontwerp van RUP, ontwerp van RUP, verkavelingsplan ... tot en met de uitvoering en het beheer) zo veel mogelijk gepaste duurzaamheidsmaatregelen te integreren. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt zowel bij initiatiefnemers en overheden als bij ontwikkelaars.

Het gaat daarbij onder meer over:

1. De keuze voor de **zone voor groen parkeergebied** (art. 5.3.) wordt niet ondersteund vanwege de overstroombaarheid bij piekdebieten (zoals bij de overstroming in november 2010). Hoewel het RUP de verplichting van overstromingsveilig bouwen oplegt, vertrekt het departement LNE liever van het voorzorgsprincipe. Om deze reden opteert zij voor een groene zone (zonder parkeervoorzieningen), waarbij de doelstelling van een groene corridor langs de Zenne wordt gehaald. Bovendien worden er in de (onmiddellijke) omgeving van deze zone voldoende parkeermogelijkheden voorzien zodat deze zone voor groen parkeergebied o.i. overbodig lijkt of althans geen absolute noodzaak is.
2. Om emissies van broeikasgassen en luchtpolluenten te beperken, om geluidshinder te verminderen, om bodemafdoeking te beperken en om efficiënt om te gaan met energiebronnen, is het aangewezen om **het onnodige autogebruik te minimaliseren en het gebruik van meer duurzame mobiliteitsvormen te doen toenemen**. Ook via ruimtelijke ordening, stedenbouw, inrichting en flankerend beleid kunnen maatregelen genomen worden om het autogebruik te verminderen. Om aan deze doelstelling tegemoet te komen, is een totaalpakket van enerzijds auto-ontmoedigende maatregelen en anderzijds maatregelen die het gebruik van duurzame vervoersmodi binnen het plan en zijn omgeving aanmoedigen, het meest efficiënt. Een aantal maatregelen overstijgen mogelijkerwijs de bestemmingsgrenzen en/of behoren tot het flankerende beleid (bijvoorbeeld betaald parkeren, bewonerskaarten, sensibiliserende acties om de betrokkenen meer te laten gebruik maken van duurzame vervoersmodi). Binnen het plan is dat bijvoorbeeld mogelijk door voorschriften (en flankerende maatregelen) toe te passen die een auto-onafhankelijke bebouwingswijze en stedenbouwkundige inrichting ondersteunen:
 - Voor wat betreft het parkeren: zie punt 3.
 - Voor de scholencampus: de opmaak van een duurzaam vervoersplan (een flankerende maatregel bij het RUP).

3. Wat betreft het parkeergebeuren (zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers) hebben we een aantal opmerkingen:
- In art. 5.1 wordt voorzien dat in principe onder alle openbare wegenis ondergrondse parkings voorzien kunnen worden. We pleiten ervoor deze mogelijkheid te reduceren, gezien ook de ruime mogelijkheden die het RUP elders biedt (bv. Arkenvest) en gezien de parkeermogelijkheden in de (onmiddellijke) omgeving (centrum, stationsomgeving, Suikerkaai, Possozplein...).
 - Hierbij aansluitend zouden we willen vragen – in het flankerend beleid bij dit RUP – de mogelijkheid te voorzien om in eerste instantie de (voor)stadsrandparkings in gebruik te laten nemen (zoals bv. de parking t.h.v. de Suikerkaai) en pas in tweede instantie de eerder centrumgerichte parkings (zoals deze in het plangebied). Dit kan bv. aan de hand van een parkeergeleidingssysteem.
 - De voorschriften bieden thans op inconsistente wijze inzicht in het aantal toegestane parkeerplaatsen voor auto's. Zo lezen we enerzijds (bv. op p. 37) dat er 'voldoende parkeer- en fietsvoorzieningen' moeten ingepland worden. Anderzijds worden op p. 38 'maximum 14 plaatsen' voorzien. En op p. 49 worden dan weer wel parkeernormen voorgesteld per functie/activiteit. Dit zorgt voor verwarring. Bovendien lijkt het het departement LNE te vrijblijvend om geen parkeernormen op te leggen voor de diverse zones binnen het plan. Het vermijden van een overaanbod aan parkeerplaatsen om het gebruik van andere, meer duurzame vervoersmodi te stimuleren, is immers wenselijk. Er kan een maximale gebiedsgerichte parkeernorm per wooneenheid gehanteerd worden, afgestemd op het specifieke gebiedstype en de mogelijkheden om andere vervoersmodi te gebruiken. Er kan bijvoorbeeld maximaal één parkeerplaats of garage toegelaten worden per wooneenheid, waarbij gebundeld voorzien wordt in een eventuele tweede parkeerplaats, bijvoorbeeld in gemeenschappelijke parkeerplaatsen aan de toegang van het woongebied of elders op loopafstand. Die plaatsen kunnen ook gebruikt worden door bezoekers tijdens de dag. Op deze manier wordt de ruimte efficiënter gebruikt en wordt de keuze voor duurzaam vervoer aangemoedigd.
 - Op een aantal plaatsen in de voorschriften lezen we dat het advies van de mobiliteitsdienst van de stad Halle dient te worden opgevolgd betreffende het aantal te voorziene fietsstallingen. Dit is een positieve maatregel. Toch meent het departement LNE dat het belangrijk is om minimale normen vast te leggen voor fietsstalplaatsen op goed toegankelijke en diefstalveilige locaties bij de toegang van de gebouwen (en eventuele woonondersteunende voorzieningen). Dit kan bijvoorbeeld intern het gebouw aansluitend bij de hal of garage of buiten in een overdekte ruimte t.o.v. de voordeur. Het is aanbevolen te voorzien in ruimte voor minimaal twee fietsen per eerste slaapkamer en telkens een extra fiets per bijkomende slaapkamer. Voor andere functies dan woonfuncties kan de toepassing van een fietsstalnorm per oppervlakte-eenheid of per werknemer aangewezen zijn. Ter informatie: afhankelijk van het parkeersysteem, afwisselend hoog-laag of op gelijk niveau, neemt een geparkeerde fiets een oppervlakte in van respectievelijk 0,80 m² tot 1,50 m², exclusief de keerruimte. Inclusief de keerruimte betekent dat 1,10 m² tot 2,85 m² per fiets.
4. Aangaande het **aandeel groen** in het plangebied heeft het departement LNE nog de volgende aanbevelingen, bovenop de reeds positief beschouwde aanduidingen van G/T-indexen in de stedenbouwkundige voorschriften:
- In sterk versteende stedelijke gebieden met een grote mate aan aaneengesloten bebouwing of aan bouwblokken kan de leefbaarheid vergroot worden en kan de hittestress door warmte-eilandeffecten beperkt worden op de volgende energievriendelijke wijze.

Door een forse vergroening van vooral gevels en terrassen, en in de tweede plaats van de publieke ruimte en van de binnengebieden en door stadslandbouw kan een ongewenst grote warmtereflectie tot op maaiveldniveau en warmteopslag tussen gebouwen beperkt worden. Daardoor kunnen 's nachts doorgaans lagere temperaturen bereikt worden zodat de slaapkwaliteit minder wordt aangetast en gezondheidsrisico's zoals hartaanvallen beperkt blijven. Deze manier verbruikt minder energie dan airconditioningsystemen. De groenindex van dergelijke gebieden kan het best op doordachte wijze verhoogd worden. Er kan bijvoorbeeld als vuistregel gesteld worden dat minimaal 20 tot 40 % van het projectgebied als groene oppervlakte (horizontaal of verticaal) moet worden ingericht.

- Overweeg de norm van 30 m² openbaar toegankelijk groen per inwoner op te nemen.

5. Wat betreft **duurzaam ruimte-, milieu- en materialengebruik** stellen we volgende aanbevelingen voor:

- Het hanteren van een aanpak die vergelijkbaar is met de duurzaamheidsmeter van de stad Gent ([http://www.gent.be/docs/DepartementMilieu.GroenenGezondheid/Milieudienst/DH M_stadsprojecten.pdf](http://www.gent.be/docs/DepartementMilieu.GroenenGezondheid/Milieudienst/DH_M_stadsprojecten.pdf)). Daarbij worden milieuvriendelijke ambities vastgelegd en bewaakt in het hele ontwikkelings- en beheerproces van de stadsprojecten.
- In nieuwe gebouwen en gebouwen die ingrijpend verbouwd worden, moet thans al of in de nabije toekomst een minimum hoeveelheid energie uit hernieuwbare energiebronnen worden gebruikt (zie het door de Vlaamse Regering gewijzigde Energiebesluit: <http://www.energiesparen.be/epb/groeneenergie>). Daarom is het vrijwel noodzakelijk om tijdig mogelijkheden te onderzoeken en ruimte te reserveren om hernieuwbare energievoorzieningen op individueel gebouwniveau en/of buurt- of bouwblokkniveau in het plan te integreren en te stimuleren door middel van flankerend beleid en ruimtelijke voorschriften. Voor elk van deze maatregelen gelden een aantal voorwaarden om te garanderen dat het systeem voldoende hernieuwbare energie produceert (kwantitatieve voorwaarde) en dit op een efficiënte wijze doet (kwalitatieve voorwaarde). Hernieuwbare energievoorzieningen zijn bijvoorbeeld een zonneboiler, PV-installatie, biomassa, warmtepomp, stadsverwarming en -koeling en/of participatief project voor productie van hernieuwbare energie). Sommige van deze maatregelen moeten ruimtelijk optimaal ingepast kunnen worden op planniveau. Bij kantoren, scholen, één- en meergezinswoningen moeten minimaal 10kWh hernieuwbare energie produceren per m² bruikbare vloeroppervlakte van het gebouw. Dit kan gehaald worden met één systeem of met een combinatie van verschillende hernieuwbare energiesystemen. Men kan bijvoorbeeld via de voorschriften verplichten dat bijvoorbeeld minstens een derde van de dakoppervlakte geschikt dient te zijn voor de toepassing van zonne-energiewinning. A.d.h.v. gemeentelijke premies kunnen deze worden gestimuleerd (flankerend beleid).

6. Tot slot nog de volgende kleinere opmerkingen:

- Bij de bepalingen voor de 'merkwaardige gebouwen' en de 'begeleidende gebouwen' lijkt het ons tegenstrijdig dat enerzijds gesteld wordt dat deze gebouwen '*maximaal bewaard dienen te blijven*' maar dat anderzijds een sloopaanvraag mogelijk wordt gemaakt.
- We vragen om op p. 37 aan te vullen dat verlichting neerwaarts gericht moet zijn.

Besluit

Het advies van het Departement LNE is **gunstig, indien** er wordt tegemoetgekomen aan de bovenvermelde opmerkingen.

Dit advies staat los van het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid) dat u integraal als bijlage bij deze brief terug kan vinden.

Het Departement LNE verontschuldigt zich voor de plenaire vergadering.

Hoogachtend,

Jean-Pierre Heirman
Secretaris-generaal
Departement LNE

Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB



Departement Leefmilieu, Natuur
en Energie

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Veiligheidsrapportering
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 BRUSSEL
Tel 02 553 80 35 - Fax 02 553 21 25
seveso@vlaanderen.be

Stad Halle
Oudstrijdersplein 18
1500 HALLE

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
		RUP 13-113	/
vragen naar / e-mail	telefoonnr.	Datum	
Stijn Van Noten	02 553 74 86	10/06/2013	
Stijn.vannoten@lne.vlaanderen.be			

Betreft: Advies over gemeentelijk RUP "Parklaan-Zenne-Vondel" te Halle (versie mei 2013)

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van de dienst Veiligheidsrapportering (dienst VR) van mijn afdeling.

Ter uitvoering van artikel 12 van de Seveso II-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies van de dienst VR heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso II-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen. De dienst VR stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' niet behandeld werd in het voorontwerp van RUP.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient het voorliggende RUP afgetoetst te worden aan de hand van criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage

¹ Richtlijn 96/82/EG betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, omgezet in Belgisch recht via het Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams gewest, het Waalse gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (B.S. 16/06/2001) en zijn wijzigingen (B.S. 26/04/2007)

² Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso II richtlijn.

³ Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van de dienst VR⁴ in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;
- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota in het plangebied geen bedrijvigheid, behalve kantoren en met woonfunctie verweefbare kmo's mogelijk zijn,
- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota in het plangebied geen Seveso-inrichtingen mogelijk zijn;
- volgens de gegevens van de dienst VR⁴ binnen een perimeter van 2 km rond het plangebied geen Seveso-inrichting aanwezig is

betreft het plan geen relevante ruimtelijke ontwikkeling voor wat betreft het aspect externe (mens)veiligheid en beslist de dienst VR dat er **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** dient opgemaakt te worden. Voor wat het aspect externe veiligheid betreft dient geen verdere actie ondernomen te worden.

De dienst VR wenst zich hierbij te verontschuldigen voor de plenaire vergadering.

Hoogachtend,

Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

⁴ Bron: webstek <http://www.lne.be/themas/veiligheidsrapportage/inrichtingen/lijsten>

8.5 Bijlage: advies deputatie inzake het openbaar onderzoek

Directie ruimte

Dienst ruimtelijke ordening

Vragen naar Joke Van Campenhout / Daan Demey
 Tel/Fax 016 26 75 66 / 016 26 75 85
 E-mail Joke.vancampenhout@vlaamsbrabant.be
 Ons kenmerk RMT-RO-RUP-HAL-131028-Parklaan Zenne Vondel-oo
 Datum 28 oktober 2013
 Dossiernummer RUP-2013098
 Bedrag
 Begrotingsartikel
 Juridische basis



PROVINCIE
 VLAAMS • BRABANT

BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN VLAAMS-BRABANT**I. GEGEVEN**

De stad Halle organiseerde een plenaire vergadering over het voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Parklaan-Zenne-Vondel' op 27 juni 2013.

Het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Parklaan-Zenne-Vondel' werd door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld op 10 september 2013. Het openbaar onderzoek loopt van 20 september tot en met 18 november 2013. Het advies van de provincie wordt gevraagd.

Artikel 2.2.14. §5 voorziet dat dit advies integraal opgenomen dient te worden in het advies van de GECORO.

II. JURIDISCHE BASIS

Art. 2.2.13 t.e.m. Art. 2.2.19. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening.

Het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 11 mei 2004 en het besluit van de provincieraad van 29 juni 2004 tot aanvulling van het besluit van 11 mei 2004, voor wat de toepassing betreft van artikel 188bis van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het addendum inzake de actualisatie en de beperkte herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 19 juni 2012.

III. BESPREKING

De opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kadert binnen het richtinggevend en bindend deel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De visie voor het plangebied bouwt voort op de visie van het structuurplan. De stad wil een aangenaam woon- en verblijfsgebied creëren door de ontwikkeling van een krachtige en attractieve commerciële kern. Dit gebeurt concreet door het juridisch-planologisch kader te scheppen voor:

- het versterken van de commerciële activiteiten in de binnenstad onder meer door het project Arkenvest;
- het inzetten op binnengebieden in functie van wonen en complementaire activiteiten;
- het verfijnen van de ontwikkelingsperspectieven voor gemeenschapsvoorzieningen;
- en de Zenne als structurerend element doorheen de binnenstad te valoriseren.

Het voorliggende gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan overschrijft het bijzonder plan van aanleg nr. 5 'Parklaan-Zenne-Vondel' en een gedeelte van het bijzonder plan van aanleg 't Parkske'. Het omvat een groot deel van de historische stadskern van Halle.

Het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum) selecteert Halle als stedelijke kern. Binnen de stedelijke kernen wordt een stedelijk gebiedsbeleid gevoerd. De provincie streeft binnen de stedelijke kernen naar hogere dichtheden. Daarnaast dient bijzondere aandacht te gaan naar de kwaliteit en het aanbod aan groene en open ruimte-elementen, die voor een groot deel de aantrekkelijkheid van het buitengebied uitmaken. De lokale en bovenlokale voorzieningen van de stedelijke kernen dienen optimaal te worden gestimuleerd. De bundeling van functies wordt

vooropgesteld, op voorwaarde dat deze gekoppeld wordt aan een goede bereikbaarheid. De basievoorziening in wijken en buurten dient versterkt te worden.

In het afbakingsproces voor het kleinstedelijk gebied Halle werd dit gewenst stedelijkgebiedbeleid geconcretiseerd in een visienota. Specifiek voor het plangebied wordt gesteld dat het inzetten op de publieke ruimten in de binnenstad een belangrijke kwaliteitsdoelstelling en uitdaging vormt voor Halle. Naast het inzetten op bijkomende ontwikkelingen (aanbod voor wonen, handel,..) voor het versterken van het stedelijk gebied, is het inschakelen van nieuwe publieke en groene ruimte noodzakelijk. Dit verhoogt de levenskwaliteit en is noodzakelijk om een concurrentieel aanbod te ontwikkelen ten opzichte van het buitengebied.

Zenne als groen lint

De Zennevallei vormt de ruggengraat voor ecologische verbindingen doorheen de verstedelijkte omgeving. Het is een groene ruimte waar de natuurlijke functie en het waterbergend vermogen van groot belang zijn. De Zenne is ook identiteitsbepalend voor de stad. De relatie tussen stad en Zenne wordt versterkt door de toegankelijkheid voor recreatief medegebruik te verbeteren en nieuwe ontwikkelingen te richten naar de Zennevallei als volwaardige publieke ruimte.

Stadsvernieuingsproject Possozplein-Slingerweg

Ook een herontwikkeling van de omgeving rond Slingerweg (zgn. stadsontwikkelingsproject Possozplein) is vooral ingegeven vanuit de kwaliteitsdoelstelling om de publieke ruimte van de binnenstad als geheel aangenamer te maken. Het herdenken van de rol, schaal en schakeling van publieke ruimten creëert vermoedelijk ook mogelijkheden om bijkomend woonaanbod te voorzien in gebouwen die de nieuwe publieke ruimte definiëren, al dan niet in combinatie met stedelijke voorzieningen. De relatie met Zenne en kanaal wordt versterkt. Dat zijn identiteitsbepalende elementen voor Halle.

In plaats van de huidige parkeervlaktes kunnen gebouwde oplossingen worden voorzien (ondergronds, in parkeergebouwen) en/of kan op termijn het parkeerbeleid worden herzien met randparkings op grotere afstand. Het aantal parkeerplaatsen zou hierbij niet mogen stijgen. Zo komt ruimte vrij voor een kwaliteitsvol openbaar domein en bijkomende bebouwing die de nieuwe publieke ruimten definieert.

Vormvereisten

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Parklaan-Zenne-Vondel' bestaat uit een grafisch plan en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften, een plan met de bestaande toestand, een toelichtingsnota, de ontheffingsbeslissing 'onderzoek tot milieueffectenrapportage', een limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden, en een register van percelen of delen van percelen waarvoor planbaten, planschade, kapitaalschade of gebruikersschade kan verschuldigd zijn.

Bespreking van de planopties

De visie en de uitwerking van het plan zijn in overstemming met de visie en ontwikkelingsperspectieven van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het plan past eveneens binnen het opzet van het gewenst stedelijkgebiedbeleid van het kleinstedelijk gebied Halle. De globale opties van het plan worden ondersteund.

In het afbakingsproces is het aangenamer maken van de publieke ruimte in de binnenstad als geheel als een ruimere doelstelling opgenomen. De omgeving van Slingerweg-Possozplein kan hierin een sleutelrol spelen. In het kader daarvan maakte de deputatie een subsidie vrij ter ondersteuning van studiewerk voor een aanzet tot een stadsvernieuingsproject voor de omgeving van Possozplein-Slingerweg. De bedoeling is om na te denken over de rol, schaal en schakeling van deze publieke ruimten, eventueel gekoppeld aan bijkomend woonaanbod en stedelijke voorzieningen (functies, parking,...). De relatie met de Zenne en kanaal kan hierbij versterkt worden. Deze oefening zal binnenkort opgestart worden.

In die zin suggereert de provincie om de bestemming van het gebied dat ingekleurd is als 'groen parkeergebied' te verruimen. Dit gebied maakt immers deel uit van het denkwerk over de toekomstige invulling als publieke ruimte; er bestaat mogelijk een grotere potentie voor de inrichting als een aangename verblijfsruimte aan de Zenne. Daarom suggereert de provincie de bestemming te verruimen (zonder de optie tot inrichting van parkeerruimte te verhinderen). Deze verruimde bestemming zou kunnen opgevat worden (of ten dele) zoals de bestemming voor zone 5.2 'zone voor pleinfunctie' waarbij de verblijfsruimte in de vorm van ontmoetingsruimte, speelruimte, groene

ruimte kan aangehaald worden in relatie met de Zenne. Op deze wijze worden de toekomstige mogelijkheden naar parkeerruimte, publieke ruimte,... in de voorschriften voldoende opgevangen.

Opmerkingen op de voorschriften

In de voorschriften worden op regelmatige basis zeer appreciatiegevoelige woordenschat en paragrafen opgenomen. Dit leidt mogelijk tot interpretatieverschillen en discussie. De voorschriften dienen voldoende eenduidig te interpreteren te zijn door de burger. Voorbeelden hiervan zijn:

- blz. 23: 'een imagoverhogend effect hebben';
- blz. 39: 'de functies verschillend van wonen mogen niet van aard zijn om het woonkarakter van de omgeving te schaden';

....
Dit zijn zeer appreciatiegevoelige voorschriften die in feite niet veel meer toevoegen aan art 4.3.1 inzake de beginselen van de goede ruimtelijke ordening. Een herformulering naar dit artikel of het bijkomend toelichten van de begrippen of zinsneden moet verduidelijking brengen. Het is een te onduidelijke en rechtsonzekere formulering. De provincie vraagt met aandrang deze voldoende te verduidelijken of weg te laten als ze niets toevoegen aan de beginselen van goede ruimtelijke ordening.

Artikel 4: waardevolle constructies – begeleidende gebouwen

Het idee of voornemen van de stad om voldoende samenhang te behouden in het stadsbeeld wordt ondersteund. De provincie vraagt zich af of de opgenomen bepalingen nog proportioneel in verhouding staan met het beoogde doel. Het uitzicht van bepaalde stadsdelen heeft veel te maken met de bouwhoogte, dezelfde bouwritmiek en opdeling en minder met het specifieke uitzicht of de karakteristieken van het gebouw zelf.

Dit wordt ook zo gesteld in de voorschriften. Er is letterlijk opgenomen dat 'deze gebouwen vooral bepalend zijn in functie van het gehele straatbeeld en niet zozeer omwille van de individuele waarde van het gebouw'.

De opgenomen bepalingen gaan echter wat verder en handelen wel over het specifieke uitzicht en gebruikte materialen en karakteristieken van het individuele gebouw. Een voorbeeld is de passage over karakteristiek materiaalgebruik, eventueel aanwezige plinten, speklagen,... Dit lijkt in tegenspraak met de voorgaande stelling dat het vooral moet gaan over de inpassing in het straatbeeld. Deze werken moeten in de meeste gevallen ondersteund worden door een CHE-rapport. Deze begeleidende gebouwen zijn niet erkend als monument en genieten dus niet van subsidies die samenhangen met deze erkenning. Het opleggen van een CHE-rapport lijkt in dit geval dus een kostelijke en niet-proportionele bepaling te zijn die haaks staat op de vooropgestelde stelling over inpassing in het gehele straatbeeld. Een groot deel van het plangebied ligt in een definitief beschermd stadsgezicht waar reeds de nodige garanties of grendels in verband met onroerend erfgoed geregeld zijn.

De opgenomen bepalingen gaan echter verder en handelen daarentegen wel over het specifieke uitzicht en gebruikte materialen en karakteristieken van het individuele gebouw. Dit is in tegenspraak met de voorgaande stelling dat het vooral moet gaan over de inpassing in het straatbeeld. De provincie ondersteunt in die zin wel de bepalingen over 'het gabarit met dakvorm' en de 'gevelgeleding'. Dit zijn immers bepalingen die inderdaad handelen over de samenhang met het straatbeeld. De overige bepalingen handelen heel specifiek over karakteristiek materiaalgebruik, eventueel aanwezige plinten, speklagen, driuiplijsten,... én dus over het uitzicht en karakteristieken van het gebouw zelf. Deze moeten in de meeste gevallen ondersteund worden door een CHE-rapport. Deze begeleidende gebouwen zijn niet erkend als monument en genieten dus niet van subsidies die samenhangen met deze erkenning. Het opleggen van een CHE-rapport lijkt in dit geval dus een kostelijke en niet-proportionele bepaling te zijn die haaks staat op de vooropgestelde stelling over inpassing in het gehele straatbeeld. Een groot deel van het plangebied ligt in een definitief beschermd stadsgezicht waar reeds de nodige garanties of grendels in verband met onroerend erfgoed geregeld zijn.

In het artikel 7 'projectgebied Kruisvuurlaan' is een nieuwe passage ingevoegd over 'duurzaam bouwen'. De provincie staat achter de keuze om gebouwen of projecten meer duurzaam te ontwikkelen of in te richten. De provincie suggereert wel een zeker evenwicht en proportionaliteit in te bouwen tussen wat een ruimtelijke beleidskeuze en eerder als flankerend beleid dient begrepen te worden (en dus niet in de voorschriften thuishoort):

- Het principe van duurzaam bouwen is van toepassing op 'de wijzigingen aan gebouwen waarbij een stedenbouwkundige vergunning nodig is'. Dit is een zeer vage bepaling die

- verstreckende gevolgen kan hebben voor een aanvrager met bijvoorbeeld een relatief kleine verbouwing. In die zin adviseert de provincie om de bepaling niet te laten gelden bij kleine werken (waarbij eveneens een vergunning nodig is) en dus enige proportionaliteit in de voorschriften in te bouwen.
- Het specifieke voorschrift in verband met het verplicht bouwen in duurzame bouwmaterialen is vaag en nietszeggend. Wat zijn duurzame bouwmaterialen? Slaat dit op het ecologische aspect, of de stevigheid van materialen,... ? Dit wordt best bijkomend toegelicht.
- De verplichting van de installatie van een groendak lijkt enkel nuttig of redelijk bij grondige verbouwingswerken aan een plat dak of bij nieuwbouw.
- Voor stedenbouwkundige vergunningsaanvragen of meldingen vanaf 1 januari 2014 moet elke nieuwe woning, kantoor en school in Vlaanderen een minimum hoeveelheid energie halen uit hernieuwbare bronnen. De verplichting is ook van toepassing op alle werkzaamheden waarvoor een E-peileis geldt, bijvoorbeeld een ingrijpende verbouwing. Het heeft dus geen enkele zin om dit nog bijkomend op te leggen in stedenbouwkundige voorschriften. Tenzij de verkaveling zo is opgebouwd dat ze expliciet verder wil gaan dan de vigerende wetgeving. Het begrip duurzaamheid kan volgens de provincie ruimer opgevat worden dan enkel de focus op het individuele gebouw of bouwperceel. In het projectgebied is er ruimte voor een totaalaanpak voor duurzaamheid (wadi, groene ruimten, energieopwekking,...). Een totaalaanpak kan wellicht nuttiger en meer efficiënt zijn dan het verplicht opleggen van maximaal gebruik van hernieuwbare energiebronnen op gebouwniveau.

Na het verslag gehoord te hebben van Julien Dekeyser, als lid van de deputatie,

IV. BESLUIT

Enig artikel

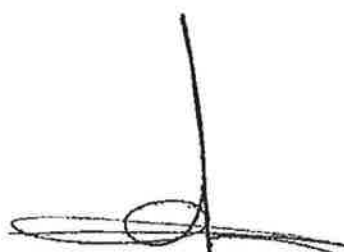
Het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Parklaan-Zenne-Vondel' te Halle past binnen de beleidsopties van het provinciaal ruimtelijk structuurplan en wordt gunstig geadviseerd, op voorwaarde dat er rekening gehouden wordt met bovenstaande opmerkingen.

Leuven, 7 november 2013

Aanwezig:

Lodewijk DE WITTE, voorzitter;
 Monique SWINNEN, Julien DEKEYSER, Karin JIROFLÉE,
 Tom DEHAENE, Luc ROBIJNS en Walter ZELDERLOO, leden;
 Marc COLLIER, provinciegriffier.

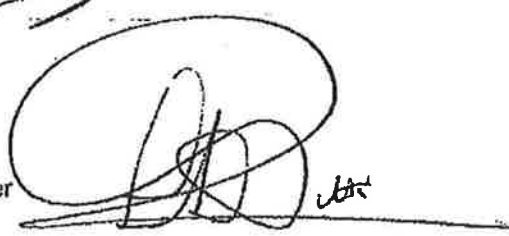
In opdracht:



Marc COLLIER
 provinciegriffier



Julien DEKEYSER
 gedeputeerde-verslaggever



Lodewijk DE WITTE
 provinciegouverneur



Voor eensluidend afschrift:
 Namens de provinciegriffier,

dr. ir. Hilde TORFS
 directeur ruimte

8.6 Bijlage: advies gecoro inzake de behandeling van de bezwaarschriften

GEmeentelijke COmmissie voor Ruimtelijke Ordening Stad HALLE

Verslag

Datum : woensdag 12 maart 2014

Aanwezig : 15/17

Zie kopie aanwezigheidslijst in bijlage

Agendapunt(en):

1. Goedkeuring verslag 5 oktober 2014
2. Fractievertegenwoordigers verlaten de vergadering.
3. Voorstel aangepast huishoudelijk reglement
4. Behandeling openbaar onderzoek RUP Lembeek Dorp herziening 1: bespreking en advies
5. Behandeling openbaar onderzoek RUP Parklaan-Zenne-Vondel: bespreking en advies

Besproken document(en):

1. zie vermelde agendapunten plus de voorstellen inzake behandeling voorbereid door het studie bureau.

1. Verslag 5 maart 2014 (doc. bis, verzonden op 10.03.2014)

Geen opmerkingen – unaniem aanvaard.

2. Fractievertegenwoordigers

De fractievertegenwoordigers dhr Pierquin en Mevr Mestdag verlaten de vergadering vanaf de bespreking en advisering van het huishoudelijk reglement.

3. Voorstel aangepast huishoudelijk reglement

Elkeen kreeg van het secretariaat een voorstel van aangepast huishoudelijk reglement. Dit wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd.

3.1. Advies

De GECORO-Halle geeft een voorwaardelijk gunstig advies omtrent het ontwerp-huishoudelijk reglement en adviseert twee wijzigingen:

- Artikel 7 § 1 : het openbaar karakter van de vergadering geldt slechts voor het informatief gedeelte. *(Dit is in overeenstemming met de algemene bepaling dat de externe deskundigen en de fractievertegenwoordigers de vergaderingen verlaten bij de besprekingen en advisering. Het hiernavolgend advies inzake art. 7.4 houdt hiermee rekening).*
- Artikel 7 §4: omtrent de openbaarheid van de vergadering kan beslist worden met een gewone meerderheid.

4. Behandeling openbaar onderzoek RUP Parklaan-Zenne-Vondel: bespreking en behandeling adviezen en bezwaren

4.1. Bespreking

Er worden geen algemene of specifieke thema's ter bespreking voorgelegd aan de gecoro.

4.2. Ontwerp-RUP Parklaan-Zenne-Vondel: behandeling adviezen en bezwaren

- *Behandeling adviezen provincie en Ruimte Vlaanderen*

Deze adviezen worden overeenkomstig artikel 2.2.14 §5 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening achteraan het verslag als bijlage bijgevoegd en maken integraal deel uit van het advies van de gecoro

In onderstaande kolommen wordt steeds links het bezwaar kort samengevat en wordt rechts het standpunt van de GECORO weergegeven:

Provincie Vlaams-Brabant

Voorwerp van advies	behandeling
<p>a. De provincie suggereert om het art 5.3 te verruimen zodat naast een groene parkeerruimte de mogelijkheid wordt geboden om in deze zone een verblijfsfunctie mogelijk te maken aan de Zenne naar analogie met de voorschriften van uit het art. 5.2.</p>	<p>De gecoro vraagt de verblijfsfunctie mogelijk te maken aan de Zenne naar analogie met de voorschriften van artikel 5.2.</p>
<p>b. Binnen de voorschriften worden een aantal zeer appreciatiegevoelige elementen opgenomen, zoals: Een imagoverhogend effect hebben Functies mogen niet van aard zijn om het woonkarakter van de omgeving te schaden ... Deze voorschriften moeten worden verduidelijkt of geschrapt uit de voorschriften aangezien ze niets toevoegen aan art. 4.3.1. (VCRO)</p>	<p>De gecoro vraagt in Art. 7.1.1. volgende zinnen te schrappen: "volkomen en verweefbaar zijn ... woonkarakter" " een imagoverhogend effect hebben"</p>
<p>c. Het art 4 Waardevolle constructies – begeleidende gebouwen De provincie acht de opmaak van een C.H.E.-rapport bij begeleidende gebouwen te drastisch. Het is een kostelijke niet-proportionele bepaling die haaks lijkt te staan op de vooropgestelde stelling van het RUP over de inpassing in het gehele straatbeeld.</p>	<p>De gecoro ondersteunt met 9 stemmen de wens van de stad met dit RUP ook de niet beschermde, waardevolle gebouwen zoveel mogelijk te vrijwaren en de wens om niet zondermeer de afbraak van deze gebouwen toe te staan. Mits verantwoording is dit wel mogelijk doch deze verantwoording moet er dan ook komen middels een CHE-rapport.</p> <p>Een minderheidsstandpunt met 4 stemmen stelt dat art. 4.1.1. voldoende het bouwkundig erfgoed waarborgt. Bijgevolg kunnen volgende passages geschrapt worden in art . 4.1.2.: "Het niet behouden van elementen ... via een CHE-rapport" "Indien aan deze gebouwen ...sloopaanvraag wordt gevoegd". Art 4.2.2. aanpassen door schrappen van volgende passages: "Het niet behouden van elementen ... CHE –rapport". Derde bolletje: "Bijkomend kan op basis ... verbouwd of gesloopt zouden worden".</p> <p>2 leden onthouden zich van stemming.</p>
<p>d. In het art. 7 is een bijkomende passage over duurzaam bouwen toegevoegd.</p>	<p>De gecoro vraagt de voorschriften te verduidelijken zonder afbreuk te doen aan</p>

<p>De provincie suggereert een zeker evenwicht en proportionaliteit in te bouwen tussen wat een ruimtelijke beleidskeuze en eerder als flankerend beleid dient begrepen te worden (en dus niet in de voorschriften thuishoort).</p> <p>Het principe van duurzaam bouwen is van toepassing op gebouwen waarbij een stedenbouwkundige vergunning nodig is. Dit is zeer vaag met te verstrekkende gevolgen omdat kleine verbouwingen hier ook onder vallen.</p> <p>Het voorschrift dat aangeeft dat men verplicht moet bouwen in duurzame materialen is vaag en nietszeggend. Dit moet verder worden toegelicht</p> <p>De verplichting van groendaken lijkt enkel nuttig en redelijk bij nieuwbouw of volledig vervangen van platte daken.</p>	<p>de inhoud: Daarbij zal worden aangegeven dat het om fundamentele ingrepen moet gaan die vergunningsplichtig zijn, concreet verbouwingen die meer dan 40 % van de oppervlakte innemen en nieuwe dakstructuren. Er zal in de toelichtende bepalingen verwezen worden naar de nieuwe vigerende wetgeving. De voorschriften inzake de daken zullen worden aangepast. Art 7.1.2.: schrappen van het woord "duurzaam" (bij rubriek materiaalgebruik). art. 7.1.2.: schrappen van zin "verplicht te worden gebouwd in duurzame bouwmaterialen" en van zin "maximaal gebruik ... van de gebouwen" (bij rubriek duurzaamheid)</p>
---	--

Ruimte Vlaanderen	
Voorwerp van advies	behandeling
Geen advies	Waarvan akte

- *Behandeling bezwaarschriften*

Bezwaarschrift 1 (Wijkcomité St.-Rochus)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
<p>a. De parking aan de Arkenvest zal verkeer aantrekken naar het centrum van de stad wat in tegenspraak is met het STOP-principe en een duurzaam mobiliteitsbeleid</p> <p>Plan-MER spreekt van 400 bijkomende verkeersbewegingen</p> <p>De gecoro spreekt van een ernstig mobiliteitsprobleem</p> <p>Het mobiliteitsprobleem wordt reeds aangegeven in de toelichtingsnota van het RUP</p> <p>Vanuit LNE wordt geadviseerd om meer in te zetten op het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen</p> <p>De parkeerbehoefte en haalbaarheid van de parking Arkenvest moet nog worden aangetoond. (Zie consultatienota plan-MER)</p> <p>De ondergrondse parking Arkenvest is geen stadsrandparking maar een centrumgerichte parking. Het vormt een bedreiging voor de overige kern en St-Rochus bezoekers van Arkenvest zullen geen andere winkels meer bezoeken</p>	<p>- 9 leden van de gecoro gaan akkoord met de elementen opgenomen in het bezwaar behoudens de bewering dat de ondergrondse parking een bedreiging vormt voor de overige kernen gezien de bezoekers van de Arkenvest geen andere winkels meer zullen bezoeken in de overige kernen en Sint-Rochus. Deze leden kunnen wel akkoord gaan met een beperktere omvang van de ondergrondse parking in functie van een kleiner winkel- en woonproject.</p> <p>- 6 leden van de gecoro geven volgend minderheidsadvies: In de toelichtingsnota van het RUP komt ook het mobiliteitsplan van de stad uitgebreid aan bod. Binnen dit mobiliteitsplan wordt duidelijk aangegeven dat er twee ondergrondse centroparkings zullen worden gerealiseerd. Een van beide is de parking in project Arkenvest. Het RUP kadert dus volledig in het goedgekeurde mobiliteitsplan. Verder is het zo dat er ook voorzien is om nieuwe wegenis te organiseren en bestaande wegenis te herstructureren in functie van nieuwe ontwikkelingen op stedelijk niveau. Hieronder vallen ondermeer</p>

	<p>de nieuwe Zuiderbrug die in kader van de verbredings- en verdiepingswerken van het kanaal Brussel-Charleroi zal gerealiseerd worden evenals de herstructurering van de A8. Beide ingrepen zullen het verkeer uit het centrum trekken en zullen ervoor zorgen dat de omgeving van de Arkenvest van doorgaand verkeer ontlast wordt. Het RUP kadert binnen beide beleidsplannen en is hier niet mee in strijd.</p>
<p>b. Het RUP negeert de gevolgen voor mens en milieu De parking voldoet niet aan de conclusies van het plan-MER waar een gunstig advies werd gegeven op voorwaarde dat verschillende milderende maatregelen werden getroffen. Deze moeten gelijktijdig met de parking worden uitgevoerd. Er is momenteel geen sprake van enig initiatief om over te gaan tot het uitvoeren van deze milderende of flankerende maatregelen. De mobiliteitsdruk en bijhorende luchtvervuiling worden in het RUP niet aangepakt. De acties uit het mobiliteitsplan zullen pas op lange termijn of middellange termijn worden aangepakt.</p>	<p>Zie standpuntinname bezwaar 1a.</p>
<p>c. De berekeningsbasis van de voorstellen in het RUP m.b.t. het project Arkenvest is betwistbaar. De info over het commerciële centrum komt van de vorige projectontwikkelaar die ondertussen heeft afgehaakt De gebruikte cijfers zijn niet meer relevant want dateren uit 2009 De cijfers van het project Parkske en Arkenvest moeten worden samengeteld want de effecten zijn cumulatief</p>	<p>De voorstellen in het RUP zijn illustratief toegevoegd in de toelichtingsnota. Het RUP beperkt zich tot de bespreking van elementen die in het plangebied voorkomen. Voor de elementen die dit plangebied overstijgen wordt verwezen naar het mobiliteitsplan en het plan-MER. Het RUP doet geen uitspraken over deze documenten doch verwerkt de gegevens die daar werden toegeleverd.</p>
<p>d. Het RUP spreekt het mobiliteitsplan tegen. Binnen het mobiliteitsplan wordt gesproken van een geknipte ring zodat sluipverkeer kan worden tegengehouden. In de toelichtingsnota van het RUP wordt gesproken van een ringstructuur met twee helften die elkaar niet raken met blijvende aansluiting op de N6 via Nederhem en 'Pacha'</p>	<p>Het verhaal van de geknipte ring zoals opgenomen in het mobiliteitsplan betreft een citaat uit het structuurplan van de stad, niet uit het eigenlijke mobiliteitsbeleidsplan. Dit geldt eveneens voor de betreffende passage in de toelichtingsnota (p. 28). Deze documenten zijn informatief toegevoegd doch binnen het RUP is dit knippen van infrastructuur niet aan de orde daar de betreffende knippen niet binnen het plangebied zijn voorzien. Het is ook geen bestemmingsmaatregel.</p>
<p>e. Het RUP negeert de milieugevolgen van de binnenring. Het aanzuigeffect op de ring zal negatieve gevolgen hebben op het woonklimaat en het milieu. De bijkomende woongelegenheden zullen nog bijkomende druk op de ring leggen. Er wordt geen rekening gehouden met de 'manifeste invloed op de toestand</p>	<p>Het RUP legt bestemmingen vast en maakt projecten mogelijk die kaderen binnen de goedgekeurde beleidsplannen van de stad. De milieu-effecten werden onderzocht in het plan-MER. De ruimtelijke maatregelen werden vervolgens in het RUP verwerkt.</p>

van verschillende kruispunten op St.-Rochus	
f. Er is in dit dossier sprake van vooringenomenheid van het bestuur. Er zijn reeds een aantal beslissingen genomen voor de studie voor het RUP	Deze elementen hebben geen betrekking op de inhoud van het RUP.
g. Er is geen sprake van participatie. Er wordt enkel via adviesraden en informatieverstrekking gewerkt. Er is geen sprake van echte betrokkenheid van de burgers.	Zowel over het project Arkenvest, het mobiliteitsplan, het structuurplan als het RUP zijn informatieavonden gerealiseerd conform de vigerende wetgevingen ter zake.

Bezwaarschrift 2 (n.v. Artes Terra)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
a. Het RUP kan geen beperkingen opleggen op de manier waarop partijen (eigenaars) dienen samen te werken om tot een oplossing te komen voor een ontwikkeling. Het art 10.2.1 dient te worden geschrapt. Het zou moeten worden vervangen door voorschriften naar analogie met art 6.4 waarbij elke eigenaar binnen het totaalconcept een eigen ontwikkeling kan voorzien.	Het RUP legt geen regels op inzake samenwerking doch stelt dat het gebied als geheel moet ontwikkeld worden. De manier waarop er samengewerkt kan of moet worden is vrij. Het doel van de stad is om hier een goed functionerend en esthetisch samenhangend geheel te laten creëren.
b. Het art. 10.3 is niet duidelijk geformuleerd. Juridisch is er onduidelijkheid over: 'totaalproject Arkenvest' 'deel uitmaken' 'Eigenlijke projectzone' Wie bepaalt wie deel uitmaakt van het totaalproject Arkenvest? Verder zouden de voorschriften van art 10.3 moeten worden vervangen	De gecoro vraagt dit in de toelichtende bepalingen te verduidelijken als volgt: Totaalproject Arkenvest: kan ook de percelen omvatten binnen artikel 10.3. In dit geval kunnen de ontwikkelaars de voorschriften van artikel 10.2 toepassen. Deel uitmaken: synoniemen hiervoor zijn: horen bij, ressorteren, thuishoren, toebehoren, toehoren, vallen. Dit wil dus duidelijk zeggen dat indien er percelen zijn verworven door de ontwikkelaars van het project Arkenvest of indien eigenaars van percelen wensen te participeren in dit project de voorschriften van artikel 10.2 van toepassing zijn. De eigenlijke projectzone verwijst naar de grafisch aangeduide zone op het grafisch plan in de voorschriften aangeduid als artikel 10.2 'Projectzone Arkenvest'. Al de percelen die gelegen zijn binnen artikel 10.2 maken deel uit van totaalproject Arkenvest en de percelen die gelegen zijn binnen artikel 10.3 kunnen deel uitmaken van het totaalproject mits de betrokken eigenaars zich hiertoe engageren. De voorschriften zijn duidelijk zoals ze zijn en kaderen binnen het beleid dat de stad voor deze zone wenst te voeren, namelijk vrij initiatief laten aan elke eigenaar om te behoren tot het project Arkenvest of juist niet.
c. De verplichte toegang tot het project Arkenvest langs Molenborre/Basiliekstraat hypothekeert een winkelcirculatie en	Het is wel degelijk de bedoeling van de stad om de winkelcirculatie te laten verlopen via Basiliekstraat en Molenborre

<p>stimuleert de ontwikkeling van een achterkant.</p> <p>Ook lijkt het achteruitbouwen aan de Arkenvest ifv een plein achterhaald indien hier geen toegangen kunnen worden voorzien.</p> <p>Suggestie tot verruimen van de voorschriften zodat een verbinding via Arkenvest mogelijk wordt en winkels die uitgeven op Arkenvest rechtstreekse inkom kunnen voorzien los van de inrichting van het winkelcentrum.</p>	<p>om het kernwinkelgebied van de stad juist te versterken. Langs Arkenvest wordt gekozen om het wonen te versterken. Het voorzien van een toegang langs Arkenvest zou mogelijk maken dat het project als alleenstaand gegeven functioneert en zo een negatieve zuigkracht zou uitoefenen op het kernwinkelgebied in en rond de Basiliekstraat.</p> <p>De optie om een pleinstructuur te kunnen voorzien is ingegeven vanuit het gegeven om hier een verkeersluw woongebied te maken en ontmoetingsruimte in relatie tot het park en de bibliotheek.</p> <p>Zoals hierboven aangegeven is dit niet de bedoeling om het kernwinkelgebied juist wel te kunnen beschermen.</p>
<p>d. Er wordt enkel rekening gehouden met het scenario winkelcentrum los van de overige bestemmingen die mogelijk zijn in het projectgebied.</p>	<p>Voor wonen is er wel degelijk een toegang langs Arkenvest voorzien. Het is juist de bedoeling om een verbinding van het winkelgebied via de Arkenvest te vermijden, om leegloop via de Arkenvest te vermijden.</p>
<p>e. De realiseerbaarheid van het project Arkenvest is niet zeker door de vele factoren die het welslagen ervan kunnen beïnvloeden daarom wordt voorgesteld om het projectgebied en de bijhorende voorschriften in te perken in de tijd en een nabestemming te geven als art 6.</p> <p>Met dien verstande dat het art 6.1.2 bouwlagen en bouwhoogte – bebouwing aanpalend aan merkwaardige of begeleidende gebouwen, wordt aangepast omdat deze bepaling onduidelijk en verwarrend is. Is het hoofdgebouw het aanpalende gebouw of het begeleidende gebouw en welk gebouw moet zich aan welk gebouw aanpassen. Wat is de maximale omvang van het straatbeeld waar naar wordt gerefereerd in de voorschriften? Voorstel om een algemene kroonlijsthoogte langsheen de arkenvest vast te leggen op 16,5 m met volumetrische accenten van max 50% met een kroonlijsthoogte van 20,5 m</p>	<p>Het is de keuze van de stad om hier wel degelijk een invulling op korte termijn te kunnen realiseren. Eens het RUP goedgekeurd is dit ook mogelijk. De voorschriften laten daarenboven een zeer gevarieerde invulling toe.</p> <p>Volgens het artikel 6.1.2 is het duidelijk het gebouw naast het merkwaardig of begeleidend gebouw.</p> <p>De maximale omvang van het straatbeeld betreft de bouwhoogte die meestal in de straat voorkomt. Het straatbeeld spreekt hier voor zich.</p> <p>Gezien de wens van de stad om ook de niet beschermdde, waardevolle gebouwen zoveel mogelijk te vrijwaren kan het niet de bedoeling zijn om als generieke regel deze bouwhoogte mogelijk te maken. Dit zou ten koste gaan van de huidige straatritmering en gabarieten..</p>
<p>f. Wenst de mogelijkheid te behouden om op zijn perceel (Arkenvest 2) een bovengrondse parkeergarage te behouden. De voorschriften moeten in deze zin worden aangepast opdat dit mogelijk wordt.</p>	<p>De stad wenst in het totaalproject geen bovengrondse parkings te voorzien doch alles te bundelen in een ondergrondse centrumparking ten dienste van alle gebruikers, bewoners en bezoekers.</p>
<p>g. Het statuut van 'begeleidend gebouw voor het hoekpand gelegen aan de Basiliekstraat 120 wordt sterk in twijfel getrokken en de formulering van wat kan en niet kan is te onduidelijk. Daarenboven worden de voorschriften voor</p>	<p>Het statuut werd overgenomen uit de inventaris van het Sint-Lukasarchief. De stad hanteert deze inventaris als leidraad voor haar beleid doch niet als bindend kader. Daartoe zijn dan ook criteria zoals het CHE-rapport opgelegd</p>

<p>begeleidende gebouwen bijna even streng gemaakt als van beeldbepalende en beschermde gebouwen wat niet kan.</p> <p>De dakvorm van begeleidende gebouwen moet worden behouden en dat speelt in het nadeel van de eigenaars die argumenteren dat het platte dak op de hoek zorgt voor een onafgewerkt beeld.</p> <p>Er wordt voorgesteld om de voorschriften te behouden met uitzondering van het hoekperceel aan de Basiliekstraat waar hoger zou mogen worden gebouwd</p>	<p>om op doordachte wijze te kunnen oordelen. Het RUP geeft de oplistings weer zodat voor de gebruikers van het grafisch plan het duidelijk is waar aandacht moet aan besteed worden. Met andere woorden, dergelijke gebouwen mogen niet zonder voorafgaande studie worden afgebroken of verbouwd opdat waardevolle elementen zouden kunnen gevrijwaard worden en niet onderhevig zouden zijn aan willekeur.</p> <p>De reden dat de begeleidende gebouwen ook aan strikte voorwaarden worden onderworpen is omdat zij "bepalend zijn in functie van het gehele straatbeeld". Daarom dienen verbouwingen of slopingswerken dan ook terdege gemotiveerd te worden. De impact op het globale straatbeeld dient immers te worden in rekening gebracht.</p> <p>Er wordt niet expliciet vermeld dat de dakvorm moet behouden blijven doch wel maximaal gerespecteerd. Indien mits een CHE-rapport de ontwikkelaar kan aantonen dat het toevoegen van een extra bouwlaag geen afbreuk doet aan het gebouw aan zich noch aan het straatbeeld, kan dit binnen de huidige voorschriften van het RUP wel worden toegelaten. Het RUP wil alleen de deur niet openzetten voor ondoordachte afbraak of ondoordacht optrekken van de gabarieten zonder respect voor waardevolle elementen en zonder toetsing aan het straatbeeld.</p> <p>Aanvullend aan dit standpunt wordt verwezen naar behandeling van advies provincie punt C waarbij 9 leden voor het behoud het CHE-rapport stemde en 4 leden het minderheidsstandpunt innamen dit te schrappen tegen 2 onthoudingen.</p>
<p>h. Binnen de planbaten is een onduidelijkheid aangezien het gebied in eigendom worden omgezet van in de planbaten van gemeenschapsvoorzieningen naar wonen terwijl het grootste deel van de percelen in eigendom worden omgezet naar 'projectzone Arkenvest'</p>	<p>Gebiedscategorie wonen is van toepassing voor alle elementen binnen artikel 10. Zones voor gemengde functies, dus ook voor artikel 10.2 en 10.3.</p>

i. Art. 2 is onduidelijk er moet worden gespecificeerd dat; "functiewijzigingen zonder volume-uitbreiding zijn toegestaan".	Artikel 2 betreft reeds bestaande en vergunde functies die zouden afwijken van de planvoorschriften van het RUP. Het gaat helemaal niet om functiewijzigingen. Indien een andere functie wordt ingebracht moet deze steeds kaderen binnen het RUP. De gecoro stelt voor deze verduidelijking in het toelichtend deel van de voorschriften op te nemen.
---	--

Bezwaarschrift 3 (Dekonick - Wauters)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
a. Er wordt slechts 1 ingang voorzien naar het nieuwe winkelcentrum. Deze ingang wordt enkel voorzien langs de Basiliekstraat / Molenborre. Wat met de hoek Molenborre/Basiliekstraat? Kan ik hier blijven wonen? (zie plannetjes bezwaarschrift)	Betrokkene kan zeker blijven wonen gezien wonen een bestemming is in de betreffende zone. Het voorzien van 1 of meerdere toegangen is hierbij niet relevant. Indien de betrokkene zijn appartement niet verkoopt, blijft alles bij het oude. Voor deze zone is immers geen onteigeningsplan voorzien.

Bezwaarschrift 5 (natuur en milieuraad Halle)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
a. De milieuraad heeft reeds gepleit dat de tuin aan de paterskerk in de Volpestraat wordt opengesteld als openbare tuin onderhouden door de stad Halle. Tevens heeft de milieuraad op 16/01/2004 met algemene consensus gepleit voor meer open ruimte, parken pleinen in het RUP. De weinige open ruimte in het centrum moeten worden gevrijwaard van enige betonconstructie of bebouwing	De gecoro neemt het standpunt in dat de kloostertuin moet opengesteld worden als semi-publieke ruimte volgens het RUP artikel 13.3. Bestaande parken en perken blijven behouden. Verder kunnen er binnen de voorschriften van het RUP ook nieuwe open ruimtes gecreëerd worden, concreet binnen de binnengebieden nummers 1 tot en met 4. De stad wil hier echter het vrije initiatief laten spelen en legt daarom geen onteigeningen op.
b. De milieuraad wil meer ecologie, minder economie meer groen en minder verkeer in het RUP.	Zie behandeling bezwaar 5a.

Bezwaarschrift 6 (Streekvereniging Zenne en Zoniën)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
a. De ondergrondse parkeergarage van het project arkenvest kan niet worden gezien al stadsrandparking. De parking staat haaks op het mobiliteitsplan en het STOP principe	Zie standpunten gecoro 1a
b. De achteruitbouwstrook van het project gebied op 3 m aan de Arkenvest zou moeten worden vastgelegd en niet optioneel zijn zodat er zekerheid is op het ontwikkelen van een plein aansluitend op het park. Deze pleinfunctie moet verder bindend worden opgenomen in de voorschriften en de relatie tot art 9.2 (Bib) en art 13.1 moet worden gedetailleerd.	De stad laat de keuze open om zowel op de rooilijn te bouwen als terug te springen t.o.v. de straat. Op deze manier kan variatie worden ingebouwd.
c. De vrijblijvendheid voor de aanleg van voetgangerstracés in art 10.2 en 5.6 moet worden omgezet in een verplichting.	De stad kan bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning dit opleggen. De gecoro vraagt het nu op te leggen in de voorschriften door "kunnen"

<p>d. Er moet onderzocht worden of er voldoende ruimte is voorzien voor de onderwijsinstellingen. Zou de zone van art 8.1 niet moeten worden geminimaliseerd zodat meer uitbreidingsmogelijkheden vrijgehouden worden voor de scholen.</p>	<p>te vervangen door "zullen". De onderwijsinstellingen hebben niet te kennen gegeven dat zij meer ruimte nodig hebben. Er werd geen bezwaar ingediend binnen het openbaar onderzoek. De zones zijn nu ook voor scholen voorzien om de scholen de kans te geven hier eventueel wel uit te breiden.</p>
<p>e. In alle art van het RUP waar nieuwe woongelegenheden worden voorzien moet een maximaal aantal worden bepaald om de leefbaarheid te verzekeren en de mobiliteit in te tomen en de parkeerbehoefte kan worden ingeschat.</p>	<p>Halle heeft als kleinstedelijk gebied een taakstelling inzake wonen. Het beperken van de woonfunctie in het centrum van de stad is daarmee in tegenstrijd. Voor nieuwe grootschalige ontwikkelingen (projectgebieden) wordt verplicht opgelegd om te voorzien in parking op eigen terrein al dan niet ondergronds.</p>
<p>f. Voor het art 8.2 paterskerk word gevraagd om het gebied maximaal voor gemeenschapsvoorzieningen te reserveren en minimaal voor de woonfunctie. Dit door middel van een quotum</p>	<p>Beide mogelijkheden worden open gehouden om een nieuw project maximaal kansen te geven.</p>
<p>g. Voor het art 13.3 wordt het verplicht openbaar karakter van de tuin gevraagd. Waarom mag deze zone niet worden gebruikt als doorgangsruijnte. Dit lijkt in tegenspraak met het STOP-principe</p>	<p>De gecoro vraagt in de voorschriften op te nemen dat de ruimte als semipublieke ruimte moet worden ingericht – cfr behandeling bezwaar 5a. Gezien het advies van Onroerend erfgoed ivm het vrijwaren en behouden van de kloostermuur kan geen doorgang worden voorzien. Deze is echter wel voorzien op het plan doorheen binnengebied nummer 1, vlak naast de kloostertuin.</p>
<p>h. De voorschriften in art 5 openbare wegenis zijn te vrijblijvend en stimuleren niet het verkeersluwe karakter in het centrum van Halle. De voorschriften moeten bijkomende bindende maatregelen opleggen ten voordele van fietsers en voetgangers.</p>	<p>Verkeerskundige maatregelen worden voorzien in politiereglementen en verkeerskundige verordeningen van de stad. Binnen het RUP zijn zij mogelijk. De voorschriften laten het toe in een ruim kader.</p>

Bezwaarschrift 7 (vzw Zennegroen)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
<p>a. Vzw Zennegroen stelt dat het beschermde stadsgezicht ernstig wordt aangetast door het voorzien van een vrij groot commercieel centrum tussen Molenborre en de Parklaan. De grootschaligheid van dit gebouw tast de kleinschalige centrumstructuur van Halle aan.</p>	<p>De voorschriften van het RUP maken het mogelijk om een project op maat van Halle en het bestaande stadsbeeld te realiseren. Er worden voldoende criteria opgelegd om rekening mee te houden bij de stedenbouwkundige vergunning.</p>
<p>b. De publieke ruimte in de binnenstad zou moeten worden opgewaardeerd maar door het Arkenvestproject wordt het Elisabethpark gedegradeerd tot een banale betonruimte i.f.v. een ondergrondse parking. Het gebrek aan</p>	<p>De gecoro neemt hier hetzelfde standpunt in zoals in bezwaar 1 a waarbij het meerderheidsstandpunt van 9 leden aangevuld wordt met de vraag om artikel 14 zone voor verkeerskundige maatregelen te schrappen waardoor de ondergrondse</p>

parkeerplaatsen in het zuiden wordt niet opgelost.	parking zich beperkt tot het projectgebied Arkenvest.
c. De tuin aan de Paterskerk wordt ingericht als een 'groene' parkeerruimte en niet als een openbare groene tuin. Kan dit gebied niet beter worden bestemd als parkruimte	De parking betreft uitsluitend de huidige parkeerzone in de tuin. Er wordt geen nieuwe voorzien.
d. De ondergrondse parking aan het project Arkenvest zullen de (im)mobiliteit in het gebied alleen maar problematischer maken. Door het aanzuigefect van het winkelcentrum en de nieuwe woningen en dreamland aan de Bergensesteenweg.	Zie behandeling bezwaar 1a.
e. Het RUP staat vol appreciatiegevoelige woordenschat waardoor de voorschriften niet eenduidig zijn. Deze woordenschat dient te worden verduidelijkt.	Zie advies behandeling provincie punt b.

Bezwaarschrift 8 (NV Arkenvest)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
a. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt in art 10.2 aangegeven dat het gebied moet worden ontwikkeld als een geheel. Een aantal percelen in het gebied zijn verworven door derden en kunnen een zware hypotheek leggen op de ontwikkeling van het gebied. NV Arkenvest stelt voor om de zin " deze zone dient als een geheel ontwikkeld te worden" uit de voorschriften te schrappen. Zodat er twee projecten los van elkaar kunnen worden ontwikkeld in het gebied.	Het doel van de stad is om hier een goed functionerend en esthetisch samenhangend geheel te laten creëren. Het opleggen van een verplichte gezamenlijke ontwikkeling is niet voorzien in de voorschriften.

Bezwaarschrift 9 (Liberale mutualiteit)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
a. De toelichtingsnota verstrekt foutieve informatie. Er wordt gesteld dat er ten opzichte van het bestaande BPA ter hoogte van het Possozplein (aan art 8.1) niets wordt gewijzigd. Maar de toegelaten bestemming in het gebied 8.1 laat niet langer handel toe enkel wonen, gemeenschapsvoorzieningen en uitzonderlijk en horeca op de gelijkvloerse verdieping.	Het RUP voorziet ook overgangsmatregelen die het behoud van bestaande vergunde functies in afwijking van het RUP toelaten. Er is dus niets gewijzigd in functie van de bestaande vergunde toestand.
b. Het onderdeel op p 91 van de toelichtingsnota geeft niet aan dat er een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd van woongebied naar gebied voor wonen en gemeenschapsvoorzieningen. Er is wel degelijk een bestemmingswijziging en deze worden in het RUP verdoezeld.	De gebiedscategorie blijft wonen en dit is ook expliciet in het RUP (zie artikel 8) vermeld.
c. Door het RUP kan de activiteit van de mutualiteit niet langer worden voorzien	Het RUP voorziet ook overgangsmatregelen die het behoud

aangezien de mutualiteit noch een gemeenschapsvoorziening, noch meergezinswoning, noch horeca is. De loketfunctie en diensten moeten opnieuw mogelijk gemaakt worden.	van bestaande vergunde functies in afwijking van het RUP toelaten, zelfs bij verbouwingen binnen hetzelfde volume is dit mogelijk.
d. Door de uitbreiding van het gebied van het art 8.1 zou de bestaande locatie van het kantoor waardeloos worden. Indien de gronden naast de mutualiteit worden verkocht en een nieuw gebouw wordt vergund zal het liberaal ziekenfonds zijn publiciteit aan de markt kwijt zijn en aanzienlijke verbouwingswerken moeten uitvoeren. Die mogelijks niet zouden worden vergund door de beperkte bestemmingen	De zone dient als een geheel ontwikkeld te worden. Dit wil zeggen dat indien de mutualiteit niet participeert in een project, alles bij het oude blijft. Er is dus geen hypotheek op het behoud van de mutualiteit op deze locatie.
e. Plan p. 91 toelichtingsnota en tekst p. 76 komen niet overeen. Er wordt wel geraakt aan de bestemming van het perceel.	Bij nazicht blijken de gegevens wel degelijk coherent. De gebiedscategorie blijft wonen en er is dus geen planschade. Verder laat het RUP toe om de bestaande functies te behouden.
f. Verder moet aan het liberale mutualiteit planschade worden betaald voor het verlies aan waarde van de eigendom. Het perceel zou moeten worden onteigend of vergoed voor de schade die zal worden aangericht door de plannen. Verder wordt de wetgeving op lichten en zichten hier volledig geschonden en worden de bestaande erfdienstbaarheden met de voeten getreden.	De gebiedscategorie blijft wonen en er is dus geen planschade. Verder laat het RUP toe om de bestaande functies te behouden. Het RUP geeft geen verplichte inrichting van het gebied die meebrengt dat lichten en zichten geschaad worden. Dit element van het bezwaarschrift is dan ook niet relevant.
g. Er is geen enkel objectiveerbaar motief om het plan zo op te stellen dat het liberaal ziekenfonds zonevreemd wordt. Alle andere handel en diensten uit de omgeving worden ongemoeid gelaten met uitzondering van het liberaal ziekenfonds. Men vermoedt dat men gewild het liberaal ziekenfonds uit het straatbeeld wil. Hierdoor wordt de wetgeving op discriminatie geschonden.	De gebiedscategorie blijft wonen en er is dus geen planschade. Verder laat het RUP toe om de bestaande functies te behouden. Het ziekenfonds kan behouden blijven.

Bezwaarschrift 10 (fietsersbond Halle)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
a. De ondergrondse parking van het project Arkenvest druist volledig in tegen de principes van duurzame mobiliteit en verkeersluw maken van het centrum uit het mobiliteitsplan van de stad en vergroot de bestaande verkeersproblemen enkel meer.	Cfr behandeling bezwaar 1a
b. De ondergrondse garage is vernietigend voor de leefbaarheid van de stad.	Cfr behandeling bezwaar 1a.
c. Er is geen marktstudie gemaakt die de wenselijkheid en draagkracht van een nieuw shoppingcentrum	Het nieuwe project kadert binnen het geactualiseerde strategisch-commercieel plan van de stad. Het verplicht voorzien van

<p>onderbouwen. Dit geldt eveneens voor nieuwe woningen boven dit shoppingcentrum. Het nieuwe shoppingcentrum zou wel eens het handelscentrum kunnen doen leegbloeden omdat bezoekers uit de ondergrondse garage naar de winkels in het centrum en terug naar de ondergrondse garages zullen gaan en niet langer doorheen het handelscentrum van Halle zullen lopen.</p>	<p>een toegang langsheen de Basilliekstraat/Molenborre biedt garanties dat dit project versterkend kan werken bij bestaande voorzieningen.</p>
<p>d. De ondergrondse parkeerfaciliteit werd eerder door hogere instanties verworpen. En is nergens in het toelichtingsnota degelijk onderbouwd. Er zijn geen bijkomende elementen aangevoerd die de ondergrondse parkeergarage zouden verantwoorden. Het aantal parkeerplaatsen (360) is niet duidelijk geanalyseerd (noch in het RUP, noch in het mobiliteitsplan). Het is niet duidelijk waar de cijfers vandaan komen.</p>	<p>Cfr behandeling bezwaar 1a</p>
<p>e. De normeringen rond het aanleggen van fietsenstallingen in het project Arkenvest en het RUP in het algemeen zijn te beperkt of vaak afwezig. De normen aangegeven door LNE moeten worden opgenomen in het RUP (zie advies plenaire vergadering).</p>	<p>Er worden minimale cijfers opgelegd bij nieuwe ontwikkelingen. Voor de bestaande bebouwing (die overwegend in artikel 6 aanwezig is) wordt dit niet opgelegd.</p>
<p>f. De opmerkingen van de gecoro op het plan Arkenvest gaat uit van het voeren van een grondige verkeersstudie of het uitvoeren van de nodige infrastructuurwerken om het plan vergunbaar te maken. Er is geen enkele garantie dat deze maatregelen door de stad zullen worden getroffen.</p>	<p>Hier heeft het RUP geen impact op. Deze elementen moeten gekoppeld worden aan de stedenbouwkundige vergunning via de vigerende wetgeving voor project-mers en mobers. Daarnaast wordt er verwezen naar de behandeling van het bezwaar 1a.</p>

Bezwaarschrift 11 (natuurpunt afdeling Halle)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
<p>a. Door de zone voor verkeerskundige maatregelen A zullen de bestaande Lindebomen aan de Arkenvest moeten sneuvelen. Deze waardevolle beeldbepalende bomen zullen niet kunnen worden vervangen door de ondergrondse constructies van de parkeergarage en door de voorschriften. Dit is een echt verlies voor het weinige groen in het kern van Halle.</p>	<p>Cfr behandeling bezwaar 7b.</p>
<p>b. De Arkenvest is een historisch relict van de vroegere stadsomwalling met de bouw van de ondergrondse garage zal een groot deel van het ondergronds archeologisch erfgoed voorgoed verdwijnen</p>	<p>Het RUP stelt binnen artikel 1.4 dat er moet voldaan worden aan het decreet houdende de bescherming van archeologisch patrimonium. Zie tevens het advies op bezwaar 7b waar een meerderheidsstandpunt het schrappen van de zone 14 'zone voor</p>

	verkeerskundige maatregelen' wenst waardoor de Arkenvest onaangeroerd blijft.
c. De ondergrondse parkeergarage zal onnodig veel verkeer aantrekken in de binnenstad van Halle wat de leefbaarheid zal vernietigen. Nieuwe ontwikkelingen moeten meer steunen op openbaar vervoer fietsverkeer en voetgangers	Cfr behandeling bezwaar 1a
d. Het is niet ethisch om initiatieven voor gratis parkeren in de stadsrand af te blokken om betalend parkeren in het stadcentrum rendabel te maken.	Geen element van RUP. De gecoro onderschrijft evenwel deze bezorgdheid.
e. Er wordt in het RUP aan cartografische misleiding gedaan door een harde bestemming in overdruk in te tekenen op een zachte bestemming	De overdrukken zijn expliciet verduidelijkt en opgenomen in het RUP zodat er van misleiding geen sprake is.
f. De kloostertuin moet niet als een semi-publieke ruimte worden ingericht maar als een volwaardige publieke groenruimte in de kern van de stad.	Cfr behandeling bezwaar 5a.
g. De inrichting van de groene parking in het gebied van de kloostertuin is opnieuw cartografische misleiding. Deze groene parking is in feite een herbestemming naar wonen en gemeenschapsvoorzieningen. Natuurpunt zou de volledige tuin willen behouden als groenruimte.	De parking bestaat nu al. Door het RUP moet ze worden ingegroend.

Bezwaarschrift 12 (werkgroep trage wegen Zuid-West Brabant)

Voorwerp van bezwaar	behandeling
a. Binnen de voorschriften is in de toelichtende kolom de tekst ter hoogte van het voorschrift 5.4 bedoeld voor het art 5.5 deze tekst moet worden verplaatst	De gecoro vraagt de tekst aan te passen.
b. De overdruk art 15 "zone voor verkeerskundige maatregelen B" moet worden uitgebreid in art 5.3 in functie van het creëren van een logische verbinding naar het stadscentrum richting Possozplein vanuit het station.	De gecoro vraagt deze aanpassing door te voeren: de overdruk art.15 uit te breiden in art.5.3. in functie van het creëren van een verbinding naar het stadscentrum richting J.Possozplein vanuit het station.
c. De ontpittingsprojecten moeten de aanleg van trage verbindingen bindend opleggen en niet enkel voorzien in het informatief totaalconcept. Deze verbindingen moeten een permanent openbaar karakter hebben wat nu niet kan worden verzekerd met de voorschriften.	Er staat in de voorschriften binnen artikel 5.4 dat de verbinding MOET gerealiseerd worden. Dit is niet vrijblijvend.
d. Art 10.2 en 10.3 spreken van semi-publieke verbindingen. Dit is een vaag begrip er zou moeten worden gesproken van ene permanent publiek tracé dat bindend moet worden opgelegd.	De gecoro vraagt volgende verduidelijking op te nemen in het toelichtend deel van de voorschriften: Semi-publiek stelt dat de ruimte of de verbinding grotendeels wordt opengesteld voor het publiek doch de eigendom kan privaat blijven en de verbindingen kunnen tijdelijk – bijvoorbeeld 's nachts voor de veiligheid – worden afgesloten. Daarnaast zie

<p>e. Voor wat betreft de kloostertuin wordt gevraagd een realisatie van een permanent publieke groene ruimte en de nodige permanent publieke toegangen bindend op te leggen en het verlenen van een bouwvergunning voor art.8.2. er afhankelijk van te stellen. Een van de te realiseren toegangen dient over de huidige parkingzone te lopen.</p>	<p>behandeling bezwaar 6c Cfr behandeling bezwaar 5a</p>
---	--

Bijlagen bij het verslag:

1. Ontwerp-huishoudelijk reglement
2. Advies Deputatie Vlaams-Brabant dd.07.11.2013 aangaande het ontwerp RUP Lembeek Dorp herziening 1
3. Advies Deputatie Vlaams-Brabant dd.07.11.2013 aangaande het ontwerp RUP Parklaan-Zenne-Vondel
4. Mail dd.18.11.2013 vanuit Ruimte Vlaanderen met melding dat Ruimte Vlaanderen geen advies geeft naar aanleiding van de openbare onderzoeken omtrent het ontwerp RUP Lembeek Dorp herziening 1 en het RUP Parklaan-Zenne-Vondel.
5. Aanwezigheidslijst.

Volgende vergadering (onder voorbehoud) 2 april 2014, in functie van de nog vast te leggen datum voor de vergadering van plenair advies inzake het ontwerp-RUP Kruisveld

Verslag opgesteld te Halle op : 25.03.2014

De plaatsvervangend secretaris

K. Ponseele

De Voorzitter

M. Franssens

