

# SCOPINGNOTA

Ruimtelijk uitvoeringsplan de Bres  
Stad Halle

30 september 2021. versie 1



<i>startnota</i>	<i>datum</i>	<i>toelichting</i>
versie 1	28 september 2021	plantteam

## INHOUD

I	<b>SCOPINGNOTA</b>	<b>5</b>
1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding voor de opmaak van het RUP.....	7
1.2	Noodzaak van een RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP) .....	7
1.3	De scopingnota als onderdeel van het gemeentelijk RUP .....	7
2	Historiek van het planproces voorafgaand aan de opstart van het RUP	9
2.1	Stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-De Bres.....	9
2.2	Landschapspark Halle .....	12
3	Samenvatting van de voornaamste aanpassingen naar aanleiding van de adviesvraag en publieke consultatie 19	
4	Beschrijving van het voorgenomen plan	21
4.1	doelstellingen.....	21
4.2	Visie met betrekking tot het bereiken van de doelstellingen .....	21
4.3	Gewenste ruimtelijke structuur .....	26
4.4	Beschrijving van de onderzochte alternatieven .....	27
5	Ruimtelijke situering van het plangebied	34
5.1	Reikwijdte en detailleringsgraad.....	34
6	Relatie met ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijke be-leidsplannen	35
6.1	Beleidsplannen op gewestelijk niveau.....	35
6.2	Beleidsplannen op provinciaal niveau .....	36
6.3	Beleidsplannen op gemeentelijk niveau .....	37
7	Relatie met andere relevante plannen en projecten	41
7.1	Verleggen van de Zenneduiker .....	41
7.2	Bouwmeester Scan Halle.....	42
8	Feitelijke en juridische context van het plangebied	43
8.1	Feitelijke context .....	43
8.2	Juridische context .....	44
9	Aftoetsing plan-MER-plicht	47
9.1	Definitie van een plan .....	47
9.2	Toepassingsgebied.....	48
9.3	Plan-MER-plicht.....	48
9.4	Conclusie.....	49
10	Analyse van de mogelijke milieueffecten	50

10.1	Te onderzoeken effecten .....	50
10.9	Energie- en grondstoffenvoorraad.....	67
10.10	Stoffelijke goederen .....	67
10.11	Samenhang tussen factoren .....	67
10.12	Conclusie.....	68
10.13	Onderzoek noodzaak ruimtelijk veiligheidsrapport.....	68
11	Mogelijke inzet van instrumenten naast het RUP	69
11.1	Landschapspark Halle .....	69
11.2	Sporthal .....	69
11.3	Recht van voorkoop.....	69
II	<b>BIJLAGEN</b>	<b>71</b>

# I SCOPINGNOTA

De scopingnota bevat verschillende hoofdstukken.

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



# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING VOOR DE OPMAAK VAN HET RUP

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

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

Om al deze ambities van het stadsvernieuwingsproject en van het landschapspark mogelijk te maken, start het stadsbestuur nu met de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), genaamd 'De Bres'.

## 1.2 NOODZAAK VAN EEN RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP)

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

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

Het op te maken RUP De Bres zal, naast een grafisch plan, een bundel stedenbouwkundige voorschriften bevatten, die aangeeft wat de mogelijkheden zijn voor het betrokken deelgebied op het vlak van stedenbouwkundige vergunningen. De ingrepen worden tevens onderzocht op hun milieu-impact aan de hand van een screening van de plan-MER plicht (zie hoofdstuk 10).

## 1.3 DE SCOPINGNOTA ALS ONDERDEEL VAN HET GEMEENTELIJK RUP

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

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

Voorliggend document is de scopingnota van het RUP De Bres. De scopingnota is het resultaat van de verwerking van de ontvangen adviezen en inspraakreacties met betrekking tot de startnota, die werd opgemaakt in de eerste fase van het planproces en voorwerp was van een publieke consultatie en adviesvraag. Een overzicht van de adviezen en in-

spraakreacties en de antwoorden hierop, is terug te vinden in bijlage van deze scopingnota. De scopingnota bevat dezelfde onderdelen als de startnota en bouwt erop verder. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de voornaamste aanpassingen naar aanleiding van de adviesvraag en publieke consultatie.

In deze scopingnota is vooral inhoudelijke informatie over het RUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota, die in deze fase samen met de scopingnota raadpleegbaar is. Voorliggende scopingnota en procesnota zijn echter niet definitief. Deze documenten kunnen immers tot de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP worden gewijzigd en aangepast. De aangepaste versies zullen ook steeds ter inzage zijn.



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

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

### 2.1 STADSVERNIEUWINGSPROJECT POSSOZPLEIN-SLINGERWEG-DE BRES

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

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

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

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

#### 1. inbreidingsproject 'Vuurkruisenstraat'

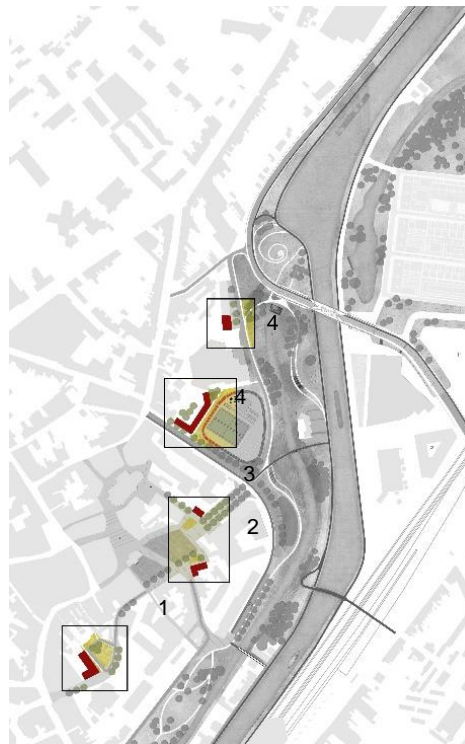
Het binnengebied langs Vuurkruisenstraat, dat vandaag dienst doet als parking, wordt ontwikkeld als een kwaliteitsvol inbreidingsproject waarbij naast de oprichting van een meergezinsgebouw in het stadshart ook de twee bestaande trage doorsteken richting Basiliekstraat worden geherwaardeerd.

#### 2. inbreidingsproject 'J. Possozplein – Vondel'

Net als ter hoogte van Vuurkruisenstraat wordt op deze locatie gestreefd naar een kwaliteitsvol inbreidingsproject. Omwille van de ligging aan het plein en ter versterking van het kleinhandelsapparaat kunnen op het gelijkvloers handelsvoorzieningen worden voorzien. J. Possozplein is vandaag de dag een grote onbebouwde ruimte in het stadshart die in hoofdzaak wordt gebruikt als parkeerterrein. Het plein sluit in het noorden onmiddellijk aan op de Grote Markt. Het parkeervrij maken van deze pleinruimte is een ambitie die is gekoppeld aan de realisatie van de geconcentreerde parkeervoorziening ter hoogte van sportcomplex De Bres.

#### 3. inbreidingsproject 'Woon- en zorgcentrum'

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



#### 4. inbreidingsproject 'Monseigneur Senciestraat – Louis Thibautstraat'

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

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

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

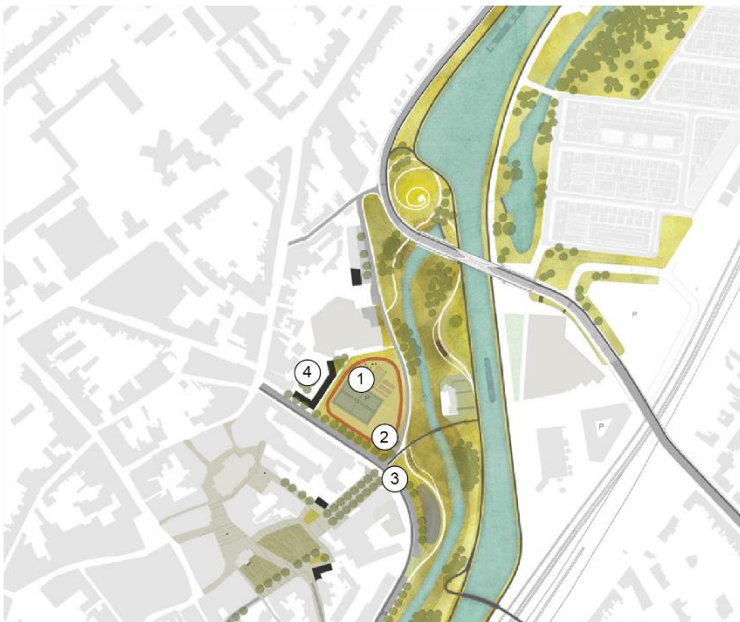
Ondermeer de bestaande atletiekpiste maakt plaats om de Zenne te herwaarderen in zijn historische loop. Als verlengstuk van de Zenneparkstructuur 'Albert-en Elisabethpark' biedt deze zone aansluiting op het bovenlokaal traag netwerk en het voetgangersnetwerk naar het historisch stadshart. Langs de geherwaardeerde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

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

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

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

Figuur 1 stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-de Bres actiepunten (bron. stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-de Bres, projectnota)



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



## 2.2 LANDSCHAPSPARK HALLE

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

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

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

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

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



## 2.2.1 NIEUWE STEDELIJKE ZENNE

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

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

### GROEN

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

### WATER

- Maximaal benutten waterbergend vermogen door getrappt oeverprofiel

### PADENNETWERK

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

### VERBLIJFSPLEKKEN

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

### PARKBRUGGEN

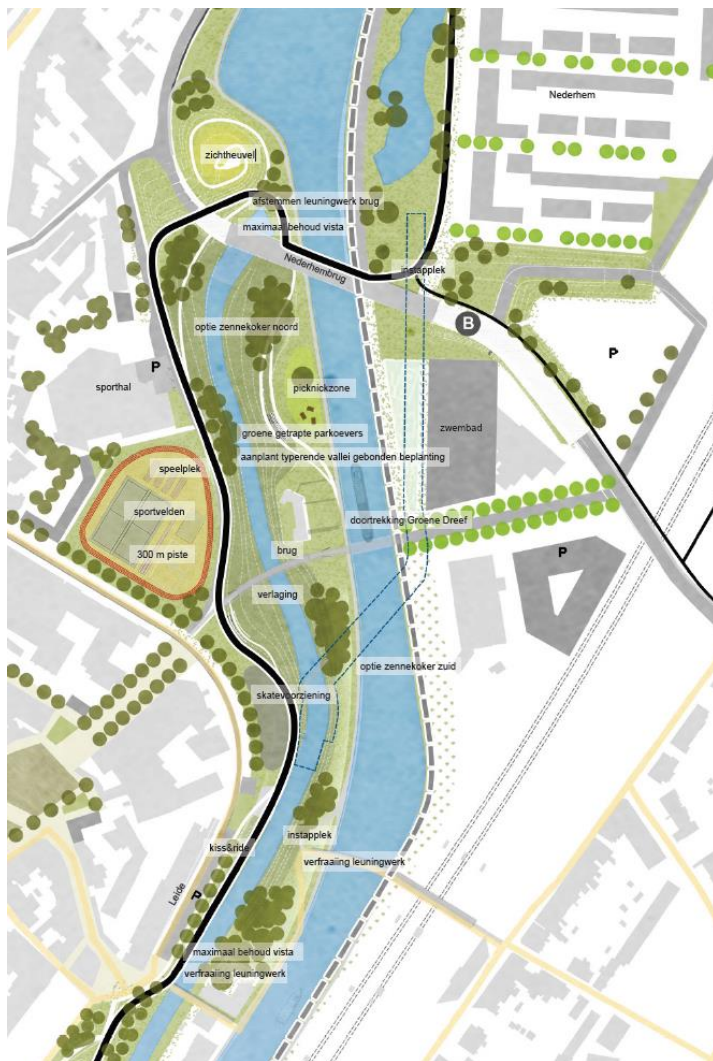
- Nieuwe parkbrug op as J. Possozplein
- Afstemmen leuningwerk van nieuwe fiets- en voetgangersbruggen
- Verfraaiing leuningwerk van bestaande bruggen

### PROGRAMMAMAKER(S)

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



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



## 2.2.2 ONTWERP SCHAKELGEBIED DE BRES - NEDERHEM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

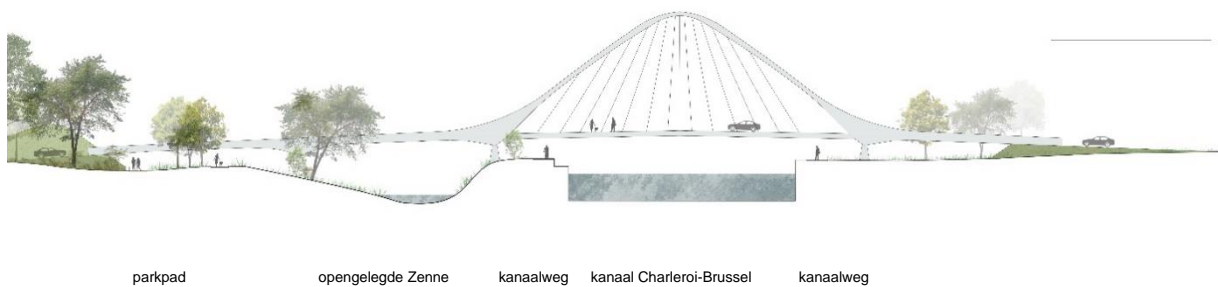


Figuur 6 simulatie Zennepark (bron. Landschapspark Halle, eindrapport)



Figuur 7 principesnede schakelgebied Zennepark





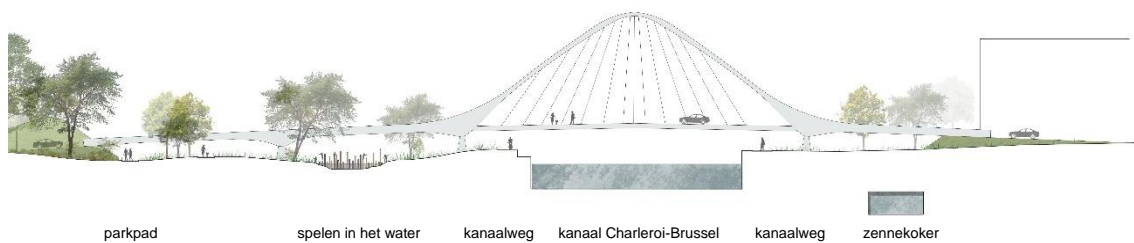
Figuur 8 schakelgebied alternatief Sportpark (2) (bron. Landschapspark Halle, eindrapport)



Figuur 9 simulatie sportpark (bron:Landschapspark Halle eindrapport)



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



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

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

- Het RUP kadert binnen een toekomstvisie voor de stad Halle. Deze visie omvat een vergroting van het centrum. Via het park kunnen bezoekers ook verder geleid worden naar de Basiliekstraat.

#### Aanpassingen omtrent het park langs de Zenne:

- Inrichting van het park:
  - Aandachtspunt voor fase 3 (voorontwerp RUP): voldoende vrijheidsgraden inbouwen in het RUP voor inrichting publiek domein.
  - In deze fase worden er nog geen uitspraken gedaan over de concrete inrichting van het park. Er is in het ontwerp onderzoek wel al rekening gehouden met de aanwezigheid van een atletiekpiste en skatepiste. Mocht later blijken dat er een betere plek gevonden is voor deze voorzieningen, dan is dat nog steeds mogelijk. In het RUP wordt zeker mogelijk gemaakt om de functies die er vandaag zijn, te voorzien. Het voortraject maakte al duidelijk dat hier de ruimte voor is. Een van de doelstellingen van het RUP is om voldoende aandacht te geven aan 'urban sports'. Daarnaast is het ook een doelstelling van het RUP is om de verblijfskwaliteit aan de Zenne te verbeteren. Het voorzien van terrassen aan de Zenne is dus zeker ook de bedoeling. De openbare ruimte wordt als een belevingsruimte gezien. In de ontwerpfase zal dan ook aan de ontwerpers gevraagd worden om hier voldoende rekening mee te houden. In deze fase wordt er nog een participatiemoment georganiseerd voor de concrete inrichting van het park.
  - De bespreking van de discipline water is verder uitgewerkt als watertoets.

#### Aanpassingen omtrent het vernieuwen van de sporthal

- Verduidelijking keuze nieuwe / vernieuwde sporthal:
  - De keuze voor een nieuwe / vernieuwde sporthal te voorzien op dezelfde locatie is gebaseerd op de goede ligging en bereikbaarheid. De Bres is goed bereikbaar via het openbaar vervoer en ligt vlakbij de handelskern, waardoor het bijdraagt aan een levendige stad. De sporthal wordt ook veel door de scholen van Halle gebruikt, die in de nabije omgeving gelegen zijn.
  - De bouw van een nieuwe sporthal heeft enkele voordelen, zoals het organiseren van het ondergronds parkeren en een grotere interactie tussen park en sporthal. Daarom is dat beschreven als voorkeursalternatief. De mogelijkheid van een grondige renovatie van de bestaande sporthal wordt echter nog steeds meegenomen in het plan, als alternatief voor nieuwbouw. Er is daaromtrent nog geen definitieve beslissing genomen, waarbij inderdaad de kosten en baten aan elkaar afgewogen zullen moeten worden.

#### Aanpassingen omtrent nieuwe woonontwikkeling aan rand van het park

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

#### Aanpassingen omtrent mobiliteit

- Fietsenparkings opnemen:

- Bij een autoluwe gebied, gericht op voetgangers en fietsers, horen uiteraard ook fietsenparkings. In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP zullen normen worden opgelegd, die een verplicht aantal fietsstalplaatsen opleggen bij zowel de nieuwe ontwikkeling aan de rand van het park als bij de sporthal.
- Gehele parkeervisie verduidelijken:
  - Er is gekozen voor een parkeerbeleid met betalend parkeren. Er wordt gekozen om de gebruiker te laten betalen.
  - Er worden ongeveer 300 parkeerplaatsen voorzien. Dit is een compensatie voor parking De Bres, parking Leide, de parking naast de atletiekpiste en de parkeerzone aan de L. Thibautstraat. In de ontwerpfase wordt pas het definitieve getal vastgelegd. Daarnaast zal één van de twee parkeerlagen zo ontworpen worden dat het op lange termijn ook een andere functie kan krijgen. Het gebouw zal 'futureproof' gemaakt worden.
  - Er heeft een onderzoek plaats gevonden m.b.t. de verschillende potentiële locaties voor een parking (onder- of bovengronds). Voortgaand op deze studie, besloot het bestuur om een parking te voorzien op de site 'De Bres', aangezien het vlak aan de stadskern gelegen is.
- Circulatie naar en op de site zelf:
  - De ambitie is om een autoluwe omgeving te creëren, waarbij zoveel mogelijk overbodig verkeer eruit gehaald wordt en alleen het noodzakelijke bestemmingsverkeer nog over blijft. Een 'autoluwe' omgeving betekent echter niet een 'autoloze' omgeving. Het woonzorgcentrum moet bereikbaar blijven met de auto en ook de bewoners dienen de nabijheid van hun woning te kunnen bereiken met de auto. Aan de scholen zullen er waarschijnlijk pick-up plaatsen worden voorzien. Daarnaast zal men sterk proberen de mensen aan te moedigen om met de fiets of te voet te komen door een goede en veilige trage padeninfrastructuur te voorzien.

Verkeersleefbaarheid van de Louis Thibautstraat: Bij de inrichting van het park en de toegang naar de ondergrondse parkeergarage zal rekening gehouden moeten worden met de verkeersleefbaarheid van de Louis Thibautstraat. Eventueel via een woonerf voor de woningen en een apart parallelbaantje naar de sporthal.

  - Geen weg voor zwaar verkeer door het park
  - Aandachtspunt voor fase 3 (voorontwerp RUP): voldoende vrijheidsgraden voor verkeersafwikkeling voorzien

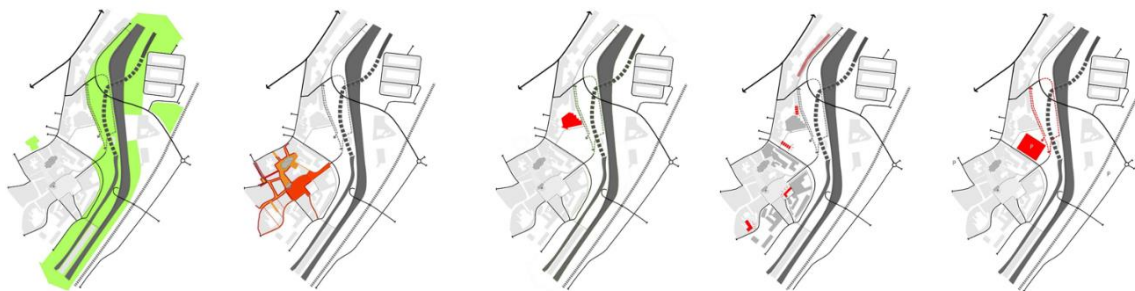
## 4 BESCHRIJVING VAN HET VOORGENOMEN PLAN

### 4.1 DOELSTELLINGEN

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

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

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



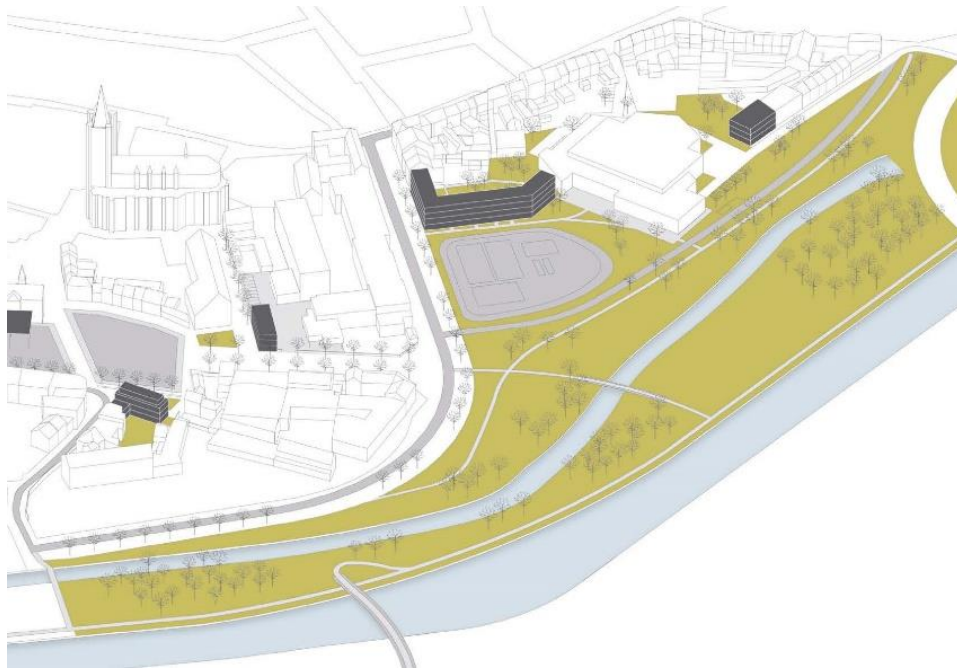
### 4.2 VISIE MET BETREKKING TOT HET BEREIKEN VAN DE DOELSTELLINGEN

#### 4.2.1 DE REALISATIE VAN HET LANDSCHAPSPARK MOGELIJK MAKEN

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

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





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

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

In deze fase worden er nog geen uitspraken gedaan over de concrete inrichting van het park. Deze wordt later in het ontwerpproces voor het park bepaald. In het kader van dit concreet ontwerp zal er ook een participatiemoment georganiseerd worden waarbij burgers hun input kunnen geven. In de startnota van het RUP werd wel een ontwerpend onderzoek gevoerd, waarbij rekening gehouden wordt met het inpassen van sport en recreatie. Het RUP zal het alvast mogelijk maken om de functies die er vandaag zijn, waaronder een atletiekpiste en skatepisten, opnieuw te voorzien, terwijl de concrete inrichting flexibel beschreven zal worden in de stedenbouwkundige voorschriften, om toekomstige noden en wensen niet te hypothekeren. Er zal voldoende aandacht gegeven worden aan 'urban sport's en aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit aan de Zenne, door bijvoorbeeld het voorzien van terrassen.

Om het openleggen van de Zenne niet te hypothekeren wordt ter hoogte van het (toekomstig) tracé van de waterloop een voorkooprecht ingesteld. Het betreft de zone tussen Leide en Willamekaai en de omgeving van Slingerweg. Ook werfzones voor deze werken en de realisatie van de Nederhembrug worden in het RUP mogelijk gemaakt.

#### 4.2.2 HET HERINRICHTEN IN FUNCTIE VAN EEN AUTOLUWE OMGEVING

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



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

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

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

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

#### 4.2.3 HET AANREIKEN VAN EEN TOEKOMSTVISIE VOOR DE SPORTHAL

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

Er werden drie mogelijke opties onderzocht:

1. het behoud en grondig renoveren van de huidige sporthal
2. de bouw van een nieuwe sporthal op dezelfde locatie
3. de bouw van een nieuwe sporthal op een andere locatie.

De voorkeur gaat uit naar herbouw van de sporthal op dezelfde locatie. In dit scenario richt de voorkant van de sporthal zich naar het park. Ook de mogelijkheid van een grondige renovatie van de bestaande sporthal wordt meegenomen in het plan, als alternatief voor nieuwbouw. Deze alternatieven worden toegelicht onder punt 4.4.

Tijdens de renovatie of herbouw van een nieuwe sporthal zullen de sportactiviteiten elders in de stad doorgaan.

#### 4.2.4 EEN GECONCENTREERDE PARKEERVOORZIENING MOGELIJK MAKEN

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

Vanuit de voorgaande haalbaarheidsstudie werd er geconcludeerd dat er nood is aan ongeveer 280 tot 305 plaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen is een compensatie voor parking De Bres, parking Leide, de parking naast de atletiekpiste en de parkeerzone aan de Louis Thibautstraat. In de ontwerpfase wordt pas het definitieve getal vastgelegd. Het parkeren wordt in de toekomst ondergronds ingericht om zoveel mogelijk groene ruimte te creëren bovengronds. Deze garage krijgt een toegang vanuit het noorden, direct aansluitend nabij de Nederhembrug. Zo wordt Monseigneur Senciestraat en omgeving ontlast.

In het plan zijn er nog verschillende alternatieven voorzien, afhankelijk van wat er met de sporthal zal gebeuren (zie punt 4.4).

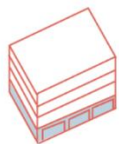
Bij inrichting van het openbaar domein zal wel ruimte geboden worden aan bewonersparkeren.

In het RUP zullen via stedenbouwkundige voorschriften ook normen worden opgelegd voor het aantal fietsstalplaatsen. De fietsparkeervoorzieningen zullen verspreid worden over een aantal plekken op de site. Voor meer achtergrond over de onderbouwing van deze parkeercapaciteit wordt verwezen naar het bijlagerapport met de uitgebreide mobiliteitsstudie, dat hoort bij de studieopdracht voor het stadsvernieuwingproject Joseph Possozplein - Slingerweg - De Bres.

#### 4.2.5 DE VERSTERKING VAN HET WOONWEEFSEL MOGELIJK MAKEN T.H.V. DE ONAFGEWERKTE RANDEN

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

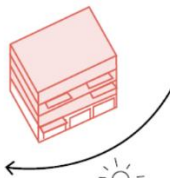




Een levendige, publieke plint met diensten, detailhandel, horeca (bv. kinesist, fietswinkel, tearoom,...)



Twee tot drie bouwlagen er boven op



Oost-zuidelijke oriëntatie van de terrassen (voor privacy van achterliggende tuinen en voor een levendige gevel)

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



Het parkeren voor de nieuwe bewoners moet opgevangen worden op eigen terrein (al dan niet ondergronds). Indien de realisatie van deze nieuwe ontwikkeling samenhangt met de realisatie van de nieuwe ondergrondse parkeergarage, dan kan de parkeercapaciteit ook daarin opgenomen worden.

#### 4.3 GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

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



## 4.4 BESCHRIJVING VAN DE ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN

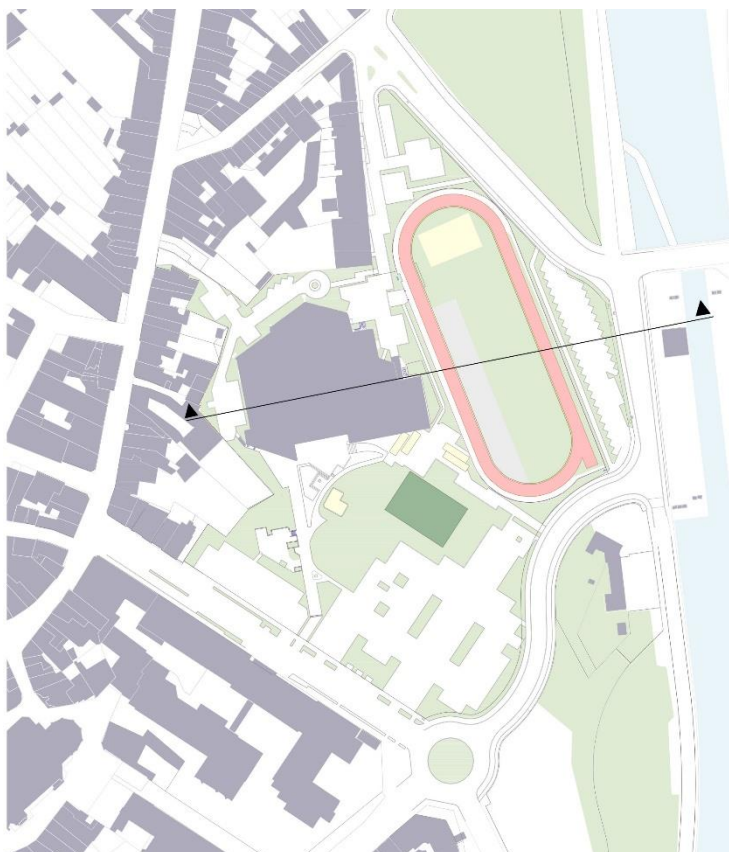
### 4.4.1 LOCATIEALTERNATIEVEN

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

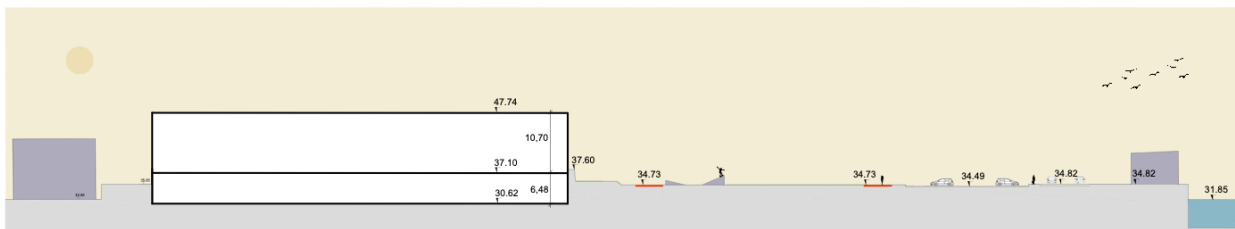
### 4.4.2 INRICHTINGSALTERNATIEVEN VOOR SPORHAL EN PARKEREN

#### A. NULALTERNATIEF: BEHOUD BESTAANDE TOESTAND SPORHAL EN BESTAANDE BESTEMMINGEN

Figuur 1 Grondplan bestaande toestand



Figuur 2 Snede bestaande toestand



B. VOORKEURSALTERNATIEF: NIEUWE SPORTHAL MET (HALF) ONDERGRONDS PARKEREN IN TWEE LAGEN

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

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

Het halfondergronds parkeren heeft ook bijkomende voordelen:

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

Door de voordelen die de bouw van een nieuwe sporthal met zich meebrengt, zoals het organiseren van het ondergronds parkeren en een grotere interactie tussen park en sporthal, wordt dit scenario als voorkeursalternatief gezien. De andere inrichtingsalternatieven worden echter nog niet uitgesloten en meegenomen in de volgende fase van het RUP-proces.

Figuur 3 Grondplan voorkeurscenario – parkeren in 2 lagen onder sporthal





Figuur 4 Snede voorkeursscenario – parkeren in 2 lagen onder sporthal



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

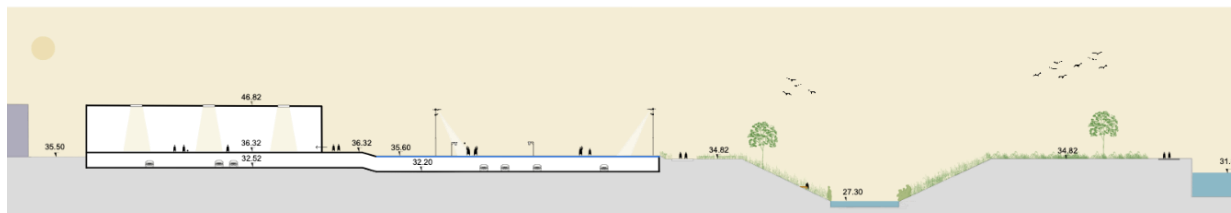
### C. INRICHTINGALTERNATIEF: NIEUWE SPORTHAL MET PARKEREN OP 1 ONDERGRONDSE BOUWLAAG

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

Figuur 5 Grondplan inrichtingsalternatief – ondergrondse parking onder sporthal en buitenruimte



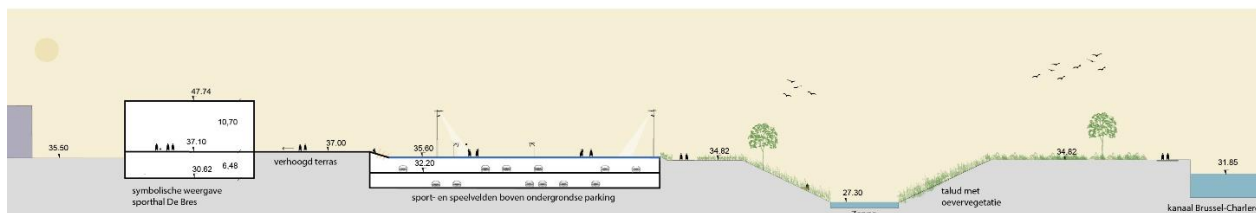
Figuur 6 Snede inrichtingsalternatief – ondergrondse parking onder sporthal en buitenruimte



D. INRICHTINGSALTERNATIEF: BEHOUD BESTAANDE SPORTHAL MET ONDERGRONDS PARKEREN IN TWEE LAGEN

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





#### 4.4.3 INRICHTINGSMOGELIJKHEIDEN ONTSLUITING GEMOTORISEERD VERKEER

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

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

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

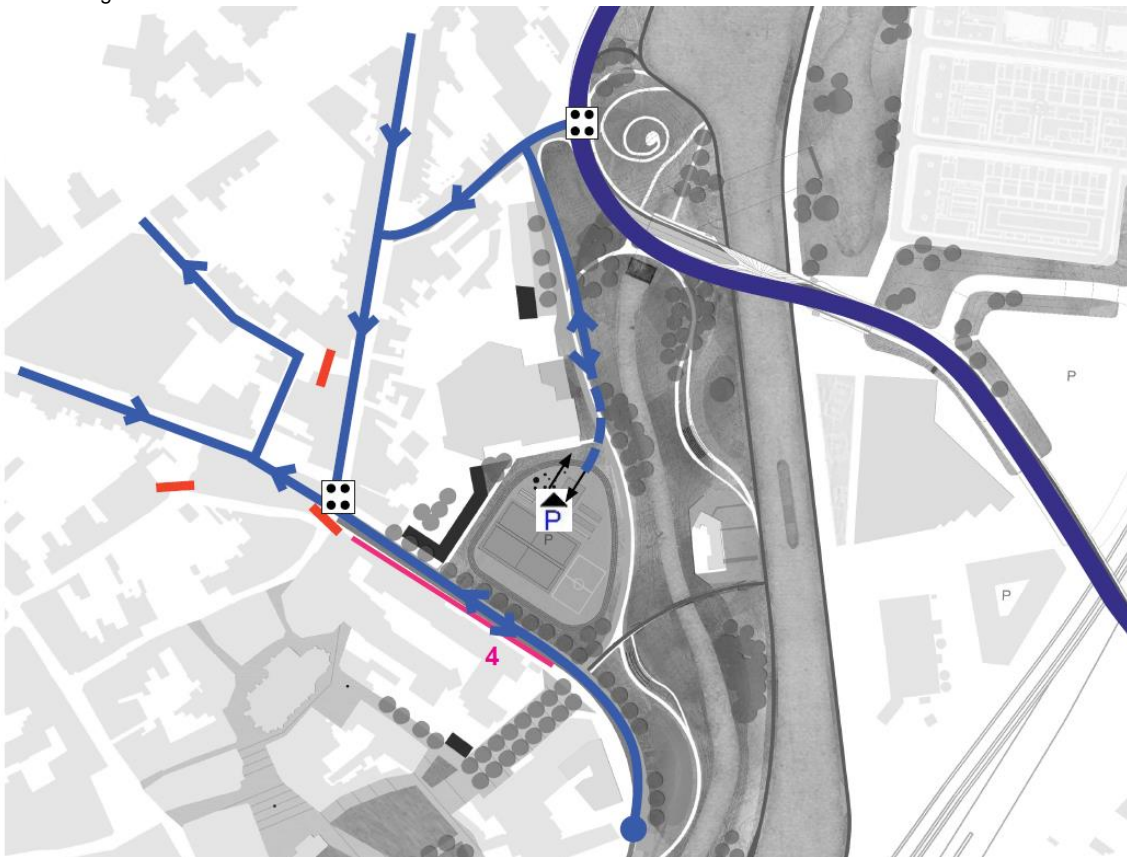
Een tweede topic is de bereikbaarheid van het scholencomplex langs de Parklaan en de Leide. Verkeer weren rond de schoolomgeving is een goed uitgangspunt maar de ondergrondse parking 400 meter verderop biedt geen oplossing voor de drop-off beweging van ouders. Parkeervoorzieningen met een ultra korte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

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

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

A. VOORKEURSAALTERNATIEF MET ONTSLUITING NAAR N 6

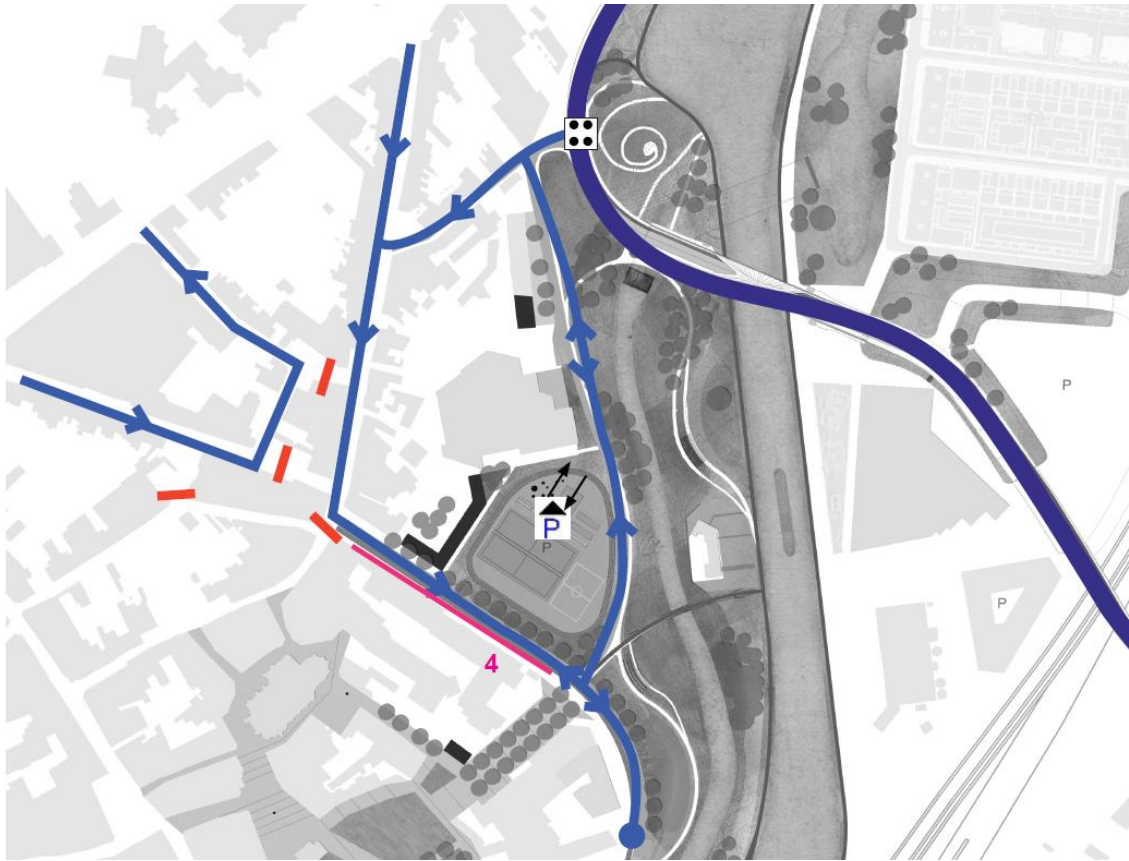
Ontsluiting naar N6 via Meiboom - Vanden Eeckhoudtstraat met een lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Brussel-sesteenweg



B. ALTERNATIEF MET NIEUWE ONTSLUITINGSWEG DOORHEEN HET PARK RICHTING DE NEDERHEMBRUG

Een nieuwe ontsluitingsweg voor lokaal verkeer vanaf Moneigneur Senciestraat richting de Neder-hembrug.





## 5 RUIMTELIJKE SITUERING VAN HET PLANGEBIED

### 5.1.1 SITUERING VAN HET PLANGEBIED OP MACRO-NIVEAU

Kaart 1 situering op macro-niveau

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

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

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

### 5.1.2 SITUERING OP MESO-NIVEAU

Kaart 2 situering op meso-niveau

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

### 5.1.3 SITUERING VAN HET PLANGEBIED OP MICRO-NIVEAU – MOGELIJKE AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED

Kaart 3 situering op micro-niveau

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

## 5.1 REIKWIJDTE EN DETAILLERINGSGRAAD

Het RUP legt de voorschriften van bestemming, inrichting en beheer vast. Het is een volledig RUP, dat wil zeggen op zichzelf leesbaar (in tegenstelling tot een overdruk-RUP). Het vervangt het onderliggende BPA Recreatiezone de Bres, BPA De Bres, RUP Parklaan-Zenne-Vondel, gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse en geldt bij vaststelling als enig bestemmingsplan voor de gebieden in kwestie. Het detaillerings-niveau is dat van een ruimtelijk uitvoeringsplan waarin de belangrijkste principes rond verbindingen, ontwikkeling, ontsluiting en publieke ruimte worden vastgelegd binnen de nieuwe bestemmingen en overdrukken.

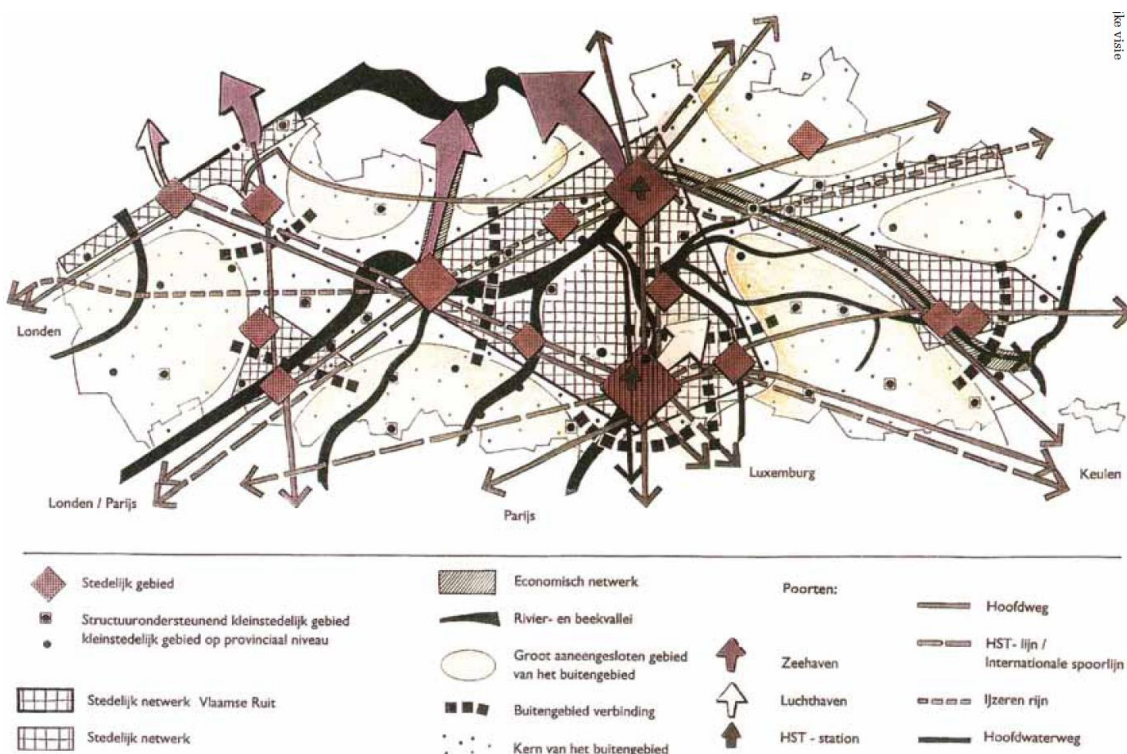
## 6 RELATIE MET RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN OF RUIMTELIJKE BELEIDSPANNEN

### 6.1 BELEIDSPANNEN OP GEWESTELIJK NIVEAU

#### 6.1.1 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

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

Figuur 7 RSV - schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen



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

#### 6.1.2 VAN RSV NAAR BRV

Met het oog op een nieuwe visievorming op lange termijn met betrekking tot de Vlaamse ruimte in het algemeen, zal het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vervangen worden door het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Het planproces om te komen tot een BRV is volop aan de gang. Op 4 mei 2012 werd het Groenboek BRV goedgekeurd door de

Vlaamse regering als basis voor maatschappelijk debat. Het schetst de ruimtelijke toestand van vandaag, de maatschappelijke uitdagingen die hierop inwerken en een visie en aanzet tot strategieën om hiermee om te gaan. Op 30 november 2016 keurde de Vlaamse regering het Witboek BRV goed. Het Witboek BRV is een beleidsverklaring van de Vlaamse regering die de strategische krachtlijnen schetst voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia. Deze beleidsverklaring is de basis voor operationele maatregelen zoals het opmaken en bijsturen van regelgeving, instrumentarium, beleidskaders of ontwikkelingsprogramma's. Vanuit dit goedgekeurde Witboek is het zinvol om de duidelijke basisprincipes reeds aan te wenden als onderdeel van het toetsingskader voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid en dus ook voor het RUP 'De Bres'.

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

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

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

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

Kaart 4      synthese knooppuntwaarde en voorzieningenniveau

### 6.1.3      REGEERAKKOORD VLAAMSE REGERING 2019-2024

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

## 6.2      BELEIDSPLANNEN OP PROVINCIAAL NIVEAU

### 6.2.1      PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAAMS-BRABANT (RSVB)

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

De stedelijke kern van Halle werd door de provincie geselecteerd binnen het structuur ondersteunend kleinstedelijk gebied. Binnen de stedelijke kernen wordt een stedelijk gebiedsbeleid gevoerd waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de kwaliteit en het aanbod van groene en open ruimte-elementen. Het wonen wordt prioritair gestimuleerd binnen de

stedelijke kernen waarbij woonuitbreidingsgebieden zonder expliciete onderbouw kunnen worden aangesneden. De lokale en bovenlokale voorzieningen, met bundeling van functies, dienen optimaal gestimuleerd te worden. Indien mogelijk wordt gestreefd naar een maximale verweving van de economische activiteiten en hoogdynamische recreatie wordt prioritair gebundeld in de stedelijke kernen. <sup>[11]</sup><sub>[12]</sub>

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

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

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

## 6.2.2 BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS-BRABANT

De provincie Vlaams-Brabant doorloopt een traject voor de opmaak van een provinciaal beleidsplan ruimte. Van 1 december 2019 tot en met 14 februari 2020 consulteerde de provincie het publiek over de conceptnota en de kennisgevingsnota. Het openbaar onderzoek rond het ontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant zal plaatsvinden begin 2021. Het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant wordt in de loop van 2021 ter goedkeuring voorgelegd aan de provincieraad.

## 6.3 BELEIDSPLANNEN OP GEMEENTELIJK NIVEAU

### 6.3.1 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN HALLE

Het gemeentelijk structuurplan van Halle is op 3 september 2009 door de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant goedgekeurd. De kerngedachte doorheen de visie voor de gewenste ruimtelijke structuur bestaat dan uit de

opwaardering en de versterking van de stad in al haar stedelijke functies. Halle heeft potentieel om de stedelijke pool te zijn waarnaar het Pajottenland en de ruime omgeving van Zenne, Zuun en Zoniën zich richten. 'Structuurplan Halle, 'stevige stad met bovenlokale uitstraling op de drempel van Vlaanderen' dient het ruimtelijk kader te bieden waarbinnen Halle zijn gewenste toekomstontwikkeling kan realiseren.

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

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

Voor Halle gelden volgende relevante doelstellingen:

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

#### VISIE

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



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

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

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

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

#### GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

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

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

- recreatieve boottochten
- de aanleg van enkele aanlegsteigers ter hoogte van het stadscentrum voor particulier gebruik
- het bovenlokaal (provinciaal) recreatief fietsroutenetwerk
- de 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 fietsroutenetwerk langsheen het kanaal.

De stad streeft ernaar om één recreatief knooppunt voor harde recreatie te voorzien per kern. Voor Halle-centrum is Nederhem – De Bres geselecteerd als knooppunt dat wordt opgebouwd langsheen sporthal 'De Bres'.



## 7 RELATIE MET ANDERE RELEVANTE PLANNEN EN PROJECTEN

Volgende studie zijn relevant voor het plangebied:

- Studie Verleggen Zenneduiker
- Stadsvernieuwingsproject Possozplein-Slingerweg-De Bres (2015)
- Landschapspark (2017)

### 7.1 VERLEGGEN VAN DE ZENNEDUIKER

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

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

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

Figuur 8 variant 1 uit de alternatievenstudie tracé Zenne (OMGEVING i.s.m. SBE)

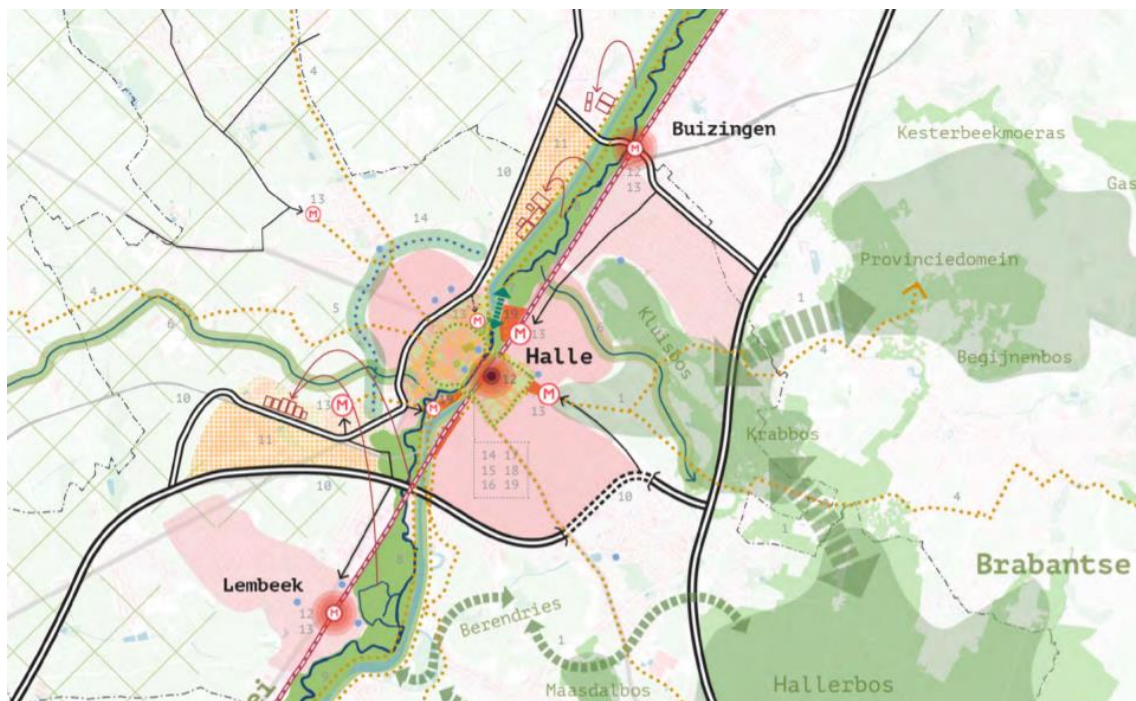


Figuur 9 variant 3 uit de alternatievenstudie tracé Zenne (OMGEVING i.s.m. SBE)



## 7.2 BOUWMEESTER SCAN HALLE

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



Figuur 10 Kaart transitieagenda – eindrapport Bouwmeester Scan Halle

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

1. Continuïteit in de groenstructuur: groen tot in het stadshart.

Halle is omringd door drie landschappen, het Hallerbos, het Pajottenland en de Zennevallei, die de basis kunnen vormen voor de toekomstige stedelijke structuur. Het is van belang dat de landschappen bereikbaar zijn via recreatieve fietsroutes vanuit het stadshart, daarnaast kunnen zijtakken van de Zennevallei in de binnenstad meer zichtbaar gemaakt worden en meer ruimte krijgen.

2. Bereikbaarheid als voorwaarde: infrastructuur als structurgevend element voor toekomstige ontwikkelingen

Het kanaal Brussel-Charleroi is een regionale corridor met een groen-blauw karakter die fietsers binnen 45 minuten naar centrum Brussel brengt. Tezamen met het wegennet biedt het kansen om de stadskern af te bakenen en verdere uitbreiding richting het buitengebied tegen te gaan. Daarbij kan de stationsomgeving als regionale hub gezien worden en als een locatie voor duurzame verdichting. Stations Lembeek en Buizingen kunnen fungeren als lokale hubs. In de toekomst kunnen aan deze drie mobiliteitshubs pendelaars overstappen op lokaal openbaar vervoer of de fiets, waardoor de binnenstad autoluw kan gemaakt worden.

3. Kernversterking: het verenigen van twee stadshelften.

De historische stadskern van Halle ligt binnen de oude stadsvesten, maar de huidige nieuwe binnenstad ligt wel aan twee kanten van de Zenne met het station als middelpunt. Om deze twee helften met elkaar te verbinden, is de nieuwe fiets- en voetgangersbrug ten noorden van het station van belang. Daarnaast streeft Halle naar een fiets- en voetgangersvriendelijke binnenstad, waardoor een strenger parkeerbeleid noodzakelijk zal zijn en een langzame uitfasering van het parkeren van auto's in de binnenstad.

## 8 FEITELIJKE EN JURIDISCHE CONTEXT VAN HET PLANGEBIED

### 8.1 FEITELIJKE CONTEXT

Kaart 5 feitelijke context

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

Site De Bres kent volgende functies:

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

Figuur 11 bestaande ruimtelijke structuur



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

De Zenne en het kanaal flankeren de oostzijde van het projectgebied. Deze waterlopen bepalen van oudsher mee het beeld van Halle. Zij zijn drager van een bovenlokaal traag netwerk en van de noord-zuid gerichte, veeleer fragmentaire groene ruimte. In het zuiden sluit deze groene ruimte aan op de Zenneparkstructuur van het Albert- en Elisabethpark. Aan de oostelijke zijde van het plangebied loopt een dichte groenstrook langsheen de Zennerivier en langsheen het kanaal Brussel-Charleroi. De groenstrook ter hoogte van Willamekaai bestaat uit een bomenrij, afgewisseld met struiken en grasland.

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

## 8.2 JURIDISCHE CONTEXT

### 8.2.1 PLANNEN VAN AANLEG

#### GEWESTPLAN

Kaart 6 gewestplan

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

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

#### BIJZONDERE PLANNEN VAN AANLEG (BPA)

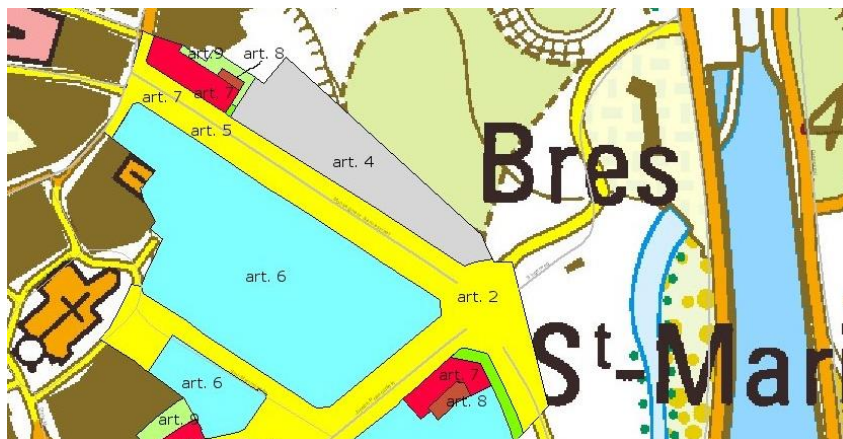
Kaart 7 BPA Recreatiezone De Bres

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

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

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

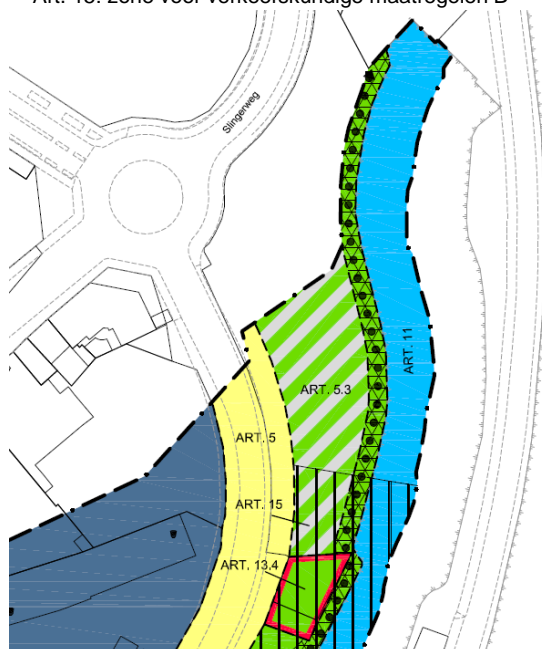
- Art. 2: openbare weg
- Art. 4: openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen
- Art. 5: strook voor achterbouw
- Art. 7: aaneengesloten bebouwing
- Art. 8: zone voor bijgebouwen
- Art. 9: koeren en tuinen



#### RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN (RUP)

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

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



### 8.2.2 VERKAVELINGEN

Er zijn geen verkavelingen van toepassing in het plangebied.

### 8.2.3 ROOILIJNPLANNEN

Er zijn geen rooilijnplannen van toepassing in het plangebied.

### 8.2.4 ATLAS DER BUURTWEGEN

Kaart 8 Atlas der Buurtwegen

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

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

- Buurtweg nr. 59
- Buurtweg nr. 60

### 8.2.5 ATLAS DER WATERLOPEN

Kaart 9 Atlas der waterlopen

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

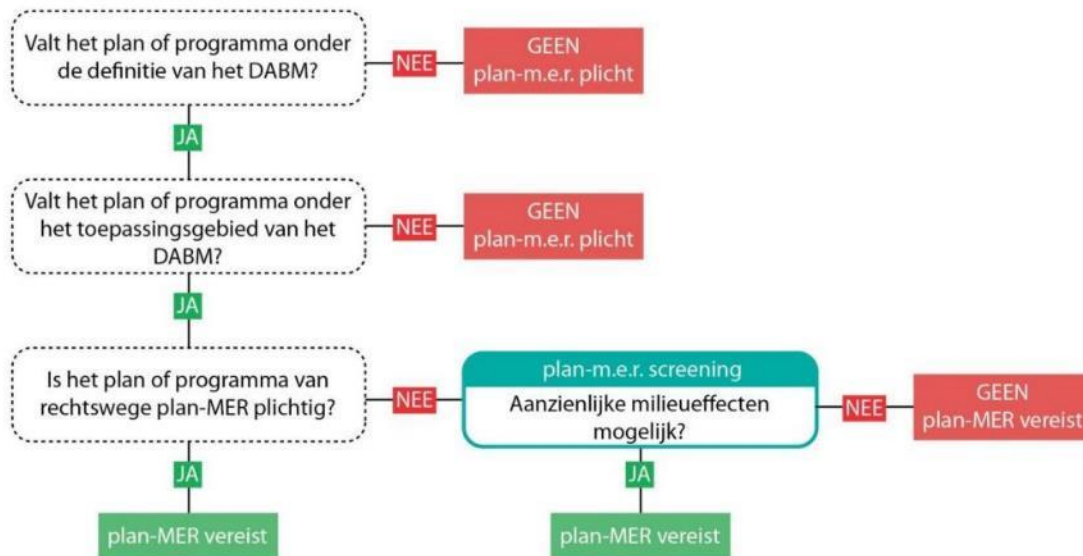


## 9 AFTOETSING PLAN-MER-PLICHT

Overeenkomstig het plan-MER-decreet (decreet houdende de Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid - D.A.B.M. - B.S. 20/06/20007) dienen geval per geval de volgende drie fases te worden doorlopen om al dan niet te kunnen besluiten tot een plan-MER-plicht:

- stap 1: nagaan of het plan valt onder de definitie van een plan volgens het D.A.B.M. (art. 4.1.1. §1 4°)
- stap 2: nagaan of het plan onder het toepassingsgebied van het D.A.B.M. valt. (art. 4.2.1. en 4.2.2.)
- stap 3: nagaan of het plan onder de plan-MER-plicht valt.

Figuur 12 bepaling plan-m.e.r.-plicht (bron richtlijnboek milieueffectrapportage)



### 9.1 DEFINITIE VAN EEN PLAN

De definitie van plan of programma bevat volgens het decreet drie voorwaarden die **tegelijkertijd** moeten worden vervuld.

- Decretale of bestuursrechtelijke bepalingen moeten voorschrijven dat een plan of programma wordt opgesteld en/of vastgelegd.
- Het moet gaan om een plan of programma dat door een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau is opgesteld.
- Het plan of programma moet via een wetgevingsprocedure door het parlement of de regering of door een instantie (regionaal, provinciaal, of lokaal niveau) worden vastgesteld.

Het plan waarvoor deze startnota wordt opgesteld is een gemeentelijk RUP. Dit plan valt onder de definitie want er is voldaan aan de drie voornoemde voorwaarden.

## 9.2 TOEPASSINGSGEBIED

Vervolgens moet worden nagegaan of het betrokken plan onder het toepassingsgebied van het D.A.B.M. valt. Volgens het decreet wordt het toepassingsgebied in twee categorieën plannen en programma's opgesplitst:

1. plannen of programma's, of de wijziging ervan, die het kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project
2. plannen of programma's, of de wijziging ervan waarvoor, gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling is vereist uit hoofde van artikel 36ter, §3, eerste lid van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Volgende plannen vallen niet onder het toepassingsgebied van het D.A.B.M. en zijn derhalve ook niet MER-plichtig:

1. plannen en programma's die uitsluitend bestemd zijn voor nationale defensie
2. financiële of begrotingsplannen en -programma's
3. plannen of programma's die worden medegefinancierd in het kader van de programmeringsperiode 2000 - 2006 betreffende EG-verordening nr. 1260/1999 van de Raad van 21 juni 1999 inzake de Structuurfondsen en de programmeringsperiode 2000 - 2006 en 2000 - 2007 van EG-verordening nr. 1257/1999 van de Raad van 17 mei 1999 inzake steun voor plattelandontwikkeling uit het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de landbouw.

Omdat een stedenbouwkundige vergunning voor een project enkel kan worden verleend als het voorgenomen project zich in de bestemming bevindt die overeenstemt met de bestemming, vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan, vormt het ruimtelijk uitvoeringsplan het kader op basis waarvan de stedenbouwkundige vergunning wordt toegekend. Het plan waarvoor deze nota wordt opgesteld, valt bijgevolg onder categorie 1 van het toepassingsgebied van het D.A.B.M. Tegelijk zijn de specifieke uitzonderingsregels van het decreet niet van toepassing.

## 9.3 PLAN-MER-PLICHT

In een laatste fase dient te worden bepaald of het plan - waarop het D.A.B.M. van toepassing is - plan-MER-plichtig is.

### 9.3.1 VAN RECHTSWEGE PLAN-MER-PLICHTIG

Bij plannen en programma's die 'van rechtswege' onderworpen zijn aan de plan-MER-plicht, is er geen voorafgaande toetsing vereist daar er op onweerlegbare wijze wordt vermoed dat deze plannen en programma's aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Men onderscheidt twee groepen van plannen en programma's:

1. plannen en programma's, of de wijzigingen ervan, die tegelijkertijd:
  - een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlage I en II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 opgesomde projecten
  - niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhouden
  - betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik (artikel 4.2.3., §2, 1° D.A.B.M.)
2. plannen en programma's of de wijziging ervan waarvoor gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist is (artikel 4.2.1., tweede lid D.A.B.M.).

Het plan voldoet binnen groep 1 'plannen en programma's' aan de eerste en aan de derde voorwaarde aangezien:

- het project dat op het plan kan volgen deel uitmaakt van de in bijlage I en II van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 opgesomde projecten (stadsontwikkeling - parking)



- het plan een RUP betreft en bijgevolg betrekking heeft op de ruimtelijke ordening.

Het plan voldoet binnen groep 1 'plannen en programma's' niet aan de tweede voorwaarde aangezien:

- De oppervlakte van het plangebied waarvoor een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd beperkt is. Bovendien gaat het om een al geordend en grotendeels ingericht gebied. De Raad van Vergunningsbetwistingen oordeelde in arrest RvVb/A/1819/0753 d.d. 19 maart 2019 dat een plan dat ongeveer 1% van het gemeentelijk oppervlak beslaat betrekking heeft op een klein gebied. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 8 ha. Gemeente Halle heeft een oppervlakte van ca. 4.500 ha. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 0,2% van de gemeentelijke oppervlakte. Gelet op de eerdere uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen is de oppervlakte van het plangebied waarvoor een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd zeer beperkt.

Wat groep 1 betreft, voldoet het voorliggende plan niet aan de drie cumulatieve voorwaarden. Het plan voldoet immers niet aan één van de drie vooropgestelde voorwaarden. Gelet op de grote afstand tussen speciale beschermingszones en het plangebied, is voor dit RUP geen passende beoordeling vereist. Dit betekent dat het plan waarvoor deze nota is opgesteld, niet van rechtsweg plan-MER-plichtig is.

#### 9.3.2 UITSLUITEND BESTEMD VOOR NOODSITUATIES

Plannen of programma's die sowieso niet onderworpen zijn aan de MER-plicht, zijn deze die uitsluitend bestemd zijn voor het omgaan met noodsituaties (bijvoorbeeld aardbevingen, overstromingen en terroristische aanslagen). In dat geval is er hoogdringendheid en geen tijd om die plannen en programma's aan een milieubeoordeling te onderwerpen. Hiervan is in dit geval geen sprake.

#### 9.4 CONCLUSIE

Bijgevolg moet overeenkomstig artikel 4.2.5. - 4.2.7. van het D.A.B.M. een onderzoek tot milieueffectenrapportage of screening worden doorlopen. Meer bepaald wordt nagegaan of het plan of programma aanzienlijke effecten kan hebben op de bestaande situatie voor mens en milieu.

## 10 ANALYSE VAN DE MOGELIJKE MILIEUEFFECTEN

### 10.1 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

Dit hoofdstuk beschrijft, analyseert op hoofdlijn en beoordeelt, waar nodig, op basis van de beschikbare informatie en studies, de mogelijke effecten van de nieuwe ontwikkelingen die het RUP zal toelaten dan wel verplichten ten opzichte van de huidige mogelijkheden volgens het geldend bestemmingsplan. De gevoeligheden van het plangebied worden, zoals bepaald in het D.A.B.M. artikel 4.2.8, per MER-discipline besproken. Volgende disciplines komen aan bod:

- ruimtelijke ordening
- mobiliteit
- bodem
- water
- flora, fauna en biodiversiteit
- landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- hinder en risico's
- energie- en grondstoffenvoorraad
- stoffelijke goederen
- samenhang tussen de genoemde factoren.

## 10.2 MOBILITEIT

### 10.2.1 HUIDIG BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

#### RUIMERE SITUERING

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

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

#### VOETGANGERS EN FIETSERS

Het plangebied grenst aan het noordoostelijk deel van het centrum van de stad Halle. Specifiek bevindt het zich op ongeveer 200 meter of circa 3 minuten wandelen van de Grote Markt. Door de ligging vlak bij het centrum zijn tal van voorzieningen (handel, publieke functies, scholen enz.) in de nabijheid gelegen, wat verplaatsingen te voet toelaat. Het station van Halle is via de nieuwe voetgangers- en fietsbrug direct bereikbaar vanuit het plangebied (ca 500 m).

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

Figuur 13 mobiliteit, interne ontsluiting trage wegen



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

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

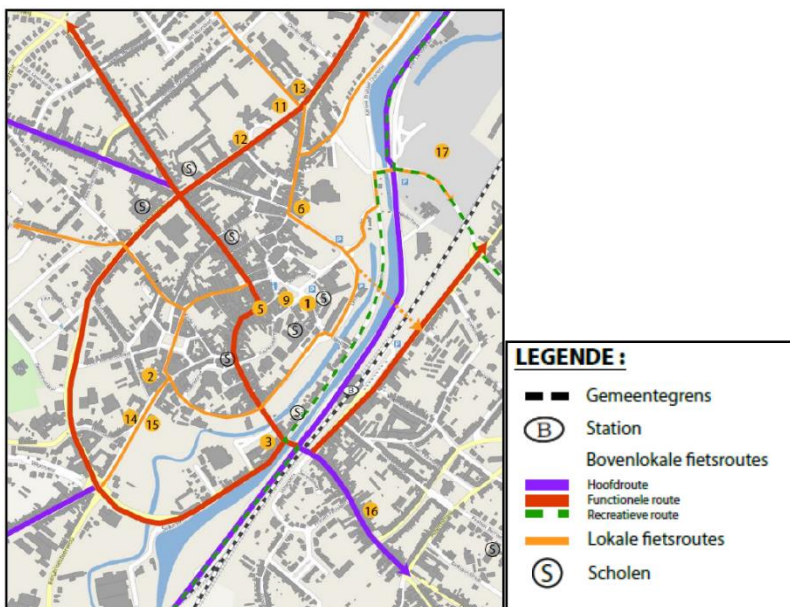
Uit de opgemaakte toestand van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk valt af te leiden dat de in beschouwing genomen wegen nagenoeg niet conform zijn uitgerust. Er is enkel een conforme fietsinfrastructuur voorzien langsheen het kanaal ten zuiden van de Bospoortbrug. De overige fietsinfrastructuur is ofwel niet aanwezig (aangeduid in het rood) ofwel niet conform (aangeduid in het oranje). Ook de hoofd fietsroute langs het kanaal is niet conform.

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

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

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

Figuur 14 Fietsassen stad Halle (bron: mobiliteitsplan 2012)



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

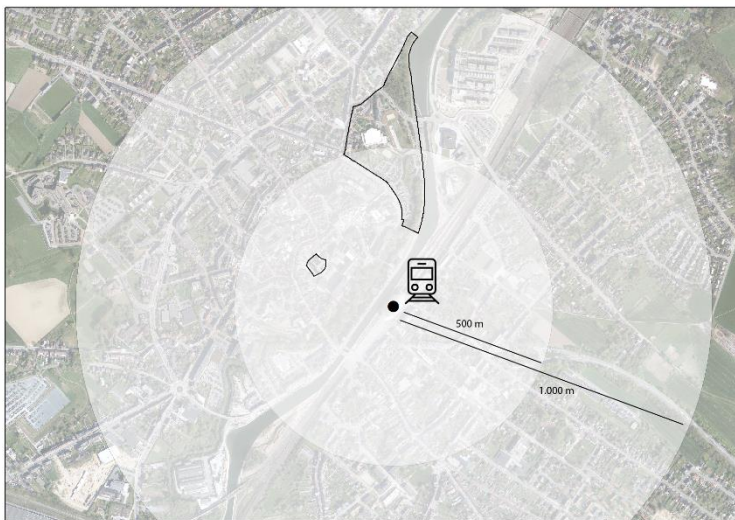
#### OPENBAAR VERVOER

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

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

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

Figuur 15 mobiliteit, ontsluiting door trein

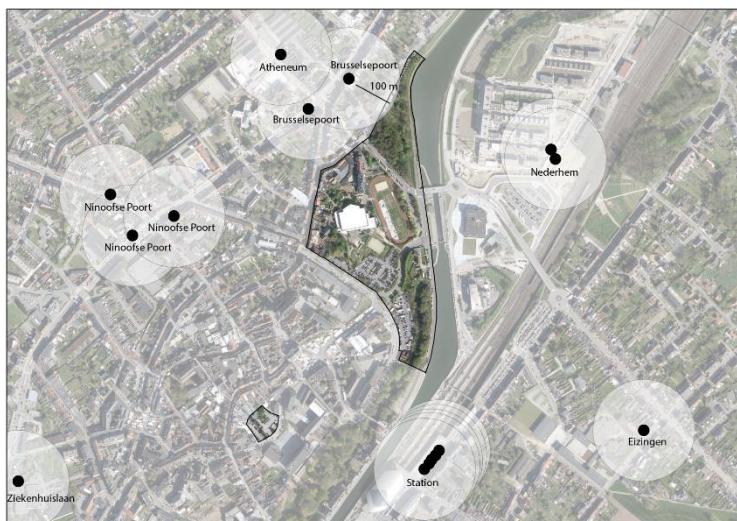


Het noordelijke deel van site De Bres is gelegen binnen een perimeter van 100 m rond busstation Brusselsepoort. Deze halte bedient meermaals per dag volgende buslijnen:

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



Figuur 16 mobiliteit, ontsluiting door bushaltes



Figuur 17 netplan De Lijn (bron Delijn.be)



#### GEMOTORISEERD VERKEER

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

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

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

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

Figuur 18 mobiliteit, ontsluiting De Bres



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

Figuur 19 mobiliteit, interne ontsluiting



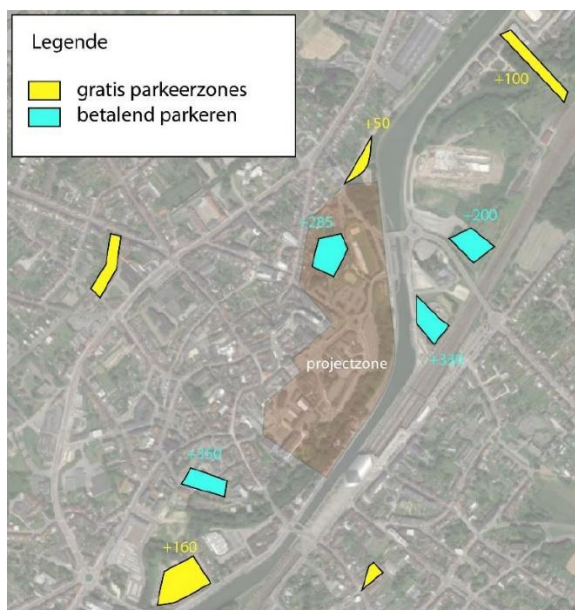
## 10.2.2 GEWENSTE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR VAN HET PLANGEBIED

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

In de haalbaarheidsstudie uit voor het stadsvernieuwingsproject J. Possozplein-Slingerweg-De Bres werd een voorkeurscenario voorgesteld dat tot stand kwam uit een doorgedreven onderzoek en uit besprekingen met de thematische werkgroep van de stad Halle. Het kadert binnen de ontwikkelde visie van de Stad Halle over de totale verkeerscirculatie en welke verbindingen in de stad geknipt als wel moeten worden behouden. Het mobiliteitsaspect van het inrichtingsplan handelt over de nieuwe parkeerorganisatie, de verbindingen voor fietsers en voetgangers en de verkeerscirculatie. Het plan werd goedgekeurd in 2016. De toekomstvisie is besproken in hoofdstuk 4.

### PARKEREN

Er gebeurt een drastische verschuiving van gratis naar betalend parkeren en dit zal een impact hebben op het autobebouw. In het plangebied van RUP De Bres wordt een gebundelde parkeervoorziening gerealiseerd met betalend parkeren voor 285 tot 305 wagens. Ter hoogte van de Scheepswerfkaai blijft het gratis parkeren behouden. Het basisconcept is als volgt opgebouwd:



Om een zeker parkeercomfort te garanderen aan de bewoners, en nabijheid te kunnen garanderen en zoekverkeer binnen de perken te houden, moeten lokale parkeerpockets gerealiseerd worden in de straat.

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



## VOETGANGERS



In het RUP wordt ingezet op een kwaliteitsvolle natuurcorridor langs het kanaal en wordt gemotoriseerd verkeer geweerd doorheen deze nieuwe groenzone. Het groene lint langs het kanaal voorziet in een voetgangers- en fietsverbinding die geen gemotoriseerd verkeer toelaat met uitzondering van dienstverkeer. De nieuwe Nederhembrug krijgt gescheiden voetgangersvoorzieningen.

## FIETSERS



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

## GEMOTORISEERD VERKEER

Voor de circulatie van het autoverkeer vanaf Monseigneur Senciestraat worden twee mogelijkheden weerhouden. Deze zijn toegelicht onder punt 4.4.3. Enerzijds kan een nieuwe ontsluitingsweg vanaf Monseigneur Senciestraat worden aangelegd richting de Nederhembrug. Anderszijds kan de ontsluiting gebeuren naar N6 via Meiboom - Vanden Eeckhoudtstraat met een lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Brusselsesteenweg. Door beide scenario's wordt het doorgaand autoverkeer tegengegaan en het bezoekersparkeren voor de stad, het park en de sporthal wordt opgevangen in de nieuwe ondergrondse parkeervoorziening met ca 300 plaatsen.

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

### 10.2.3 CONCLUSIE

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

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

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

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

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

## 10.3 BODEM

### 10.3.1 BESCHRIJVING EN ANALYSE

Kaart 10 vereenvoudigde bodemkaart

Site De Bres bestaan bijna volledig uit antropogene bodem. Een antropogene bodem is door menselijke activiteiten teweeggebracht. De bodem bestaat uit afzetting uit alle denkbare materialen die door de mens zijn hergebruikt zoals natuurlijk sediment (b.v. toegepast als ophoogzand of ter verrijking van de bodem), of nieuw zijn gevormd zoals betongruis en puin.

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

Ook het onderzoek naar het mogelijk openleggen van de Zenne is nog lopende.

### 10.3.2 BEOORDELING

Bij het voorkeursalternatief met het parkeren onder een nieuwe sporthal bevinden er zich twee parkeerlagen onder de sporthal: één halfondergrondse bouwlaag met een hogere bouwhoogte (min. 3 meter) en één parkeerlaag daaronder. De parkeerlagen lopen gedeeltelijk door onder het voorplein. Daardoor ontstaat er een licht verhoogd terras aan de voorkant. Vandaag is de bestaande sporthal reeds ingegraven in het reliëf. De nieuwe parkeergarage zal niet dieper ingegraven worden dan het diepste punt van de bestaande constructie. De bijkomende ingrepen in de bodem zullen eerder beperkt zijn.

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

## 10.4 RUIMTELIJKE ORDENING

### 10.4.1 BESCHRIJVING EN ANALYSE

De relevante ruimtelijke aspecten zijn hier de bestaande bestemmingen en functies. De effecten op deze ruimtelijke aspecten zijn kwalitatief beschreven.

Kaart 7 grafisch plan BPA Recreatiezone De Bres

In het plangebied zijn vandaag 2 BPA's en 1 RUP van toepassing (zie 3.2.1).

Kaart 4 feitelijke context

Plangebied BPA Recreatiezone De Bres heeft een groene invulling. De overige delen van het plangebied site De Bres zijn eerder urbaan.

### 10.4.2 BEOORDELING

Het voorgenomen plan zal de bepalingen van de huidige plannen van aanleg vervangen met het oog op de realisatie van de nieuwe toekomstvisie, zoals een groene parkaanleg, de realisatie van een parkeervoorziening, een toekomstperspectief voor de sporthal, een nieuwe verkeerscirculatie, een afwerking van de bebouwingswanden, de eventuele openlegging van de Zenne, enz.

De bestaande juridische context ligt in dezelfde lijn, maar de detaillering is erg achterhaald.

## 10.5 WATER

### 10.5.1 BESCHRIJVING EN ANALYSE

#### WATERLOPEN EN OVERSTROMINGSGEVOELIGHEID

Kaart 11 watertoets- overstromingsgevoelige bodem

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

Het RUP maakt een verplaatsing van deze waterloop mogelijk in functie van de nieuwe duiker onder het kanaal. Hierdoor zal de Zenne over een lange afstand open gelegd kunnen worden en deel uitmaken van het voorgenomen park in het plangebied.

In het oosten van het plangebied bevindt zich een effectief overstromingsgevoelige zone. In het noorden van het plangebied bevindt zich een mogelijk overstromingsgevoelige zone.

De effectief overstromingsgevoelige gebieden zijn de gebieden waar recent nog wateroverlast werd vastgesteld of waarbij de overheid over modellen beschikt die aantonen dat het gebied minstens één keer om de 100 jaar last heeft van overstromingen.

De mogelijk overstromingsgevoelige gebieden zijn gebieden waarvan de overheid niet op de hoogte is over bepaalde overstromingen in het (recente) verleden. Enkel bij heel extreme weersomstandigheden of bij defecten aan de waterkering (bv. een dijkbreuk) is wel wateroverlast mogelijk in deze gebieden. De kans op overstroming in dit gebied ligt beduidend lager dan in het 'effectief overstromingsgevoelig gebied'.

#### GRONDWATERSTROMINGSGEVOELIGHEID

Kaart 12 grondwaterstromingsgevoeligheid

Grondwaterstroming is de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel. Voor de watertoets, die onder meer van belang is voor het evalueren van geplande bouwwerken, gaat de aandacht in de eerste plaats uit naar de ondiepe grondwaterstroming. Deze stroming kan worden beïnvloed of verstoord door ondergrondse constructies: tunnels, schachten, kelders, ondergrondse garages, damwanden, kwelschermen e.d. Voor dergelijke constructies zijn meestal ook uitgravingen nodig, en vaak gaat de aanleg of de instandhouding ervan ook gepaard met het onttrekken van grondwater door drainering, tijdelijke bemaling of permanente bemaling.

Het plangebied is voor het oostelijke deel zeer gevoelig voor grondwaterstroming. Wanneer in de zeer gevoelige gebieden een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 3m of een horizontale lengte van meer dan 50m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie. Het westelijke deel van het plangebied is slechts matig gevoelig voor grondwaterstroming. Wanneer in de matig gevoelige gebieden een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 5m en een horizontale lengte van meer dan 100m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

De mogelijke ondergrondse constructies worden voorzien in het westelijke gedeelte van het plangebied. De ondergrondse constructies die deel uit maken van de mogelijke ontwikkelingen binnen RUP, zijn aanzienlijk. De ontwikkelingen zullen waarschijnlijk aanleiding geven tot het voorzien van grote ondergrondse constructies bestaande uit één of twee ondergrondse bouwlagen. Bij het voorkeursalternatief met het parkeren onder een nieuwe sporthal bevinden er zich twee parkeerlagen onder de sporthal: één halfondergrondse bouwlaag met een hogere bouwhoogte (min. 3 meter) en één parkeerlaag daaronder. De parkeerlagen lopen gedeeltelijk door onder het voorplein. Daardoor ontstaat er een licht verhoogd

terras aan de voorkant. Vandaag is de bestaande sporthal reeds ingegraven in het reliëf. De nieuwe parkeergarage zal niet dieper ingegraven worden dan het diepste punt van de bestaande constructie.

#### INFILTRATIEGEVOELIGHEID

Kaart 13 infiltratiegevoeligheid

Het plangebied is een niet-infiltratiegevoelige bodem.

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems ten behoeve van de watertoets geeft aan in welke gebieden 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. Bovendien staat infiltratie in voor de aanvulling van de grondwatervoorraden en zodoende voor het tegengaan van verdroging van watervoerende lagen en van waterafhankelijke natuur.

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

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

#### EROSIEGEVOELIGHEID

Kaart 14 erosiegevoeligheid

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

Een belangrijke ingreep om erosie tegen te gaan is het voorkomen dat de bodem kaal blijft, dus het bedekken van de bodem met gras en beplanting. Aangezien het plan voorziet in de realisatie van een park (zonder landbouwactiviteiten), kan gesteld worden dat aan deze aanbeveling voldaan wordt. Bij de inrichting van het park kan ook gezocht worden naar het voorzien van terrassen en dammetjes langs de hoogtelijnen op steile hellingen. Er zal in het RUP opgenomen worden dat de inrichting van de bestaande en nieuwe hellingen rekening gehouden moet worden met een inrichting die erosie tegengaat.

#### BEKKENBEHEERPLAN

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

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

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

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

De cluster 'Zenne ten zuiden van BHG' is ,iet geselecteerd als speerpuntgebied of aandachtgebied. De gebiedsspecifieke acties met betrekking tot deze zone zijn gericht op het aanpakken van de verontreiniging en de overstromingsgevoeligheid.

#### AFVALWATERBELEID

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



- centraal gebied
  
- zoneringsplan: clusters:
- collectief te optimaliseren buitengebied
- Individueel te optimaliseren buitengebied - IBA - gepland

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



De aansluiting op de riolering is terug te vinden in het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM II). Het afvalwaterbeleid is een aandachtspunt dat bij de uitwerking van de concrete plannen moet worden bekeken.

## 10.5.2 BEOORDELING

Het voorgenomen plan zet sterk in op ontharding van wegenis en parkeerterreinen, de inrichting van een park en het open leggen van een waterloop (Zenne). Dit heeft een positief effect op de infiltratie van hemelwater.

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

Vandaag is de bestaande sporthal reeds ingegraven in het reliëf. De nieuwe parkeergarage zal niet dieper ingegraven worden dan het diepste punt van de bestaande constructie. De bijkomende ingrepen in de bodem zullen eerder beperkt zijn, aldus ook het effect op de grondwaterstroming. Overleg met de bevoegde instanties bij het verder uitwerken van het RUP en het concrete plan voor de ondergrondse garage is aangewezen.

Voorlopig zijn voor de Zenne in het plangebied nog twee mogelijkheden, namelijk het wel of niet doortrekken van de opengelegde Zenne doorheen het plangebied. Voor de openlegging van de Zenne in het plangebied (voorkeursalternatief) zal er uiteraard wel een ingreep in de bodem noodzakelijk zijn. Het grondwater zal in evenwicht komen met de waterhuishouding van de nieuwe vallei.

Aangezien het plan voorziet in de realisatie van een park (zonder landbouwactiviteiten), kan gesteld worden dat aan de aanbevelingen voor het tegengaan van erosie voldaan wordt. Bij de inrichting van het park kan ook gezocht worden naar het voorzien van terrassen en dammetjes langs de hoogtelijnen op steile hellingen. Er zal in het RUP opgenomen worden dat de inrichting van de bestaande en nieuwe hellingen rekening gehouden moet worden met een inrichting die erosie tegengaat.

Voor wat betreft de watertoets kan worden gesteld dat het plan geen aanzienlijk negatieve effecten veroorzaakt.

## 10.6 BIODIVERSITEIT

### 10.6.1 BESCHRIJVING EN ANALYSE

#### BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART

Kaart 15 biologische waarderingskaart

De Biologische Waarderingskaart (BWK) is een inventarisatie van het biologische milieu en de bodembedekking van Vlaanderen en Brussel.

Het noordelijke en zuidelijke deel van het plangebied is gelegen binnen een biologisch waardevolle zone. Het betreft in het noorden een biologisch waardevolle waterloop, mesofiel hooiland, soortenarm permanent cultuurgrasland en een bomenrij met dominantie van populier. Het zuidelijke deel bestaat uit een biologisch waardevolle waterloop, opslag van allerlei aard en een bomenrij.

## VEN-GEBIEDEN

Kaart 16 natuurbeschermingen

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) is een selectie van de waardevolste en gevoeligste natuurgebieden in Vlaanderen. Het zijn die gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen om een representatief staal van de Vlaamse natuur duurzaam in stand te kunnen houden.

Binnen het plangebied bevindt zich geen VEN-gebied. In de ruime omgeving van het plangebied zijn geen VEN-gebieden gelegen.

## VOGEL- EN HABITATRICHTLIJNGEBIEDEN

Kaart 17 natuurbeschermingen

De Europees beschermde natuur is gebaseerd op twee richtlijnen: de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Vogelrichtlijn definieert richtlijnen op Europees niveau voor de bescherming en het beheer van in het wild levende vogelsoorten, in de eerste plaats met betrekking tot menselijke activiteiten (jacht, verstoring, ...). De habitatrichtlijn richt zich op in het wild levende soorten en hun habitats.

Binnen het plangebied bevindt zich geen vogel- of habitatrichtlijngebied. In de ruime omgeving van het plangebied (2 km) zijn geen vogel- of habitatrichtlijngebieden gelegen.

## ERKENDE NATUURRESERVATEN

Kaart 17 natuurbeschermingen

Binnen het plangebied of in zijn ruime omgeving (2 km) zijn geen erkende natuurreservaten gelegen.

## 10.6.2 BEOORDELING

Het voorgenomen plan beoogt de realisatie van een park, dat daarenboven kadert in het ruimer geheel van het Landschapspark Halle. Dit zal de kansen voor een betere biodiversiteit verhogen.

## 10.7 LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

### 10.7.1 BESCHRIJVING EN ANALYSE

#### BESCHERMDE MONUMENTEN

Kaart 17 beschermd erfgoed

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

1. Herenhuis: gevel (Dekenstraat 20, Halle)

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

#### BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN

Kaart 18 beschermd erfgoed

De beschermde stads- en dorpsgezichten zijn, volgens het Onroerenderfgoeddecreet art. 2.1. 45, een groepering van onroerende goederen met de omgevende bestanddelen die door hun erfgoedwaarde van algemeen belang zijn. De 'ondersteunende' zones uit de vroegere definitie van een stads- of dorpsgezicht worden beschouwd als overgangszones.

Binnen het plangebied bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten. In de omgeving van het plangebied is beschermd stads- en dorpsgezicht Stadskern Halle gelegen. De historische stadskern is beschermd als stadsgezicht omwille van het algemeen belang gevormd door de:

- historische waarde (in casu stedenbouwkundige waarde)
- artistieke waarde (in casu esthetische waarde)

#### BESCHERMDE ARCHEOLOGISCHE SITE

Kaart 18 beschermd erfgoed

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

#### BESCHERMD LANDSCHAP

Kaart 18 beschermd erfgoed

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevindt zich geen beschermd landschap.

#### BESCHERMDE OVERGANGSZONE

Kaart 18 beschermde overgangszone

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

#### VASTGESTELD BOUWKUNDIG ERFGOED

Kaart 18 vastgesteld erfgoed

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

#### VASTGESTELD LANDSCHAPSRELICT

Kaart 19 vastgesteld erfgoed

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen vastgestelde landschapsrelicten.

#### VASTGESTELDE HISTORISCHE TUIN OF PARK

Kaart 19 vastgesteld erfgoed

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen vastgestelde historische tuinen of parken.

#### VASTGESTELDE HOUTIGE BEPLANTING MET ERFGOEDWAARDE

Kaart 19 vastgesteld erfgoed

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen vastgestelde elementen houtige beplanting met erfgoedwaarde.

#### VASTGESTELDE ARCHEOLOGISCHE ZONE

Kaart 19 vastgesteld erfgoed

Het plangebied maakt deel uit van vastgestelde archeologische zone Stadskern van Halle (vastgesteld van 19 februari 2016 tot heden).

De historische stadskern is een immense en complexe archeologische zone die het resultaat is van een eeuwenlange intense bewoning binnen de stedelijke grenzen, meestal een omwalling. De stadsplattegrond kent een cumulatief karakter en verschillende fasen, met een oude nederzettingkern die soms teruggaat op een vroeg- of pre-middeleeuwse aanwezigheid. Voor de afbakening is in eerste instantie gekeken naar het 19de-eeuwse gereduceerde kadaster omdat dit de eerste nauwkeurige kadasterkaart is die nog een tijdsbeeld geeft van voor de industrialisering.

#### ERFGOEDLANDSCHAP

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen erfgoedlandschappen.

#### ANKERPLAATS

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen ankerplaatsen.

## UNESCO-ERFGOED

Binnen het plangebied of in de directe omgeving van het plangebied bevindt zich geen Unesco-erfgoed.

### 10.7.1 BEOORDELING

Het voorgenomen plan zal de landschappelijke kwaliteiten van park en stadsrand versterken en de samenhang in het ruimer geheel van het Landschapspark Halle verhogen.

### 10.8 HINDER EN RISICO'S

Volgens de online RVR-toets van de dienst Veiligheidsrapportering<sup>1</sup> bestaan er in of nabij het plangebied geen bestaande Seveso-inrichtingen is. Het RUP garandeert dat er geen nieuwe Seveso-inrichtingen mogen worden gevestigd in het plangebied en nabij de woningen in de wijken rondom het plangebied. Daarom kan worden geconcludeerd dat er voor dit RUP geen ruimtelijke veiligheidsrapportage noodzakelijk (zie 10.13).

### 10.9 ENERGIE- EN GRONDSTOFFENVOORRAAD

Omdat er geen ontginningsgebieden aanwezig zijn en het plan geen invloed heeft op de energie- of grondstoffenvoorraden, is deze discipline niet relevant.

**Voor wat betreft energie- en grondstoffenvoorraad veroorzaakt het RUP geen betekenisvolle negatieve milieueffecten.**

### 10.10 STOFFELIJKE GOEDEREN

Omdat er geen onteigeningsplan wordt gekoppeld aan dit RUP, is deze discipline niet relevant.

**Voor wat betreft stoffelijke goederen veroorzaakt het RUP geen betekenisvolle negatieve milieueffecten.**

### 10.11 SAMENHANG TUSSEN FACTOREN

De samenhang tussen de genoemde disciplines is niet in die mate relevant dat ze een aparte beschrijving en beoordeling behoeft ten opzichte van de hoger genoemde effecten. De cumulatieve effecten van de genoemde disciplines zijn immers klein tot onbestaande.

<sup>1</sup> <https://www.milieuintfo.be/rvr/> zoals geraadpleegd op 14 januari 2021

## 10.12 CONCLUSIE

Op basis van de beschikbare informatie kan worden besloten dat ten gevolge van dit RUP geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. De opmaak van een plan-MER is niet nodig. Er zijn geen leemten vastgesteld die ervoor zorgen dat een effect niet kan worden beoordeeld. Gelet op de schaal van de ontwikkeling en het ontbreken van aanzienlijke milieueffecten wordt geconcludeerd dat er geen gewest- of landgrensoverschrijdende effecten zullen voorkomen.

## 10.13 ONDERZOEK NOODZAAK RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

Bij het opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan kan via de RVR-toets worden nagaan of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het plangebied. Het RUP De Bres maakt geen inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen mogelijk.

Resultaat RVR-toets:

- Er bevinden zich GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied.
- De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten.

**Er moet geen RVR worden opgesteld.** Het plan moet niet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid

Zijn er Seveso-inrichtingen gelegen binnen het plangebied of in de nabijheid ervan?

Teken het plangebied op de kaart om te zien of er binnen of in de nabijheid ervan Seveso-inrichtingen gelegen zijn.



Er liggen GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied.

Plangebied wijzigen

Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?

Met bedrijvigheid wordt de gebiedscategorie "bedrijvigheid" bedoeld zoals bepaald in [artikel 2.2.6, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening](#).

- Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland
- Nee, er is geen bedrijvigheid aanwezig noch gepland
- Ik weet het niet zeker

### Resultaat RVR-toets

- ✓ Er bevinden zich GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied.
- ✓ De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten.
- Er moet geen RVR worden opgesteld. Het plan moet niet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid



## 11 MOGELIJKE INZET VAN INSTRUMENTEN NAAST HET RUP

Het RUP De Bres legt de juridische basis vast op het vlak van bodembestemming, inrichting en beheer voor het plangebied. Maar de concrete invulling zal tijdens het ontwerpproces verder onderzocht en bepaald worden. Tijdens dit vervolgtraject worden de Vlaamse Bouwmeester en de Vlaamse Milieumaatschappij betrokken bij het aanstellen van de ontwerpers voor het park, de sporthal, de overdekte parking en de nieuwe woningen naast de sporthal. In juni 2021 zal de uitnodiging voor de ontwerpwedstrijd gepubliceerd worden. Het doel is om aan het begin van 2022 de winnaars van de ontwerpwedstrijd uit te roepen. Voor de verdere uitwerking van deze ontwerpen worden ook nog participatiemomenten georganiseerd. We willen dus in geen geval over een nacht ijs gaan.

### 11.1 LANDSCHAPSPARK HALLE

Het openleggen van de Zenne zal een impact hebben op het reliëf van het park. Er zal een helling gecreëerd worden naar de Zenne die een pak lager ligt. Dit werd al eens bekeken in de studie over het Landschapspark Halle. Maar dit landschapsontwerp zal nog gedetailleerder uitgewerkt worden. Ook het programma in het park zal tijdens de ontwerpfase verder bepaald worden. Bij het ontwerp zullen ook de noden en verlangens van de burgers en de omliggende scholen bevestigd worden.

### 11.2 SPORTHAL

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

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

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

### 11.3 RECHT VAN VOORKOOP

Om het openleggen van de Zenne niet te hypothekeren en alle functies in het park goed af te stemmen, wordt ter hoogte van het (toekomstig) tracé van de waterloop een voorkooprecht ingesteld. Het betreft de zone tussen Leide en Willamekaai en de omgeving van Slingerweg.



## II BIJLAGEN

De volgende bijlagen zijn opgenomen:

- Kaartenbundel
- Nota ontwerpend onderzoek
- Bespreking van de adviezen en reacties naar aanleiding van de adviesvraag en publieke consultatie
- Mobiliteitsstudie ikv haalbaarheidsstudie Possozplein-Slingerweg-De Bres (2016)



## COLOFON

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

