

GEmeentelijke COmmissie voor Ruimtelijke Ordening Stad HALLE

Verslag.

Datum : Woensdag 21 juni 2023.

Aanwezig : 12 / 17

Zie kopie aanwezigheidslijst in bijlage

Agendapunt(en):

1. Goedkeuring verslag vergadering 8 februari 2022.
2. RUP De Bres behandeling bezwaren.

Besproken document(en):

1. zie vermelde agendapunten

Volgende personen laten zich verontschuldigen :

Gerard Sodderland, Johan Nolmans, Dirk Dedonker, Ben Vanhoorebeek, Johan De Leener, Emiel Van Keerbergen, Peter Hanon, Kristof De Cuyper (secretaris van de GECORO)

Mevr Ann Lambrechts en dhr Peter Swinnen zijn aanwezig namens het ontwerp-team van het RUP.

1. Verslag vergadering 8 februari 2022 wordt goedgekeurd.

2. RUP De Bres: openbaar onderzoek – advies richting gemeenteraad

2.1. Situering:

De gemeenteraad stelde in zitting van 28 februari 2023 het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan De Bres voorlopig vastgesteld.

Daarna werd er een openbaar onderzoek georganiseerd omtrent het ontwerp-RUP De Bres met bijhorende mer screening van 8 maart 2023 tot en met 6 mei 2023.

Eventuele opmerkingen of bezwaren konden uiterlijk de laatste dag van het openbaar onderzoek digitaal of analoog worden bezorgd aan de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO). Dit kan via e-mail op ruimte@halle.be, via afgifte op het gemeentehuis tegen ontvangstbewijs of aangetekend per post aan de GECORO, Oudstrijdersplein 18, 1500 Halle.

Er werd tevens advies gevraagd aan de deputatie en het departement Omgeving omtrent de over de onverenigbaarheid, de strijdigheid en de niet-naleving vermeld in artikel 2.2.23 §2, eerste lid 1° en 2°.

Per brief van 29 maart 2023 werden de eigenaars van de goederen, gelegen binnen de omtrek van de zones waar het voorkeurecht geldt, bij aangetekend schrijven in hun woonplaats op de hoogte gesteld. Overeenkomstig art.2.4.1. dient dit te gebeuren ten laatste op de dag van de inwerkingtreding van het uitvoeringsplan.

Overeenkomstig artikel 2.2.21 § 5. van de VCRO dient de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening alle adviezen, opmerkingen en bezwaren te bundelen en coördineren en brengt de GECORO binnen negentig dagen na het einde van het openbaar onderzoek gemotiveerd advies uit bij de gemeenteraad. Het advies bevat de integrale adviezen van de deputatie en van het departement. Op hetzelfde ogenblik bezorgt de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening het college van burgemeester en schepenen de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren.

2.2. Resultaten openbaar onderzoek:

- Adviezen:

Deputatie Vlaams-Brabant dd.30.03.2023: uw dossier geeft geen aanleiding tot specifieke opmerkingen en wordt gunstig geadviseerd.

Departement omgeving: geen advies

- Bezwaren

In totaal werden er 7 bezwaarschriften ingediend binnen de termijn van het openbaar onderzoek

2.3. Toelichting evolutie RUP De Bres

Ann Lambrechts, vanwege de ontwerper D+A Consult nv licht de evolutie van het RUP toe en de wijzigingen ten opzichte van de versie plenaire vergadering waarover de GECORO advies op verleende.

Zie slides in bijlage.

De GECORO stelde volgende vragen naar aanleiding van deze toelichting:

- In het kader van de wedstrijd Open Oproep waren er drie ontwerpen. Zou het RUP ook de andere ontwerpen kunnen toelaten ? Geeft het RUP marge om andere projecten te kunnen toelaten ? Zijn deze andere ontwerpen ter inzage ?
Reactie: Andere ontwerpen zouden theoretisch kunnen binnen het RUP. Het RUP en de voorschriften zijn zo opgesteld dat er een marge is zoals bijvoorbeeld de overgang tussen zone voor park en zone voor gemeenschapsvoorziening en stedelijke functies of bij de indicatieve aanduiding van de ontsluiting van het parkeergebouw.
- Het gekozen voorkeursontwerp werd besproken op de GECORO-vergadering van 7 september 2022. De andere ontwerpen zijn online te vinden (nvdr: <https://vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/open-oproep/projecten/oo4201-halle-sporthal-en-omgeving>).

2.4. Toelichting bezwaren en technische beoordeling door Ann Lambrechts vanwege de ontwerper D+A Consult nv aan de hand van de synthesesnota.

Ter voorbereiding van de GECORO-vergadering werd aan de leden volgende documenten overgemaakt:

- Ontwerp-behandeling bezwaren en adviezen openbaar onderzoek RUP De Bres (uitgebreide en synthese versie)
- Mobiliteitsstudie Mint 9 juni 2023

Mevr Ann Lambrechts licht de bezwaren en voorstel van behandeling toe aan de hand van de synthese-versie.

Tijdens deze toelichting werden volgende bemerkingsen gemaakt door de GECORO:

- Bezwaar 2.3. betreft een brug van NMBS-parking naar de stad hetgeen Unizo een positieve insteek vindt maar vreest dat deze niet zal gerealiseerd worden en op die manier een effect zal hebben op de psychologische afstand van de parkings.
- Bezwaar 4.2.: wellicht is er een verwarring tussen het concept voorkooprecht en onteigening hetgeen hier niet van toepassing is. De VWW als eigenaar staat als begunstigde gezien ook de andere zone (horecazaak aan Leide) onder hetzelfde voorschrift valt.
- Bezwaar 5.1.: dat er geen plan-MER noodzakelijk is betekent niet dat er geen project-MER nodig is bij de omgevingsvergunning
- Bezwaar 5.12: er wordt een gemeentelijke raad voor lokale economie opgericht.
- Bezwaar 5.3.: discussie over wat juist de oorsprong is geweest van de overstrooming van het kanaal in 2010. Of: overstrooming: kanaal heeft als buffer gediend voor het water van de Zenne en is op die manier overstroomd. Of een ongelukkige en niet goed gecoördineerde bediening van de sluzen en stuwen op kanaal en Zenne.

Algemene opmerking politieke vertegenwoordiger(s):

- In documenten van gemeenteraad bij de voorlopige vaststelling staat dat er op het Possozplein geen parking meer zou zijn. Hieromtrent werd een nieuw beleidsstandpunt ingenomen waarbij verzekerd wordt dat het Possozplein zijn parking-functie zal behouden. Het wordt betreurd dat dit niet van bij aanvang het geval was.
- Stelt zich vragen bij de studie van Mint. De capaciteit van de parkeergebouw zal te weinig zijn.
- NMBS-parking als parking voor schoolkinderen naar voor schuiven bewijst de vraag over de bijkomende brug

Opmerking schepen Ceunen:

De actualisatie van het mobiliteitsplan is een lang proces waarvoor op heden een ruime participatie wordt georganiseerd. De studie van Mint die werd overgemaakt is een voorafname die een antwoord wenste te bieden aan vraagstellingen die uit het openbaar onderzoek naar boven kwamen. De schepen wijst tevens op het lange traject met alle scholen om aan een modal shift te werken en op het feit dat de week van de duurzame gemeente dit jaar in teken staat van het onderwijs.

21 uur: Ann Lambrechts, Peter Swinnen, en de politieke vertegenwoordigers verlaten de vergadering.

2.5. Behandeling adviezen en bezwaren

De voorzitter vraagt dat elk lid dat persoonlijk belang heeft de vergadering verlaat. Kris De Bois meldt er enkel als UNIZO-vertegenwoordiger aanwezig te zijn en in deze geen persoonlijk belang heeft.

In bijlage wordt het advies van de GECORO omtrent de behandeling van de adviezen en bezwaren in het kader van het openbaar onderzoek omtrent het ontwerp-RUP De Bres gevoegd.

Bijlagen bij het verslag:

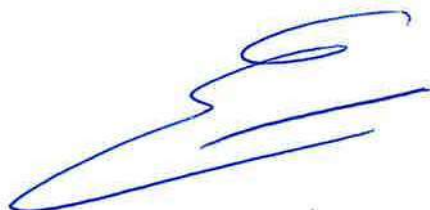
- aanwezigheidslijst
- Advies deputatie Vlaams-Brabant dd.30.03.2003
- Slides toelichting RUP De Bres
- Behandeling adviezen en bezwaarschriften

Einde vergadering 22u50

Volgende vergadering : op afroep

Verslag opgesteld te Halle op : 21 juni 2023

De plaatsvervangend secretaris
Korneel Ponsele



Voorzitter
Isabelle Loris



BEHANDELING ADVIEZEN EN BEZWAARSCHRIFTEN

RUP DE BRES

BEHANDELING ADVIEZEN

Departement Omgeving

Het departement Omgeving heeft geen advies uitgebracht

Provincie Vlaams-Brabant

Provincie Vlaams-Brabant stelt dat het dossier van het RUP geen aanleiding geeft tot specifieke opmerkingen en gunstig wordt geadviseerd.

BEHANDELING BEZWAARSCHRIFTEN

Bezwaar 1 – namens de werkgroep Trage Wegen Zuidwest-Brabant

nr.	Voorwerp van bezwaarschrift	behandeling
1	De bestaande tragewegverbindingen moeten in het hele plangebied ook minstens (ongeveer gelijkwaardig qua ligging en afstand als nu) worden behouden. Deze opmerking slaat voornamelijk op de zone rond de huidige sportzaal. Het komt ons voor dat de bestaande tragewegverbindingen niet duidelijk zijn geïnventariseerd.	Het planvoornemen legt ook geen hypotheek op behoud van de aanwezige tragewegverbindingen. Bovendien kunnen doorheen het gebied bijkomend tragewegverbindingen worden aangelegd. Daarnaast merken we op dat de gemeentewegen, die voorheen buurtwegen waren, zijn geïnventariseerd (zie scopingnota dd. 16 januari 2023 (p. 53). Zie ook kaart 10 van de kaartenbundel.).
2	De toelichtende schetsen presenteren een bijkomende voet- en fietsbrug over het kanaal rechtover de Groene Dreef. Goed dat de voorschriften de ontwikkeling van zulke brug en de nodige aansluitingen toelaat. We kunnen een dergelijke bijkomende brug niet meteen of zelfs in de wat verdere toekomst verwachten, terwijl de Klarabrug er al ligt. Daarom vragen we ook een uitbreiding van de planzone aan de Leide ten zuiden van de Puzles en voor deze uitbreiding gepaste voorschriften die een logische doortrekking van de Klarabrug over de waterloop Leide richting de straat Leide en het uiteinde van het Possozplein bij de rotonde mogelijk maken.	Bezwaariener maakt niet aannemelijk dat de keuze tot al dan niet opname zou zijn gesteund op onjuiste feitelijke gegevens of dat de beslissing daaromtrent kennelijk onredelijk zou zijn. Het is immers zo dat een mogelijke doorsteek vanaf de Leide naar de Klarabrug zich zal situeren binnen de bestemmingen van het gewestplan die niet zijn opgenomen in het RUP of die zijn opgenomen in de ‘zone voor verkeerskundige maatregelen B – overdruk’ uit RUP Parklaan-Zenne-Vondel. Deze bestemmingen ondersteunen een dergelijke doorsteek waardoor het niet noodzakelijk is om de plancontour van voorliggend RUP uit te breiden om voor deze zone een herbestemming door te voeren.
3	Het RUP bevat geen visie betreffende de toekomst van de sluiswachtswoningen. Het instellen van een voorkooprecht lijkt ons niet voldoende duidelijkheid te brengen.	Deze woningen worden in de zone voor park opgenomen. <i>Krachtens het stedenbouwkundig voorschrift van art. 9.2.1. “Toegelaten werken” worden in het parkgebied in principe enkel die werken, handelingen en wijzigingen toegelaten die gericht zijn op het herstel, de instandhouding en de bescherming van natuur, bos, landschap en recreatie en de ecologische en cultuurhistorische waarden. Evenwel worden ook toegelaten : “de bestaande zonevreemde bebouwing van sluisenierswoningen en horecavoorziening”.</i> <i>Tevens wordt op de woningen een voorkooprecht gelegd. De stedenbouwkundige voorschriften bepalen onder artikel 9.5. waar op het grafische plan het voorkooprecht geldt, nl. door de blauwe dikke stippe lijn in de parkzone.</i>

	<p>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. Dit betreft de reeds aanwezige bebouwing in deze zone (sluiswachterswoningen en gebouwen huidige Puzzles) .</p> <p>De visie is dus dat - in een eerste fase -, de sluiswachterswoningen op een stedenbouwkundig aanvaardbare manier kunnen voortbestaan, maar ook dat - in een tweede fase -, bij verkoop het voorkooprecht kan worden uitgeoefend ten behoeve van het openleggen van de Zenne en de parkaanleg.</p>
<p><i>De GECORO besluit om het bezwaar niet te aanvaarden</i></p>	

Bezwaar 2 - Unizo

nr.	Voorwerp van opmerking	behandeling
1	<p>Inzake de ruimte voor detailhandel verwijzen we naar artikel 8 van de stedenbouwkundige voorschriften "Zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies" en meer bepaald het onderdeel "nevenfuncties" dat detailhandel nog zou toestaan. Wij menen dat deze ene nevenbestemming in vraag moet worden gesteld.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unizo maakte in 2019 een inventaris van het kernwinkelvegebied en vergeleek deze met een voorgaande Locatus-inventaris van 2008 (zoals opgenomen in het Strategisch Commercieel Plan van de stad Halle). Deze inventaris gaf aan dat de leegstand in ons centrum quasi volledig kan worden toegeschreven aan de detailhandel. De vraag naar aanvullende oppervlakte is op zijn zachtst gezegd twijfelachtig te noemen. • De stad heeft op dit vlak geen beleidsinitiatieven genomen, laat staan een visie ontwikkeld. De vroegere concentratie van handelszaken in de auto vrije zone heeft zich bijgevolg verspreid over de rest van het centrum. Gecombineerd met de toenemende leegstand, geeft dit de perceptie van een ergere leegloop dan het geval is. We zouden als Unizo liever zien dat de stad veel nieuwe zaken kan aantrekken, maar alles wijst er op dat elke bijkomende handsoverlakte de rest van het centrum enkel verder onder druk zal zetten. • Zodus vragen wij deze nevenbestemming te schrappen uit het voorschrift. Horeca, dienstverlening en ambachtelijke bedrijven kunnen ons inziens wel. Horeca zal ongetwijfeld een meerwaarde vormen voor het landschapspark en de andere bestemmingen passen wel in een heroriëntatie van een traditioneel handelscentrum naar een bedrijvige stadskern, een visie dewelke wij reeds meermaals hebben onderschreven. 	<p>De GECORO stelt voor om detailhandel (vermeld als kleinwinkelbedrijf in artikel 8.2) als nevenbestemming uit voorschriften van artikel 8 te schrappen gelet op het feit dat het mogelijk maken of toelaten van deze functie niet vereist is om het masterplan in al zijn kwalteten en doelstellingen te kunnen realiseren. Het weren van de detailhandel valt te motiveren vanuit de wens bijkomende leegstand in de binnenstad en versnippering van het kleinhandelcentrum te vermijden.</p> <p>Wel moet genoteerd worden dat de mogelijke impact van deze nevenbestemming op de detailhandel zeker niet significant zou zijn. Want krachtens het stedenbouwkundig voorschrift van art. 8 voor "de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies", zijn als "nevenfuncties" mogelijk "voor zover deze in totaal minder dan een derde van de totale bruto-vloeroppervlakte uitmaken: wonen, kleinwinkelbedrijven en horecazaken, kantoren en ambachtelijke bedrijven. De parkeerplaatsen voor deze functies kunnen gebundeld worden in open lucht of binnen bebouwing".</p> <p>Dit betreft een tot minder dan 1/3 van de totale bruto-oppervlakte beperkte nevenfunctie, teneinde een planologisch evenwicht te vormen ten aanzien van de hoofdbestemming van gemeenschapsvoorzieningen inclusief collectieve en functiegerelateerde autostandplaatsen.</p> <p>Voor zover volgens deze nevenfunctie ook kleinwinkelbedrijven - en dus geen grootwinkelbedrijven -, mogelijk zijn, maken zij deel uit van het centrum van Halle en horen zij daar ook thuis.</p> <p>Een loutere bewering van leegstand toe te schrijven aan detailhandel in het centrum van Halle verantwoordt niet dat zo'n functie wordt uitgesloten in een planologisch instrument met een zekere aantrekkingskracht op de bevolking (om zich te ontspannen of te sporten). Dit zal ook bijdragen tot de ontwikkeling van een levendige plint. De effecten worden gunstig ingeschat (zie scopingnota dd. 16 januari 2023 (p. 28)).</p>

	<p>Het Planteam heeft over de leegstand trouwens op 2 september 2021 overwogen: "Enkele mensen zijn bezorgd dat er meer winkelleegstand zal komen, omdat het parkeren in het hart van de stad niet meer mogelijk zal zijn. Het planteam beschouwt het gebied De Bres wel degelijk als onderdeel van het centrum. Het principe van een groter centrumgebied met hoge verblijfskwaliteit en aangenaam wandelen van parkeerplaats tot voorzieningen, maakt deel uit van de toekomstvisie voor de stad, zoals geformuleerd in de Bouwmeester Scan. Dit moet ook opgenomen worden in de scopingnota." (zie verslag vergadering planteam dd; 2 september 2021)</p>
<p>2</p> <p>Hetzelfde artikel 8 bevat onder de titel "hoofdbestemming" ook meteen een plafond van 330 parkeerplaatsen. Laat duidelijk zijn dat we vanuit Unizo het idee ondersteunen om een geconcentreerder parkeervoorziening te realiseren. Meer nog: dit vormt de sleutel tot de opwaardering van de andere publieke ruimte. Het gaat ons niet om het principe, maar om de capaciteit: er wordt zonder meer een plafond ingesteld middels het RUP. Ons bezwaar is hier het stelligste: dit plafond is niet aanvaardbaar gelet op de slechte onderbouwing en de vele onzekerheden die rond het parkeren en de mobiliteit in het algemeen nog hangende zijn. Wij lichten toe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er wordt verwezen naar onderzoek om de capaciteit te staven. Het enige dat wij hieromtrent terugvinden betreft een studie uit 2015 van Mint. Hoewel omvangrijk en omstandig toegelicht, is het duidelijk dat deze studie verouderd is daar zij dateert van 7 jaar geleden en ook verwijst naar verkeerstellingen van nog eens 6 jaar eerder, uit 2009. • De studie vermeldt in de SWOT-analyse: "Het grote parkeeraanbod op het maaiveld, maakt het noordelijk segment van de stad onaantrekkelijk als stadweefsel." Dit ondersteunt het idee om geconcentreerd te werken. Diezelfde studie vermeldt ook: "Er is een voldoende aanbod aan gratis parkeren, dat maakt de stad aantrekkelijk voor bezoekers en bewoners. De huidige capaciteit is voldoende voor de aanwezige functies." Niettemin wordt er zwaar geschrapt in het aanbod? Tot slot vermeld de SWOT nog "Het gratis langparkeren aan de rand uitbouwen biedt kansen voor de ontwikkeling van de binnenstad en laat het parkeeroverkeer in 	<p>Het plafond van 330 parkeerplaatsen is bewust gekozen en verantwoord. De plandoelstelling van het RUP De Bres is o.m. om te voorzien in een geconcentreerde parkeervoorziening, niet in bijkomende parkeervoorziening. De plandoelstelling is evenmin om in het RUP De Bres een zuivere capaciteitsoplossing te vinden voor alle mogelijke/beweerde parkeertekorten in het centrum van Halle.</p> <p>De GECORO Halle heeft in zijn advies dd. 12 mei 2021 de bedenking gemaakt of een ondergrondse parking van 300 parkeerplaatsen op termijn geen leegstandsproblemen met zich kan meebrengen, omdat het ingaan van het veralgemeend betalend parkeren begin 2021 een veel lagere bezetting van de beschikbare parkeerplaatsen als gevolg heeft.</p> <p>Enkel om deze reden is een plafond verantwoord. De opmerking van de GECORO verklaart ook mede waarom het RUP de bijkomende mogelijkheid voorziet van een op termijn naar andere functies moduleerbaar parkeergebouw.</p> <p><i>In dit verband leest men in de scopingnota :</i></p> <p><i>"Gehele parkeervisie verduidelijken:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Er is gekozen voor een parkeerbeleid met betalend parkeren in het hele stadscentrum. Er wordt gekozen om de gebruiker te laten betalen.</i> • <i>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 ontwerfase wordt pas het definitieve getal vastgelegd. Daarbij zal één van de twee parkeerlagen zo ontworpen worden dat het op lange termijn</i>

<p>het centrum afnemen." Behoudens vergissing is dit geen optie die door de stad genomen is.</p> <ul style="list-style-type: none"> Het onderdeel dat effectief de parkeercapaciteit behandelt, herneemt meerdere premies die niet langer aan de orde zijn. Een gereduceerde capaciteit in het projectgebied wordt zodoende verantwoord door achterhaalde uitgangspunten. Men gaat uit van een verschuiving naar GLP-zones (Gratis Lang Parkeren) op meerdere locaties. Dit verschuivend effect van GLP-zones wordt getemperd door het betalend regime. Wij stellen niet om het betalend regime in vraag te stellen, maar om aan te geven dat de oefening niet uitgaat van een actuele situatie, want deze zones zijn geen volwaardig GLP meer. Tevens in het onderdeel rond de capaciteit lezen we "De rest van de parkeervoorzieningen wordt opgevangen door de nieuwe parkeergebouwen die tussen het stadscentrum en de rand worden voorzien. De parkeervoorzieningen bij het station, Arkenvest en Nederhem worden in hoofdstuk 4.1.2 mee in rekening genomen." Vooral de parkeervoorziening op de Arkenvest intrigeert ons. Is het stadsbestuur zich er zelfs van bewust dat een dergelijk verouderd uitgangspunt moet dienen als verantwoording? De nota herneemt dit uitgangspunt en spreekt duidelijk van een parkeergarage met 350 plaatsen op de Arkenvest. De studie verwijst voor het herschikken van de parkeercapaciteit ook naar de realisatie van zones voor GLP, meer bepaald 160P aan de Suikerkaai (volledig gratis dus?), 100P aan de Porseleinstraat en SOP extra aan de Scheepswerfkaai. We onderschrijven dat GLP op deze plaatsen de parkeerbehoefte zal laten verschuiven weg van het centrum. Voor zover wij weten gaat het echter niet om GLP en van de 2 laatste initiatieven is ons ook niets bekend. Integendeel: het RUP voorziet de schrapping van de zone Scheepswerfkaai. Het RUP voorziet deze schrapping bovendien zodra het parkeergebouw De Bres gerealiseerd is en koppelt dit dus niet terug aan enig onderzoek of aan andere ontwikkelingen. Dit impliceert dus een duidelijk engagement van de stad tot schrapping, zelfs als zou blijken dat dit niet meer opportuun is. De hele nota verwerkt op geen enkele wijze de aanvullende parkeerbehoefte die zal ontstaan door de bijkomende 	<p>ook een andere functie kan krijgen. Het gebouw zal 'futureproof' gemaakt worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Er heeft een onderzoek plaats gevonden m.b.t. de verschillende potentiële locaties voor een parking (Onder- of bovengronds). Vortgaand op deze studie, besloot het bestuur om een parking te voorzien op de site 'De Bres', aangezien het vlak aan de stadskern gelegen is. ("zie scopingnota dd. 16 januari 2023 (p. 20)). <p>Voor de verantwoording wordt verwezen naar de scopingnota dd. 16 januari 2023 (p 74). Hierbij moet worden opgemerkt dat bezwaarlidener ten onrechte lijkt uit te gaan van een gratis parkeerbeleid dat de stad Halle zou stimuleren. De stad zet precies in op betalend parkeren ten behoeve van de modal shift:</p> <p>'PARKEREN</p> <p><i>Vanuit de principes van het Mobiliteitsplan 2012 gebeurt er in het stadscentrum van Halle een drastische verschuiving van gratis naar betalend parkeren en dit zal een impact hebben op het autogebruik. Die principes zijn naar aanleiding van het Ontwikkelingsproject Possozplein in 2015, en met name in de toenmalige haalbaarheidsstudie daarvoor concreet uitgewerkt (zie nota mobiliteit daarvan die dit onderbouwt als aparte bijlage). In site De Bres wordt vanuit die globale aanpak een gebundelde parkeervoorziening gerealiseerd met betalend parkeren voor 250 tot 300 wagens. Voorliggend RUP legt hiervoor het planologisch kader vast. Dit aantal parkeerplaatsen is een compensatie voor parking De Bres, parking Leide, de parking naast de atletiekpiste en de parkeerzone aan de Louis Thibautstraat. Het parkeergebouw voorziet daarnaast de benodigde parkeerplaatsen voor de private woonontwikkeling van voorliggend RUP. In de ontwerfase wordt pas het definitieve getal vastgelegd. Het RUP zal alleen een maximum aantal plaatsen vastleggen."</i></p> <p><i>De laatste zinnen ontkrachten de stelling dat geen rekening wordt gehouden met de aanvullende parkeerbehoefte die zal ontstaan door de bijkomende voorzieningen van het RUP.</i></p> <p><i>"In de nota mobiliteit van het Ontwikkelingsproject Possozplein is het benodigd aantal parkeerplaatsen in deze gebundelde parkeervoorziening bepaald aan de hand van de parkeercapaciteit en de bezettingsgraden in</i></p>
--	--

<p>voorzieningen. Verklaringen van het bestuur bevestigen dat de parkeerlast van het volume met woonfunctie en nevenbestemmingen ook zou worden voorzien in het parkeergebouw De Bres.</p> <ul style="list-style-type: none"> Het nieuwe parkeergebouw van de NMBS wordt meegenomen in elke redenering. Dit gaat in zekere mate ook op, maar het onttrekken van de pendelaars aan de rest van het centrum brengt weinig soelaas op de piekmomenten in het centrum qua vrijetijdsbesteding (handel, horeca, sport, cultuur evenementen, ...) want dat is steevast op momenten dat er geen pendelaars zijn. Voor zover wij weten is de inzetbaarheid van dit parkeergebouw onduidelijk voor niet-pendelaars. Tevens wordt er onderzocht of er uitbreidingsmogelijkheden zijn op De Gooikenaar, maar ook hiervan is er geen zekerheid. Met een grotere capaciteit zou deze als GLP zone zeker een meerwaarde vormen. 	<p>de parkeerzone De Bres (GLP gratis langparking Centrum) en van de vier aanpalende parkeerzones (Rood centrum-oost, Possozplein (betalend), Geel, Leide, Senciestraat (blauwe zone) en GLP's Nederhem en Station. In totaal zijn in die vijf zones 1.456 parkeerplaatsen aanwezig en op een markttag 1.305, maar dan zijn ze overbezet. Om ook op een markttag met comfort te kunnen parkeren, rekent de studie een bezettingspercentage van 90 % en dan zijn op een markttag binnen het geheel van die vijf zones 239 extra parkeerplaatsen nodig. Wanneer het parkeren in de zone Geel betalend wordt, daalt de parkeervraag daar (door modal shift en doordat er een verschuiving naar gratis parkeren verder weg van het centrum zal plaatsvinden). De studie gaat er bij de bepaling van de dimensies van de nieuwe betaalparking (ter vervanging van GLP Centrum) van uit dat deze niet moet gedimensioneerd worden voor de markttag en dat er dan ook een parkeerverdringing naar het gratis parkeren optreedt. Voorts wordt rekening gehouden met hogere parkeertarieven. Mede op basis hiervan besluit de studie dat de dimensie van de betaalparking op site De Bres wordt geraamd op 250 parkeerplaatsen, maar dat er voor bewonersparkeren in de directe omgeving ook een bepaalde nood is parkeerplaatsen aan voordelliger tarieven. Als deze mee in rekening worden genomen, wordt de parking gedimensioneerd tussen 250 en 280 parkeerplaatsen. Met inrekening van vervanging van de 20 parkeerplaatsen aan de huidige ingang van de sporthal, komt men aan een maximum van ca 300 parkeerplaatsen. Met betrekking tot het aantal benodigde parkings voor de private woonontwikkeling stelt de CROW dat voor koopappartementen in het centrum van een matig stedelijk gebied maximaal 1,8 parkeerplaats per wooneenheid voorzien dienen te worden. Het planvoornemen beoogd voor de private woonontwikkeling maximaal 16 wooneenheden. Dit maakt dat er voor de private woonontwikkeling maximaal 29 parkeerplaatsen dienen te worden voorzien. Deze parkeerplaatsen worden in de gebundelde parkeervoorziening opgenomen aangezien de private woonontwikkeling hier zijdelings van is gelegen. In totaal brengt dit het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen binnen de gebundelde parkeervoorziening op ca 330.</p> <p>Het parkeren in site de Bres wordt in de toekomst gestapeld ingericht om zoveel mogelijk groene ruimte te creëren. De parkeergarage krijgt een toegang vanuit het noorden, direct aansluitend nabij de Nederhembrug</p>
--	---

	<p>(Fons Vandemaalestraat). Het voorkeurscenario voorziet om vanaf de aantakking op de Fons Vandemaalestraat tot aan de inkom van de parkeergarage een parallelweg naast de Louis Thibautstraat aan te leggen waardoor de woningen aan diezelfde straat minimaal hinder van het toegenomen verkeer zullen ondervinden. Door genoemde ingrepen worden de Monseigneur Senciestraat en omgeving ontlast. Ter hoogte van de Scheepswerfkaai blijft het gratis parkeren behouden. Het basisconcept van de betalende en gratis parkings in de ruime omgeving van De Bres is als volgt opgebouwd (zie volgende bladzijde):</p> <p>...</p> <p>Voor de parkeerbalans in de ruime omgeving geeft heel deze verschuiving volgende effecten. Enerzijds verdwijnen 14 parkings met in totaal 1.246 parkeerplaatsen en blijven zes parkings (Scheepswerfkaai, Bresweg0F1, Willamekaai 2 en 3, ten zuiden van het park, Vuurkruisenstraat (deels) en Vismarkt (deels)) aanwezig met in totaal 192 parkeerplaatsen. Anderzijds komen de zeven parkings met de bijstaande aantallen plaatsen er bij. De nieuwe stationsparking is echter grotendeels op pendelaars gericht en wordt in de studie slechts voor 143 plaatsen ten behoeve van het stedelijk parkeren meegetaeld (terwijl er feitelijk . In totaal komen er dan 1.288 gratis en betalende parkeerplaatsen bij, of per saldo status quo, een minieme verhoging ten opzichte van de situatie voordien."</p> <p>Dit laatste geeft aan dat men wel degelijk rekening heeft gehouden met het specifieke karakter van de NWBS-parking, reden waarom slechts 143 plaatsen in rekening worden gebracht.</p> <p>"Om een zeker parkeercomfort te garanderen aan de (toekomstige) bewoners, en nabijheid te kunnen garanderen en zoekverkeer binnen de perken te houden, moeten lokale parkeerpockets gerealiseerd worden in de omliggende straten van het plangebied.</p> <p>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."</p>
--	---

	<p>De Raad van State heeft reeds overwogen dat het enkele feit dat een mobiliteitsstudie dateert uit 2009 er niet toe leidt dat het op grond daarvan in 2018 vastgestelde RUP onwettig is. Dit gaat dus ook op voor het voorliggende RUP en de voorliggende mobiliteitsstudie.</p> <p>De GECORO stelt voor om gelet op de bezorgdheid van de handelaars het opheffen van de parkings Scheepswerfkaai (43 pp.) en Leide (131 pp) pas door te voeren na realisatie van het parkeergebouw op de Bres en concreet als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parking Leide wordt bijkomend als tijdelijke parking aangeduid op het grafisch plan. De parking wordt pas opgeheven nadat een evaluatie van de parkeerbehoefte in de omgeving heeft aangetoond dat de parking Leide niet vereist is. - Parking Scheepswerfkaai blijft als tijdelijke parking aangeduid op het grafisch plan. De parking wordt pas opgeheven na de afschaffing van de Parking Leide en nadat een evaluatie van de parkeerbehoefte in de omgeving heeft aangetoond dat de parking Scheepswerfkaai niet vereist is. <p>Aanvullend neemt de GECORO kennis van het recente beleidsstandpunt omtrent de parking op het Possozplein en de Vuurkruisenstraat:</p> <p><i>“De parkeerplaatsen op het Possozplein blijven integraal behouden, met uitzondering van de parkeerplaatsen achter het historisch stadhuis. Naar de toekomst toe dient het resultaat van het globale parkeeraanbod en de mobiliteit in het centrum van de stad geëvalueerd te worden.</i></p> <p>Het beleid stelt ook dat de parkings en de parkeerplaatsen in de Vuurkruisenstraat, eveneens buiten het RUP gelegen, integraal behouden blijven en worden verbeterd.”</p>
<p>3</p> <p>Het masterplan omvat een nieuwe parkbrug die zou verbinden over de Zenne en het Kanaal heen. Deze zou een optimale voetgangersverbinding vormen vanuit de parkings Nederhem en NMBS. Het bestuur heeft echter</p>	<p>De daadwerkelijke realisatie van een bijkomende voetgangersbrug over het kanaal valt buiten de scope van voorliggend RUP: het RUP maakt een eventuele realisatie enkel mogelijk. Weliswaar is de opmerking van de parkbrug terecht, in de zin dat dit geen gerealiseerd, maar wel gewenst beleid is. Het is evenwel niet onzorgvuldig om dit gewenst beleid mee in</p>

<p>meermaals aangegeven dat er geen zekerheid is voor deze brug en dat dit nog wordt onderzocht</p>	<p><i>overweging te nemen, in de wetenschap dat de ontsluiting van het plangebied voor de zwakke weggebruiker voor het overige reeds afdoende is voorzien.</i></p> <p>De GECORO benadrukt dat deze gewenste brug daadwerkelijk grondig verder onderzocht wordt en dat er gestreefd dient te worden naar een effectieve realisatie van deze verbinding. Deze verbinding maakt o.a. het gebruik van de NMB5-parking voor een stadsbezoeker (psychologisch) aanvaardbaar.</p>
<p>4 Beter vrijwaren van parkeermogelijkheden voor de zones Leide en Scheepswerfkaai. Binnen een langetermijnvisie kunnen ons inziens op deze plaatsen nog parkeerzones worden gepland met een betere ingroening zonder dat het geheel van het Landschapspark ernstig wordt aangetast. De overdruk kan inzake timing worden losgekoppeld van het realiseren van het parkeergebouw De Bres zodat deze zones pas hoeven te worden opgeheven wanneer we er als stad klaar voor zijn. De nabestemming kan duidelijk parkegebied blijven. Deze maatregel kan er voor zorgen dat een hogere capaciteit niet meer de facto aan De Bres moet worden gekoppeld zodat hier enige vrijheid blijft qua projectuitwerking.</p>	<p><i>Gelet op de verschillende elementen uit punt 2. kan worden voorgesteld om de parking Leide ook een tijdelijk karakter in het RUP te geven tot dat een evaluatie van de parkeerbehoefte in de omgeving heeft aangetoond dat de parking Leide niet meer vereist is Voor de parking Scheepswerfkaai kan voorgesteld worden om pas na evaluatie van het gebruik van het nieuwe parkeeraanbod, inclusief de realisatie van parkeergebouw De Bres en de afschaffing van parking Leide, te beslissen om deze parking alsnog af te schaffen of niet.</i></p>
<p>5 Bij uitbreiding willen we ook graag enkele zaken meegeven omtrent het Masterplan zelf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkeren gaan we op lange termijn maar kunnen aanpakken en bijsturen wanneer er betere informatie is en een betere visie. Nu maatregelen doorduwen die onvoldoende onderbouwd zijn en niet afdoende gecompenseerd door flankerende maatregelen is onverantwoord, dogmatisch en onze stad onwaardig. Laat het RUP en Masterplan daarin flexibeler zijn en gekoppeld aan goed onderzoek. Voortschrijdend inzicht en ervaring op het terrein kunnen daarbij dan sturend te zijn. • Parkeren is geen verhaal van louter cijfers en tabellen. De parking Nederhem voelt bv. niet aan als een centrumparking, hetgeen ons inziens een effect heeft, maar dat lijkt ons niet meetbaar. Parkeren maximaal verbannen kan ook niet de bedoeling zijn en wij durven betwisten dat hier een ernstig draagvlak voor bestaat bij de bevolking. Steden die hun centrum wel succesvol hebben laten 	<p><i>Het betreft opmerkingen rondom het masterplan. Dit masterplan heeft een andere -veel ruimere- plancontour dan voorliggend RUP. De opmerkingen vallen buiten de scope van het RUP.</i></p> <p><i>Voor het parkeerbeleid in zoverre dit betrekking heeft op het RUP verwijzen we naar de behandeling van punt 2 van dit bezwaarschrift.</i></p>

<p>heropleven hebben allen degelijke centrumparkings. Waarom denkt Halle het anders te kunnen doen? Maar vooral ook: waarom kan het parkeren niet worden opgevat als een essentiële pijler voor de heropleving van het centrum?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beantwoord de open vragen van jullie eigen studie! Waar zijn er nu nog GLP-zones gepland? Is dat überhaupt zelfs nog het geval? Welke capaciteit zal dat dan zijn? Hoe zien jullie die fasering nu? Waarom koppelen jullie die enkel terug binnen het masterplan en niet naar ontwikkelingen daarbuiten? Wat met het gratis zaterdagparkeren? Kan er worden nagedacht over tegemoetkomingen voor klanten? • Het Possozplein en de heraanleg ervan maken geen deel uit van het RUP maar wel van het Masterplan. Ook hier appreciëren we de denkwijze en groene verankering aan het nieuwe Landschapspark. Weerom zien we echter dat een bepaald idee ten allen koste over het hele plein moet worden doorgetrokken. We zien de statige boulevard al voor ons, maar waarom zou er geen respectabele zone kunnen worden vrijgehouden i.f.v. evenementen? Niet elk idee is denkbaar onder de "sculpturale loofbomen van deze oneindige kathedraal". De handel kan niet langer een structurele drager zijn van centrumactiviteit maar het verenigingsleven wel. De verbanning van de kernis van dit plein vinden wij te verregaand. Desnoods kan herschikking onderzocht worden zodat op het Possozplein een gereduceerde versie kan blijven staan. Het Masterplan doet opnieuw een uitspraak, presenteert die als beslist beleid, maar maskeert de "collateral damage". • We verwijzen ook naar eerder overleg waar we gezamenlijk met het bestuur concludeerden dat een efficiënt overleg bij de gefaseerde realisatie van het Masterplan gewenst is teneinde potentiële hinder tot een minimum te beperken. 	
<p>De GECORO besluit om het bezwaar gedeeltelijk te aanvaarden</p> <p>Voorgestelde wijzigingen en advies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Schrappen 'Kleinwinkelbedrijf' als nevenbestemming in artikel 8.2</i> - <i>Tijdelijk karakter toevoegen voor parking Leide, af te schaffen na evaluatie die aantoont dat de parking Leide niet langer vereist is. Tijdelijk karakter behouden voor parking Scheepswerfkaai, maar pas af te schaffen na de afschaffing van parking Leide en een hieraan gekoppelde evaluatie die aantoont dat de parking Scheepswerfkaai niet langer vereist is.</i> 	

- De GECORO benadrukt dat de gewenste nieuwe parkbrug over Zenne en Kanaal naar Nederhem (parking Nederhem/NMBS-parking) toe grondig verder onderzocht dient te worden en dat er gestreefd dient te worden naar een effectieve realisatie van deze verbinding

Bezwaar 3 – buurtbewoners

nr.	Voorwerp van opmerking	behandeling
1	<p>De open structuur van het parkeergebouw zal geluidsoverlast veroorzaken. Het in-en uitrijden, het op- en afrijden van een draaiende rotonde naar de bovengelige parkeerlagen, op beton, zal gepiep van banden hoorbaar maken. Het parkeergebouw zal dag en nacht geopend blijven wat zeker nachtlawaai en lichte hinder zal veroorzaken. In de gedeelde plannen is het niet voorzien om deze structuur geluidsdicht te maken. Er wordt gedacht aan het afmaken met klimop eventueel, hetgeen geen enkele invloed zal uitoefenen op lawaai.</p> <p>Het feit dat er, voor het nieuw geplande sportcomplex, wel de nodige aandacht gaat naar akoestiek en het minimaliseren van geluidshinder voor de natuurlijke fauna in het park en dat u geen gelijkaardige benadering toepast voor het nieuwe parkeergebouw laat ons met een wrang gevoel achter.</p>	<p>De GECORO stelt voor in het RUP op te nemen dat de nodige maatregelen moeten getroffen worden om eventuele geluidshinder te milderen.</p> <p><i>De milieu-impact van "geluid" en "licht" is voor het gehele gebied van het RUP opgesteld, en niet enkel voor het parkgedeelte daarvan zoals aangegeven in de scopingnota: "Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er in/nabij het plangebied geen biologisch waardevol faunistisch gebied voorkomt, geen zones voorkomen gevoelig voor verstoring, noch trekroutes, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op rust- en lichtverstoring van fauna voorkomen" (zie scopingnota dd. 16 januari 2023 (p. 80)).</i></p>

2	
3	<p>Het planvoornemen respecteert de algemeen wettelijk vastgestelde bepalingen omtrent lichten en uitzichten. Daarnaast gaat het hier om een parkeergebouw en niet om een uitkijkpunt. Het daadwerkelijk optreden van inktijk zal in de praktijk verwaarloosbaar zijn. Er is nu minimum afstand van 12 m opgelegd ten opzichte van de zone voor wonen wat garanties biedt op respecteren van de privacy. Dit wordt gecombineerd met een groene buffer die ook de inktijk op de aanpalende percelen zal reduceren.</p> <p>De stedenbouwkundige voorschriften bepalen in de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies een maximale bouwhoogte voor een constructie voor collectieve autostandplaatsen : dit betreft de maximale bouwhoogte van de voormalige sporthal, nl. 18 m (afgewerkt dakrandprofiel). Volgens het voorkeurscenario is het de bedoeling om de bestaande sporthal de moduleren naar een parkeergebouw. Het is niet verplicht om de parkeerfaciliteit volgens het voorkeurscenario op te richten. Wel is het de wens om de bestaande dakrandhoogte als een maximum te hanteren, en dit voor elk ontwikkelingscenario.</p> <p>De wens van de planbevoegde overheid is verder om voldoende flexibiliteit in het RUP en zijn voorschriften in te schrijven en de detailleringgraad daarvan overeenkomstig beperkt te houden. Dit geldt niet enkel voor de implantingsplaats van een constructie voor collectieve autostandplaatsen, maar ook voor de concrete inrichting daarvan (ondergronds, halfondergronds, bovengronds).</p>

	<p>Doordat het RUP niet de ambitie heeft om de inrichtingsvoorwaarden voor een constructie voor collectieve autostandplaatsen dermate strikt vast te stellen dat zij de essentiële wens om afdoende flexibiliteit in het plan in te bouwen, doorkruist, is het niet strijdig met de eisen van rechtszekerheid om potentiële hinderaspecten zoals geluidsoverlast, nachtlawaai en lichthinder te beoordelen in het kader van een concrete projectaanvraag, in de wetenschap dat het voorschrift de inplanting ten opzichte van de zone voor wonen op een principiële minimale afstand van 12 meter bepaalt en oplegt om in de randzone met de perceelsgrenzen van de zone voor wonen (artikel 7) ten laatste in het plantseizoen na de afwerking van de ruwbouw van de gebouwen een groene buffer aan te leggen met streekeigen beplanting. Deze buffer bestaat uit een dichte struikenwand van minstens 3 m hoogte, aangevuld met potentieel hoogstammige bomen van minstens 10 m hoogte.</p> <p>De stedenbouwkundige voorschriften bepalen verder geen specifieke maatregelen inzake (potentiële) hinder zoals geluidsoverlast, nachtlawaai, lichthinder of inkijk. De flexibiliteit van het RUP noopt ertoe om dit soort aspecten op projectbasis te beoordelen. Op te merken is dat het RUP geen stedenbouwkundige voorschriften bevat die het onmogelijk zouden maken om dergelijke hinderaspecten – als zij zich manifesteren – in afdoende mate te beperken. Er is bijvoorbeeld geen verplichting in het RUP bepaald dat erop zou neerkomen dat de collectieve parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd in een bovengrondse constructie waarvan de op- en afritbanen verplicht open en transparant moeten worden opgevat.</p>
<p>3</p> <p>Gezien het volume van het parkeergebouw zal dit resulteren in een continue verkeersstroom in de parking. In de gedeelde plannen blijft men vaag over de verkeersstromen en de rijrichting in de betrokken straten binnen onze wijk. Om deze reden kunnen wij de huidige gedeelde plannen niet beoordelen voor het gedeelte mobiliteit en zijn wij genoodzaakt om bezwaar aan te tekenen tegen het ontwerp RUP De Bres in zijn huidige vorm.</p>	<p>Zoals op het grafisch plan van voorliggend RUP aangeduid en nader toegelicht in de stedenbouwkundige voorschriften wordt het parkeergebouw van een nieuwe ontsluitingsweg voorzien die parallel zal lopen aan de Louis Thibautstraat. Aangezien deze wegenis de enige ontsluiting van het parkeergebouw zal zijn, wordt deze voorzien van een dubbele rijrichting. Een directe aansluiting op het hogere wegennet wordt gegarandeerd.</p> <p>Feit is dat in de toelichtingsnota de inrichtingsalternatieven voor de ontsluiting gemotoriseerd verkeer ruim aan bod komen. Daarbij komen de verblijfskwaliteit en de rijrichtingen ook aan bod. (zie toelichtingsnota</p>

	<p>16 januari 2023 (p.31). In de scopingnota (januari 2023 p. 20) leest men:</p> <p>“Circulatie naar en op de site zelf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De ambitie is om een autoluwe omgeving te creëren, waarbij zoveel mogelijk verbodig 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.” <p>De effectenbeoordeling op het vlak van mobiliteit is in de scopingnota doorgevoerd (januari 2023 p 74):</p> <p>“Effectenbespreking</p> <p>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.</p> <p>In de haalbaarheidsstudie aangaande het stadsvernieuwingproject 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</p>
--	---

	<p>verkeerscirculatie. Het plan werd goedgekeurd in 2016. De toekomstvisie is besproken in hoofdstuk 5. ”</p> <p>Het voormelde stadsvernieuwingsproject gaat o.m. terug op de Bijlage Eindrapport Fase 1 : nota Mobiliteit stadsontwikkeling Possoszplein, van Mint dd. 7 oktober 2015.</p>
<p>4 Voor ons zijn de gedeelde plannen niet duidelijk genoeg voor wat betreft de parkeergelegenheden voor de buurtbewoners van de wijk De Bres. Kunnen wij gebruik maken van onze bewonerskaarten om zonder meerprijs te parkeren in het nieuwe parkeergebouw?</p>	<p>Dit maakt onderdeel uit van een integraal parkeerbeleid van de stad en wordt niet bepaald door het RUP. Het RUP laat in ieder geval gebruik door buurtbewoners toe zoals hierna wordt aangegeven.</p> <p>Art. 2 van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP definieert “collectieve autostandplaatsen” als volgt :</p> <p>“openbare of private standplaatsen voor autovoertuigen – (half)ondergronds, in open lucht of overdekt – die verplicht ter beschikking worden gesteld van buurtbewoners of van parkerende park- en stadsbezoekers.”</p>
<p><i>De GECORO besluit om het bezwaar gedeeltematig te aanvaarden.</i></p> <p><i>Voorgestelde wijzigingen:</i></p> <p><i>De GECORO stelt voor in het RUP op te nemen dat de nodige maatregelen moeten getroffen worden om eventuele geluidshinder van een parkeergebouw te milderen</i></p>	

Bezwaar 4 – bewoners sluiswachtershuisjes

nr.	Voorwerp van opmerking	behandeling
1	<p>Wij zijn verwonderd dat wij maar eerst op 29 maart 2023 met een aangetekend schrijven individueel meegedeeld kregen dat de Stad Halle met het RUP De Bres voornemens is om onze woning te bezwaren met een recht van voorkoop. De verwondering is hierin gelegen dat het openbaar onderzoek over dat RUP al loopt van 8 maart 2023. Dat lijkt niet erg zorgvuldig omdat dit onze individuele rechten raakt.</p>	<p>Een individuele kennisgeving omtrent het openbaar onderzoek is niet vereist . <i>Daarnaast schrijft de VCRO voor: "De eigenaars van de goederen, gelegen binnen de omtrek van de zones waar het voorkooprecht geldt, worden ten laatste op de dag van de inwerkingtreding van het uitvoeringsplan, bij aangetekend schrijven in hun woonplaats op de hoogte gesteld van dit feit. Dit gebeurt op basis van de kadastrale gegevens. De brief vermeldt de adressen van een of meer instanties die begunstigde zijn van het voorkooprecht". De bezwaarindieners had wat dat betreft niet aangeschreven hoeven te worden in de huidige fase van de RUP-procedure. Dat dit wel is gebeurd kan als een toegift van de stad worden gezien.</i></p>
2	<p>Op 9 december 2022 werden wij door de Stad Halle uitgenodigd voor een persoonlijk gesprek over de opmaak van een masterplan voor het gebied De Bres. Dat gesprek bleek uiteindelijk niet te gaan over een masterplan, maar tot onze verbazing kregen wij te horen dat men ons aanbod om te verhuizen naar een sociale woning. Wij kregen op dat gesprek de indruk mee dat de eigenaar van het gebouw zijnde De Vlaamse Waterweg het met de stad eens zou zijn. Uiteraard namen wij contact op met de Waterweg, waar men blijkaar van niets wist. Wij zijn geschokt door deze manier van doen. Wij vragen om rechtszekerheid. Wij willen onze woning, waar wij met ons gezin gelukkig leven helemaal niet verlaten. Wat meer is, waarom zou er een recht van voorkoop moeten verleend worden aan de Vlaamse Waterweg, aangezien dat de eigenaar is van de woning? Er valt ook niet te begrijpen op welke rechtsgrond dat de Stad Halle met een RUP een recht van voorkoop kan en wilt geven aan de Vlaamse Milieu Maatschappij.</p>	<p><i>De woning aan de Willemakaa 89 wordt volgens het ontwerpplan opgenomen in een zone voor voorkooprecht. Het recht van voorkoop is een recht dat de houder van dat recht de mogelijkheid geeft om gronden en gebouwen die verkocht worden, bij voorrang op de kandidaat-koper aan te kopen, voor dezelfde prijs en onder dezelfde voorwaarden. Op geen enkele wijze wordt de eigenaar van het goed benadeeld door de vestiging van een voorkooprecht. Krachtens artikel 2.4.1., eerste lid VCRO, kunnen het Vlaamse Gewest, de provincies, de gemeenten, de intercommunales, de instellingen die ressorteren onder het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten, alsook de vennootschappen die een erkenning hebben van die instellingen of besturen kunnen, ter verwezenlijking van een ruimtelijk uitvoeringsplan, een recht van voorkoop uitoefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat gelegen is in die zones die in het definitief vastgestelde ruimtelijk uitvoeringsplan als zones waar het voorkooprecht geldt, worden aangeduid. Dit kan dus ook voor de stad Halle, de Vlaamse Waterweg en de Vlaamse Milieumaatschappij. De reden om een recht van voorkoop te verlenen houdt verband met (toekomstig) tracé van de Zenne, nl. om te vermijden dat de woning een</i></p>

	<p><i>hypotheek legt op de exacte lokalisering van dit tracé (zie scopingnota januari 2023 p. 26) . Het openleggen van de Zenne komt de Vlaamse Waterweg en de VMM toe (zie scopingnota januari 2023 p. 24), wat meteen verklaart waarom ook aan hen een voorkooprecht wordt toegekend.</i></p> <p><i>Verder wordt verwezen naar de behandeling van bezwaar 1 punt 3 aangaande visie op de sluiswachterswoningen.</i></p>
<p>3</p> <p>In de stukken die in het openbaar onderzoek ter inzage liggen, wordt er gezegd dat er een samenwerking zou zijn met de Vlaamse Milieu Maatschappij, maar nergens wordt uitgelegd wat die samenwerking inhoudt en er worden geen stukken over die samenwerking meegedeeld.</p>	<p><i>De Vlaamse Milieumaatschappij is de beheerder van waterloop de Zenne en ook mede-bouwheer in het project voor de Bres. Aangezien het planvoornemen mogelijk aanpassingen aan het verloop van de Zenne beoogt is er hieromtrent aftoetsing geweest met de Vlaamse Milieumaatschappij.</i></p>
<p>4</p> <p>Naast ons huis ligt ook de Slingerweg. Blijkbaar wilt de Stad deze weg afschaffen. In de stukken die wij konden inkijken vinden wij daarvoor geen begrijpbare uitleg.</p>	<p><i>Het suprimeren van de Slingerweg kadert ook in het beleid dat op intergemeestelijk niveau gevoerd wordt voor het kanaal Charleroi-Brussel. Dit kanaal wordt verdiept en een gevolg hiervan is dat de Zennedijker dient verplaatst te worden. De Zenne wordt verlegd en er wordt een nieuwe doorsteek voorzien op een andere locatie. Daarbij wordt ook de sluis verplaatst. Dit heeft als gevolg dat in de toekomst de Slingerweg niet langer een doorstroombaan heeft, maar doordloopt op de nieuwe infrastructuur aan de nieuwe brug en het nieuwe sluiscomplex. Omwille van deze toekomstige ontwikkelingen heeft de stad scenario's laten uitwerken om alternatieve ontsluiting te voorzien voor het stadsdeel rond de Bres. Verder verzekeren de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP echter de toegankelijkheid van de woningen voor gemotoriseerd verkeer.</i></p> <p><i>De Slingerweg wordt inderdaad afgeschaft. Dit kadert in de afweging tussen twee mobiliteitsscenario's, waarbij ervoor wordt gekozen om gemotoriseerd verkeer niet door het park te laten voeren (omdat dit ontwikkelingsmogelijkheden daarvan aan banden legt en de openlegging van de Zenne belemmert). Maar er is wel de mogelijkheid om paden te voorzien. De impact op voetgangers en fietsers is beoordeeld, met aandacht voor de trage wegen en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (zie scopingnota dd. 16 januari 2023 (p. 68-70)):</i></p>

	<p><i>“Voor de fietsers wordt er een aaneengesloten verkeersvrije verbinding voorzien langsheen het kanaal, als ook door het park. De aanwezigheid van het scholencolplex langsheen dit parklint biedt opportuniteiten om het fietsgebruik te stimuleren. Ook fietsers kunnen in de toekomst gebruik maken van de aan te leggen Parkbrug. De Brusselsessesteenweg, Michelstraat, Leide en Parkstraat zullen ook nog gemotoriseerd verkeer faciliteren maar de intensiteiten zullen lager liggen dan in de huidige context. Het planvoornemen voorziet verspreid over het plangebied voldoende fietsparkeervoorzieningen.”</i></p> <p><i>De sluiswachterswoningen zelf blijven voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk volgens artikel 9.1.</i></p>
<p>5 U heeft ons gezegd dat achter ons ook de Zenne zou open gelegd worden. Als wij het goed begrijpen wordt die Zenne niet open gelegd, maar wordt er en nieuwe waterpartij gemaakt van meanderend traag stromend water. De invloed dat dit heeft op de waterhuishouding en de volksgezondheid is helemaal niet onderzocht.</p>	<p><i>Het planvoornemen houdt de mogelijkheid tot het openleggen / verleggen van de Zenne open. In de MER-screening van voorliggend RUP wordt het effect op de waterhuishouding van een dergelijke ingreep wel besproken; het openleggen / verleggen van de Zenne zal een positief effect hierop hebben (zie scopingnota januari 2023 p. 22). De Zenne zal daarnaast worden voorzien van voldoende brede oeverstroken opdat er voldoende ruimte is om overtollig water te bergen. Door de Zenne meanderend aan te leggen wordt er niet louter meer ruimte voor water voorzien maar wordt er ook ingezet op natuurherstel en een versterkte relatie tussen Zenne en stad. Doordat de Zenne aanzienlijk dieper dan haar omgeving is gelegen en ontstaat er ruimte bij hoog water voor waterberging.</i></p> <p><i>Er is dus wel rekening gehouden met de waterhuishouding. Er wordt verder (zie infra behandeling bezwaar 5 en bezwaar 7) uitgebreider ingegaan op de waterbeoordeling).</i></p> <p><i>Er wordt niet goed begrepen welke concrete impact op de volksgezondheid valt te identificeren, uitgezonderd in het kader van de veiligheidsrapportering.</i></p>
<p><i>De GECORO besluit om het bezwaar niet te aanvaarden.</i></p>	

Bezwaar 5 – Verenigde handelaars

nr.	Voorwerp van opmerking	behandeling
1	<p>De Stad Halle stelt dat niettegenstaande het plan De Bres valt onder het toepassingsgebied van artikel 4.2.1, het niet valt onder de algemene regel van artikel 4.2.3. §§ 1 en 2 DABM en zij beroep beroept zich daarvoor op de uitzondering van artikel 4.2.3, § 3 DABM. Uitzonderingen moeten natuurlijk restrictief beoordeeld worden.</p> <p>De ingeroepen uitzondering is dat het plan maar 'het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau'. Dat is volgens de Stad in de scopingnota het geval omdat het plangebied van het RUP De Bres maar 0,2% vertegenwoordigt van het grondgebied van de Stad Halle, dat 4.500 ha omvat. Men laat echter na om de oppervlakte van het plangebied op te geven, zelfs niet bij de ruimtelijke situering van het plangebied! Om zich op de uitzondering te beroepen, wordt verwezen naar het beschikking gedeelte van een arrest van het Hof van Justitie van 21 december 2016- zaak C-444/15. Op het eerste gezicht lijkt dat juist, maar na lezing van de conclusie van de advocaat-generaal, lijkt dat toch wel wat kort door de bocht. De vergelijkingsnorm van het grondgebied van de lokale overheid mag niet blind worden toegepast.</p> <p>Er is geen definitie gegeven van wat moet verstaan worden onder 'het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau'. Terecht heeft het Hof geoordeeld dat een uniforme uitlegging van het begrip zich opdringt omwille van de eenvormige toepassing van het Unierecht en het gelijkheidsbeginsel. Daarbij moet dan rekening worden gehouden met de context van de bepaling en het doel van de betrokken regeling. Het Hof heeft geoordeeld dat het over een zuiver kwantitatief criterium gaat, waarbij de omvang van het plangebied moet vergeleken worden met de omvang van het gebied van de lokale overheid die het plan opstelt. Uit die vergelijking moet blijken dat de omvang van het plangebied gering is in vergelijking met het gebied van de lokale overheid. Met de milieueffecten van de regeling van het gebruik binnen het plangebied wordt echter geen rekening gehouden. Het Hof is de advocaat-generaal niet gevolgd daar waar deze een norm van 5% voorop stelde.</p> <p>Om geen plan-MER te moeten opstellen, kan men dus de omvang van het plangebied beperken of kan men gaan vergelijken met het volledige</p>	<p>De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt 79135 m² (±7,9 ha). Dit getal zal informatief worden aangevuld in de toelichtingsnota van voorliggend RUP.</p> <p>Zoals de bezwaariendener zelf stelt heeft het Hof voor de afwegingsnorm een maximum vastgesteld en geen minimum m.b.t. het grondgebied waartegen een (lokaal) plan moet worden afgewogen. Bijgevolg voldoet voorliggend planvoornemen dan ook aan de uitzondering die 'het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau'. De bezwaariendener stelt dat het plangebied van voorliggend RUP eerder tegen één van de drie deelgebieden, zoals onderscheiden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, had moeten worden afgewogen i.p.v. de totale oppervlakte van de gemeente. Een dergelijke opdeling in deelgebieden is per gemeente / structuurplan echter verschillend en is tevens niet juridisch bindend. Daarnaast kan men ook discussiëren over het detailleringniveau van een dergelijke scope: immers kan men ook opteren om dergelijke zaken op wijkniveau af te wegen. Zo lang er geen wetgeving of jurisprudentie hieromtrent bestaat kan men niet stellen dat de gemeente onzorgvuldig te werk is gegaan door een dergelijk handvat -die door het Hof zelf is aangereikt- te hanteren.</p> <p>Overeenkomstig artikel 4.2.3, § 3, DABM kan worden afgezien van de opmaak van een plan-MER wanneer het plan "het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging inhoudt" en voor zover de initiatiefnemer aantoonst dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.</p> <p>Volgens de rechtspraak van de Raad van State moet, in navolging van de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie, de voorwaarde dat het plan het gebruik bepaalt van een 'klein gebied' begrepen te worden als een zuiver kwantitatief criterium, namelijk de oppervlakte van het gebied waarop het bedoelde plan betrekking heeft - ongeacht de milieueffecten -, in vergelijking met het grondgebied van de lokale bestuursinstantie .</p> <p>Een voorgenoemen plan kan beschouwd worden als een 'kleine wijziging' wanneer het van aard is geen substantiële of essentiële impact op "de tekst" van een bestaand plan te hebben . Deze beoordeling dient volgens</p>

<p>grondgebied van de lokale overheid, ook de delen die eigenlijk niet relevant zijn. De afbakening van het plangebied moet bijgevolg met de nodige argwaan worden bekeken. Door de planning van een project op te delen, kan men geheel of gedeelteilijk aan de planMER-plicht gaan ontsnappen. Dat is wat genoemd wordt het 'salamiseren' van een project. Door de salamisering wordt dan de globale weerslag van het volledige project verdoezeld. De omvang van het gebied van de lokale overheid is niet zo absoluut als de stad graag wil aannemen. Het is eerder een maximum oppervlakte. Deze norm mag immers niet blind worden toegepast. Voor het vaststellen van de maatstaf van vergelijking moet er trouwens ook rekening worden gehouden met de context van de bepaling en het doel van de betrokken regeling.</p> <p>De omzendbrief van 17 december 2007 - LNE/2007 inzake milieueffectbeoordeling van plannen en programma's onderstreept ook dat de beoordeling of een plangebied een klein gebied op lokaal niveau betreft in concreto moet gebeuren. Dat is te dezen duidelijk niet gebeurd.</p> <p>De 4500 ha is het grondgebied van de fusie Halle, zijnde Halle, Buizingen en Lembeek. 511 ha daarvan is Hallerbos. De scopingnota wijst er op dat het plangebied zich situeert in het centrum van Halle. De oppervlaktes die men vergelijkt moeten een relevantie hebben ten aanzien van elkaar. Men kan geen appels met peren vergelijken. De aanwezigheid van het Hallerbos zou in deze optiek contraproductief werken voor de ecologische bescherming, terwijl dat bos net een bijzondere bescherming nodig heeft. Door de oppervlakte van dat bos mee te tellen, zijn planningsprojecten in de vergelijking onmiddellijk veel kleinere gebieden op lokaal niveau. Terwijl de echte impact maar betrekking heeft op de een veel beperkter deel van het grondgebied. Zo wordt de oppervlakte van de stad Halle in het ruimtelijk structuurplan Halle ingedeeld in drie gebieden. Het project ligt in de deelruimte I Verstedelijkte Zenne en stedelijk gebied Halle'. Als dit als norm genomen wordt en niet de volledige oppervlakte van de stad, dan kan men onmogelijk voor het plangebied spreken over een klein gebied op lokaal niveau. Het is onbegrijpelijk en kennelijk onredelijk dat de stad met de eigen opdeling van de stad in deelgebieden precies om het ruimtelijk beleid te voeren helemaal geen rekening houdt. De blinde toepassing van de rechtspraak van het Hof van Justitie leidt tot dat gevolg. Maar dat is onjuist, omdat het Hof voor de afwegingsnorm eerder een maximum heeft vastgesteld en geen minimum. Deze rechtspraak</p>	<p>de rechtspraak van de Raad van State verplicht te steunen op een vergelijking tussen de verordende voorschriften van het geldende plan en de voorschriften van het voorgenoemen plan.</p> <p>Dat het te dezen niet is om een plan-MER op te maken, wordt in de MER-screeningsnota verantwoord(scopingnota dd. 16 januari 2023 (p. 54 e.v.)), en is door het Team MER aanvaard:</p> <p><i>"Het RUP is niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig, omwille van de volgende redenen:</i></p> <p><i>Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor projecten opgesomd in rubriek 10 van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau. In navolging van het arrest van 21 december 2016 met nummer C-444/15, die de uitzondering voor een klein gebied op lokaal niveau nader bepaalt, voldoet voorliggend RUP aan de definitie van een klein gebied op lokaal niveau. Er wordt namelijk voldaan aan twee cumulatieve voorwaarden: het moet gaan om een plan van een lokale overheid (eerste voorwaarde) en het plan moet betrekking hebben op een gering deel van het grondgebied (tweede voorwaarde). Gezien het RUP onderhevig is aan een beoordeling door de lokale overheid, wordt aan de eerste voorwaarde voldaan. Daarnaast bedraagt het plangebied van het RUP minder dan 1% van de 4.500 ha oppervlakte van de stad Halle, namelijk 0,2%. Op basis van de kwantitatieve rechtspraak van het Hof van Justitie is er derhalve sprake van een klein gebied op lokaal niveau en wordt er voldaan aan de voorwaarden die bepalen of een plangebied niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig is.</i></p> <p><i>Het RUP is geen plan of programma waarvoor een passende beoordeling vereist is zoals bepaald door het artikel 36ter §3 van het natuurdecreet.</i></p> <p><i>Omwille van bovenstaande motivering dient besloten te worden dat het RUP 'van rechtswege' niet plan-MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Naargelang het resultaat van het onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieueffecten, wordt er een oordeel geveld over de noodzaak van de opmaak van een plan-MER:</i></p>
--	---

<p>verbiedt niet om op grond van de informatie die voor handen is de afwegingsnorm, rekening houdend met de context van de bepaling en het doel van de betrokken regeling, te beperken tot een gedeelte van het grondgebied van de lokale overheid. Door blind de volledige oppervlakte van het grondgebied in rekening te brengen, is men onzorgvuldig tewerk gegaan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • indien er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn: geen plan-MER-plicht; • indien er wel aanzienlijke milieueffecten kunnen worden aangetoond voor één of meerdere criteria: wel plan-MER-plicht. " <p>Wat het begrip "lokaal niveau" betreft, moet erop worden gewezen dat dit begrip ook wordt gebruikt in artikel 4.1.1, § 1, 4°, Decreet Algemene Milieubepalingen ("DABM"). Volgens die bepaling wordt onder "plan" verstaan een plan dat door "een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau" wordt vastgesteld. Uit de gelijklopende formulering in artikel 4.1.1, § 1, 4°, en artikel 4.2.3, § 3, eerste zin, DABM en de systematische samenhang van het laatstgenoemde decreet volgt dat het begrip "lokaal niveau" in beide bepalingen dezelfde betekenis heeft, namelijk dat met dit begrip een bestuursniveau is bedoeld. De kwalificatie van een plan als een maatregel die het gebruik van een klein gebied "op lokaal niveau" bepaalt in de zin van artikel 4.2.3, § 3, eerste zin, DABM vereist derhalve dat het plan door een "een instantie op lokaal niveau", en niet door "een instantie op regionaal of provinciaal niveau" wordt vastgesteld .</p> <p>RUP De Bres wordt aangenomen door een instantie op lokaal niveau, zodat aan deze voorwaarde is voldaan.</p>
<p>2 Ook de omvang van het plangebied is onzorgvuldig vastgesteld. De GECORO had daar eerder al vragen bij. Het RUP De Bres maakt deel uit van een veel groter project. In de scopingnota wordt benadrukt dat het RUP deel uitmaakt van een toekomstvisie van stadsvernieuwing met een landschapspark. Het is ter verwezenlijking van die ambities dat het RUP De Bres wordt opgesteld. Bij die visie hoort ook een andere visie op het parkeerbeleid. Het plangebied is de historische parkeerplaats voor het handelscentrum, de bewoners van het centrum, het toerisme, het woonzorgcentrum, de culturele gebouwen het Vondel, het Oud Jezuietencollege en de oude post, voor de sportactiviteiten in het centrum 'De Bres' en voor de scholen in het centrum van de stad. De scopingnota benadrukt dat in de projectzone een grote capaciteit aan parkeervoorzieningen is die door bewoners en bezoekers van heel de stad worden gebruikt. Er wordt in de scopingnota ook verwezen naar 'parallele dossiers' zoals de aanleg Leidepark, Possozplein,</p>	<p>Voorliggend RUP dankt haar huidige contour aan het gegeven dat er voor het afgebakende plangebied een herbestemming wordt beoogd. Voor de overige delen, die wel onderdeel uitmaken van het masterplan maar niet van het RUP, is (momenteel) geen herbestemming nodig. Van salamiseren/sauciseren kan dus niet gesproken worden aangezien er geen andere RUP's lopende zijn i.f.v. het masterplan.</p> <p>Er is geen enkele intentie van de stad Halle om het langgerekt landschapspark in één beweging planologisch vast te stellen, en al zeker geen om zo'n (onbestaande) planologische ingreep op te delen in meerdere uitvoeringsplannen om zo aan de plan-MER-plicht te ontsnappen. Het RUP De Bres is eenvoudigweg een ruimtelijk uitvoeringsplan dat overwogen wordt in een bredere en consistente beleidscontext - waarvan getuigen de door het RUP gestelde</p>

<p>Nederheimbrug, Parkbrug, Zennesiphon, knip Leideweg, verwijderen Slingerweg en installatie sluiscomplex. Ondermeer het Masterplan Possoo & De Bres toont aan dat het reële plangebied veel ruimer is. De scopingnota bevestigt trouwens dat de studies Verleggen Zenneduiker, Stadsvernieuwingproject PossozpleinSlingerweg-De Bres, Landschapspark en Bouwmeesterscan relevant zijn voor het plangebied. Door het project op te delen (te salamiseren) worden nergens de effecten van het geheel beoordeeld.</p>	<p>doelstellingen -, en waarvan de beleidsmatige wens om het landschapspark in Halle te stimuleren er één van is. Het bezwaar zou erop neerkomen dat een overheid ook geen aspect van zijn ruimtelijke structuurplanning meer kan uitvoeren, omdat dit een geval van een bewuste salamisering zou vormen om aan de plan-MER-plicht te ontsnappen.</p>
<p>3 De vrijstelling van de plan-MER-plicht geldt enkel indien aangetoond is dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten heeft, volgens Bijlage 1 bij het DABM. De scopingnota maakt geen toepassing van de criteria bepaald in deze Bijlage 1. De weerslag van het plan voor de mens (herleid tot fysieke gezondheid) en de ruimte is niet concreet onderzocht. De effecten van het parkeergegeven op de mens, in het bijzonder de mensen van het centrum van Halle, de handel, het woonzorgcentrum, het marktgebeuren, carnaval, de kermis, de sportbeleving, de scholen ... zijn niet onderzocht.</p>	<p>Artikel 4.1.1, § 1, 7°, DABM omschrijft een milieueffectrapport over een plan of een programma als "een openbaar document waarin, van een voorgenomen plan of programma en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, de te verwachten gevolgen voor mens en milieu in hun onderlinge samenhang op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze worden geanalyseerd en geëvalueerd, en aangegeven wordt op welke wijze de aanzienlijke milieueffecten vermeden, beperkt, verholpen of gecompenseerd kunnen worden, hierna plan-MER te noemen". Artikel 4.1.4, § 1, DABM bepaalt: "De milieueffect- en veiligheidsrapportage beoogt, in de besluitvorming over acties die aanzienlijke milieueffecten kunnen veroorzaken en/of die een zwaar ongeval teweeg kunnen brengen, aan het milieubelang en de veiligheid en de gezondheid van de mens een plaats toe te kennen die evenwaardig is aan de sociale, economische en andere maatschappelijke belangen." Krachtens art 4.23., § 3 DABM geldt voor een plan of programma, dat overeenkomstig artikel 4.2.1, onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk valt, en dat het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging inhoudt, geen plan-MER moet worden opgemaakt: "voor zover de initiatiefnemer aan de hand van de criteria die worden omschreven in bijlage 1, die bij dit decreet is gevoegd, aantoonst dat het plan of programma geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben. De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen betreffende de beoordeling van de aanwezigheid van aanzienlijke milieueffecten." De GECORO verwijst naar de criteria overeenkomstig artikel 4.2.3, § 2, 2°, en artikel 4.2.3, § 3 van bijlage 1 bij het DABM.</p>

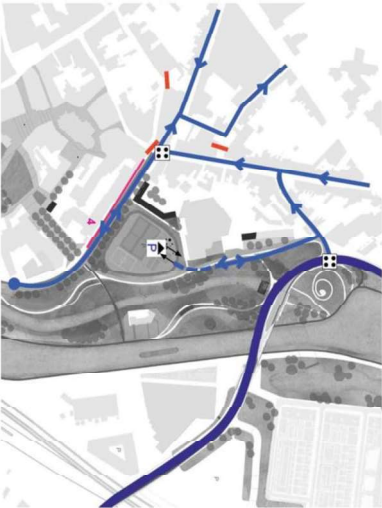
	<p>De beslissing van het Team MER moet ervan blijken geven dat het Team op grond van juiste feitelijke gegevens in redelijkheid heeft kunnen beslissen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is.”</p> <p>Voor de beoordeling van de aanzienlijke milieugevolgen geldt als vuistregel dat eerst de planologische toets moet worden doorgevoerd, en dan pas, voor zover relevant, de feitelijke toets :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij de beoordeling van de milieueffecten van een ruimtelijk uitvoeringsplan moet, uit het oogpunt van die milieueffecten, voor elke zone van het plan in de eerste plaats de vergelijking worden gemaakt tussen de verordende voorschriften van het bestaande plan en die van het voorgenomen plan (de planologische toets). De huidige feitelijke bestemming van het gebied is bij deze planologische toets niet relevant. - Wanneer uit de voornoemde planologische toets blijkt dat er zich inzake milieueffecten een relevante wijziging voordoet, moet deze wijziging bij het onderzoek worden betrokken. Voor het uitvoeren van een volledig en zorgvuldig effectenonderzoek kan de voornoemde planologische toets echter niet volstaan wanneer de betrokken percelen zich vanuit milieuoogpunt in een bijzondere feitelijke situatie bevinden, zoals bij de vastgestelde aanwezigheid van waardevolle natuurelementen. In dat geval moet ook worden nagegaan of er, gelet op die bestaande feitelijke toestand, milieueffecten kunnen zijn bij de realisatie van het voorgenomen plan (de feitelijke toets) . <p>Op p. 56 van de scopingnota januari 2023 wordt duidelijk vermeld dat er zowel onderzoek gevoerd werd naar de effecten ten opzichte van de bestaande toestand als ten opzichte van de planologische toestand: “Rekening houdend met het van kracht zijnde RUP/BPA/gwestplan is er m.b.t. het plangebied een verschil tussen de feitelijke en planologische toestand. Bijgevolg zal de beoordeling van de milieueffecten waar nodig geschieden aan de hand van twee referentietoestanden: t.o.v. de planologische toestand en t.o.v. de bestaande toestand.” Daarbij werd expliciet vermelding van het bijhorend kaartmateriaal:</p>
--	---

	<p>“Kaart 4 feitelijke context Kaart 6 uitsnede gewestplan Kaart 7 BPA Recreatiezone De Bres Kaart 8 BPA De Bres Kaart 9 RUP Parklaan-Zenne-Vondel.”</p> <p>Voor de disciplines waar dit van toepassing is werd dit dan ook uitgewerkt zoals duidelijk in de scopingnota januari 2023 op p. 60-61, p.63, p. 65, p. 79-80.</p> <p>Vanaf p. 67 tot en met p. 82 van de scopingnota januari 2023 van voorliggend RUP worden de effecten op mens en ruimte expliciet besproken met als subdisciplines mobiliteit, ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid.</p> <p>De effecten op het vlak van de waterproblematiek zijn onderzocht.(zie scopingnota januari 2023 vanaf p. 86 inzake de watertoets en bij het onderzoek naar de milieueffecten ook scopingnota dd. 16 januari 2023 p. 57 (erosiegevoeligheid), p. 58 (grondwater-oppervlaktewater-afvalwater), p. 59 (oppervlaktewater), p. 61 (afvalwater).</p> <p>De scopingnota dd. 16 januari 2023 (p. 59) vermeldt dan ook : “Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn”. Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn Ook bijvoorbeeld voor de “beoogde ontwikkelingen – in hoofdzaak zijnde het oprichten van een nieuwe sporthal, het herinrichten van de bestaande sporthal De Bres (als polyvalent parkeergebouw) en het afwerken van het bouwblok M, Senclestraat-Brusselsesteenweg-Bresweg (private woonontwikkeling)” : Deze zijn “thans bijna volledig verhard gebied ... Ingepland”. Gezien “het voornemen om in een netto ontharding van deze zone te voorzien, kan gesteld worden dat het planvoornemen een verbetering van de bestaande toestand betreft. Daar het planvoornemen geen bijkomende omvangrijke ondergrondse constructies voorziet en ondergrondse constructies</p>
--	---

<p>Van het openleggen van de Zenne in een planzone die reeds ernstig overstromd is, kan men niet voorhouden dat dit geen effect heeft.</p>	<p><i>überhaupt tot ein minimum werden beperkt werden er geen noemenswaardige effecten op grondwaterstroming verwacht".</i></p> <p><i>Specifiek inzake de watertoets besluit de scopingnota vanaf p. 87: "De watertoets brengt voor het plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht. Niettemin komen er een aantal speciale aandachtspunten naar voor waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen. Eventuele potentiële nadelige effecten worden evenwel beperkt door volgende bepalingen :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de mogelijk overstromingsgevoeligheid van het plangebied, waarbij er voldoende ruimte wordt gegeven aan de aanwezige waterlopen</i> - <i>wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor:</i> - <i>het project is een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien</i> - <i>het project leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte met meer dan 1 ha</i> - <i>het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter</i> - <i>er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de erosiegevoeligheid van het plangebied</i> - <i>verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlare II met betrekking tot de afvoer van hemelwater en het concept 'vasthouden-bergen-afvoeren'; prioriteit moet uitgaan haar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.</i> <p><i>Bezwaarindieners tonen niet aan dat noch waarom deze analyse niet draagkrachtig zou zijn.</i></p> <p><i>De kritiek op de "competentie" van de opstellers van het RUP mist doel.</i></p>
--	---

<p>De opstellers van de effecten van het RUP missen de competentie omtrent de behandelen disciplines. Dit zijn ruimtelijke planners. Er is geen toezicht uitgeoefend op de competenties van deze personen.</p> <p>De beslissing van het Team MER dat geen plan-MER moet worden opgesteld, is niet regelmatig. Het belang van dat MER-onderzoek heeft ook betrekking op de weerslag van het plan voor de mens en de ruimte. De concrete weerslag op de concrete mens is nergens bekeken. De mens komt in het geheel slechts in abstracto aan bod.</p>	<p><i>Het RUP is opgesteld onder begeleiding van een Planteam, dat krachtens art. 2.2.3., tweede lid VCRO het geïntegreerde planningsproces voert, de verschillende onderzoeken begeleidt, de tussentijdse resultaten integreert in het planningsproces en voor een continue kwaliteitsbewaking zorgt.</i></p> <p><i>Art. 2.2.4., § 3 VCRO vereist dat de dienst, bevoegd voor milieueffectrapportage, deel uitmaakt van het Planteam, nl. voor het verdere verloop van het geïntegreerde planningsproces en in functie van de effectrapportage, maar enkel indien uit de scopingnota blijkt dat een milieueffectrapport opgemaakt moet worden.</i></p> <p><i>Te dezen heeft het Team MER vastgesteld dat géén milieueffectenrapport moet worden opgesteld, waarbij het ook de intrinsieke kwaliteit van het werk van het Planteam bevestigt.</i></p> <p><i>Er is geen reden om te twijfelen aan de competentie van het Planteam.</i></p> <p><i>Uit het voorgaande blijkt dat de draagkracht van de beslissing van het Team MER ten onrechte wordt betwist.</i></p>
<p>4 Voor een plan dat maar het gebruik regelt van een klein gedeelte van het lokaal gebied, geldt de vrijstelling van de plan-MER-plicht, maar enkel als aangetoond is dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben. Dit laatste moet gebeuren aan de hand van de bijlage I bij het DABM.</p> <p>In de scopingnota wordt ingegaan op de 'effecten van het RUP'. Dat gebeurt duidelijk niet aan de hand van de bijlage I van het DABM, hoewel de omzendbrief van 17 december 2007 - LNE/2007 daartoe voorziet.</p> <p>In de scopingnota worden de milieuproblemen voor wat de mens betreft zonder nadere duiding herleid tot zijn fysieke gezondheid. Bovendien wordt er op zoveel plaatsen een voorbehoud gemaakt of gezegd dat de informatie nog niet volledig is, zodat er onmogelijk met zekerheid kan worden aangenomen dat er geen aanzienlijke milieueffecten zullen zijn.</p>	<p><i>Voor de MER-screening van voorliggend RUP is het sjabloon van Team Omgevingseffecten zelf gehanteerd. Dat hierin niet alle onderdelen van bijlage I van het DABM zijn opgenomen lijkt niet correct te zijn.</i></p> <p><i>Vanaf p. 67 tot en met p. 82 van de scopingnota januari 2023 van voorliggend RUP worden de effecten op mens en ruimte expliciet besproken met als subdisciplines mobiliteit, ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid.</i></p> <p><i>Voor gezondheid wordt expliciet ingegaan op de vereiste indicatoren zijnde geluid en fijn stof. Deze worden zowel tov de bestaande toestand als tov de planologische toestand afgetoetst.</i></p> <p><i>Het volstaat op de feitelijke context van de site te bekijken om te begrijpen dat het niet onredelijk is om te besluiten dat er géén bijzondere feitelijke situatie voorhanden is. Het plangebied ligt landschappelijk ingesloten tussen lijninfrastructuren, meer bepaald het kanaal en de</i></p>

	<p>bebouwingslijnten 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. De site De Bres kent volgende functies:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Het volstaat ook om de beoordeling van de milieueffecten te bekijken . Daarbij wordt per discipline telkens een uitdrukkelijke effectenbespreking gekoppeld. Dit onderzoek beantwoordt aan de criteria van de voormelde Bijlage 1. Het besluit van Team Omgevingseffecten kan bijgevolg als zodanig niet in twijfel worden getrokken. Team Omgevingseffecten heeft bevonden dat, a.d.v. de gegeven informatie in voorliggend RUP, met voldoende zekerheid kan worden geoordeeld dat de milieueffecten niet aanzienlijk zullen zijn.</p>
<p>5</p> <p>Voor wat het parkeergegeven betreft, is het zonder meer duidelijk dat dit wél aanzienlijke effecten zal genereren, zeker voor de mens en meer in het bijzonder de mensen van het centrum van Halle. Dat gaat ook aanzienlijke effecten hebben voor de handel, voor het woonzorgcentrum, voor het marktgeburen, voor carnaval, voor de kernis, voor de sportbeleving, voor de scholen ...</p>	<p>De mobiliteitseffecten zijn wel degelijk bestudeerd en afgewogen (zie scopingnota januari 2023 p. 36 en volgende):</p> <ul style="list-style-type: none"> - De toegangsweg tot de parking (Jozef Michelstraat) <p>De rijrichting van de Jozef Michelstraat wordt omgedraaid. De Jozef Michelstraat en de Brusselsesteenweg wordt beperkt tot lokaal bestemmingsverkeer. Bezoekers moeten gebruik maken van de nieuwe parking. Er wordt rekening gehouden worden met de verkeersleeftbaarheid van de Louis Thibautstraat, bijvoorbeeld via een woonerf voor de woningen. In het park wordt geen weg voor zwaar verkeer voorzien.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid van het scholencomplex langsheen de Parklaan en de Leide.

	<p><i>Dit complex ligt zo'n 400 m buiten het RUP-gebied. Het wild parkeren kan op basis van een specifiek parkeerregime worden tegengegaan.</i></p> <p><i>Het gemotoriseerd verkeer over de Leide zal ontmoedigd worden omdat de doorgaande verbinding met de Slingerweg weg valt. Zo wordt een veilige en minder drukke schoolomgeving gecreëerd.</i></p> <p><i>Ten zuiden en ten noorden van de schoolstraat worden de drop-off zones voorzien.</i></p> <p><i>Voor de circulatie van het autoverkeer vanaf Monseigneur Senciestraat worden twee mogelijkheden weerhouden. Enerzijds kan (alternatief B) een nieuwe ontsluitingsweg voor lokaal verkeer vanaf Monseigneur Senciestraat worden aangelegd richting de Nederhembrug. Anderzijds kan de ontsluiting gebeuren naar N6 via Meiboom - Vanden Eeckhoudtstraat met een lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Brusselsesteenweg (alternatief A).</i></p> <p><i>Hieronder wordt alternatief A weergegeven:</i></p>  <p><i>Verder wordt verwezen naar p. 74 van de scopingnota en de analyse doorgevoerd onder de behandeling van bezwaar nr. 6 (punt 2 en 3) over dezelfde materie.</i></p>
<p>6</p> <p>Bezwaarindieners werpen op dat verschillende documenten niet tijdens het openbaar onderzoek ter inzage liggen. Uit het niet ter inzage gelegde gemeenteraadsbesluit dd. 28 februari 2023 blijkt dat niet het volledige plan ter inzage ligt : het register van de plan en andere schade ontbreekt.</p>	<p>Art. 2 van het besluit dd. 17 februari 2017 van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, plannilieu-effectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen, bepaalt :</p>

<p>Bezwaarindieners vermelden ook het masterplan van het Kleinstedelijk gebied Halle, het gemeentelijk structuurplan, een Mobiliteitsplan 2012, een Haalbaarheidsstudie, een Parkeerplan, een Bouwmeesterscan, een Verkeersonderzoek, en een studie ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde.</p>	<p><i>"De bevoegde overheid stelt de volgende documenten ter beschikking op haar website:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>1° de startnota;</i> <i>2° de procesnota en, in voorkomend geval, de aanpassingen;</i> <i>3° het verslag van het participatiemoment;</i> <i>4° de scopingnota en, in voorkomend geval, de aanpassingen;</i> <i>5° het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en, in voorkomend geval, het ontwerp van de effectbeoordelingsrapporten."</i> <p><i>Bezwaarindieners betwisten niet dat de stukken die tijdens het openbaar onderzoek ter beschikking zijn gesteld, aan deze reglementaire eis voldoen.</i></p> <p><i>Krachtens art. 2.2.5., § 1, 9° bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan "in voorkomend geval" een "register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding als vermeld in artikel 2.6.1 van deze codex, een planbatenheffing als vermeld in artikel 2.6.4 van deze codex, of een compensatie als vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid".</i></p> <p><i>Terzijde gelaten dat niet kan worden begrepen welk belang bezwaarindieners hebben bij deze opmerking, is zo'n register niet rechtsheppend. De al dan niet opmaak van zo een register of de al dan niet opname in zo een register is geen noodzakelijke voorwaarde om al dan niet aanspraak te kunnen maken op een planschadevergoeding. Het gegeven dat het bij het RUP gevoegde register onvolledig zou zijn, kan dan ook niet tot de onwettigheid van dat plan leiden .</i></p> <p><i>Documenten zoals het masterplan van het Kleinstedelijk gebied Halle, het gemeentelijk structuurplan, een mobiliteitsplan, een haalbaarheidsstudie, een parkeerplan, een bouwmeesterscan, een verkeersonderzoek, en een studie ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde, zijn zgn. achterliggende documenten die niet aan het openbaar onderzoek moeten worden onderworpen.</i></p> <p><i>Indien de bezwaarindieners deze stukken wensen in te zien om hun grieven te formuleren, volstaat het dat zij de stad Halle om de</i></p>
---	--

<p>De meegeedeelde stukken zijn niet ondertekend en vermelden niet steeds de opsteller. De onveranderlijkheid van de stukken is niet vastgesteld.</p> <p>Er is geen advies gevraagd aan De Lijn, het Agentschap Zorg en Gezondheid, de Vlaamse Waterweg, en de Vlaamse Milieumaatschappij.</p>	<p>raadpleging hiervan vragen. Bezwaarindieners houden niet voor dat zij dit hebben gedaan, maar evenmin dat zij problemen zouden hebben ondervonden bij de raadpleging op verzoek daarvan. Blijkens het bezwaar zijn zij overigens goed op de hoogte van de inhoud van deze stukken. De relevante inhoud van deze stukken is opgenomen in de Toelichtingsnota dd. 16 januari 2023 en de Scopingnota dd. 16 januari 2023.</p> <p>In de mate dat wordt opgemerkt dat de meegeedeelde stukken niet zijn ondertekend, de opsteller niet altijd de vermelden, en dat de onveranderlijkheid van de stukken niet is vastgesteld, verliezen bezwaarindieners uit het oog dat de betrokken stukken deel uitmaken van goedkeuringsbeslissingen van de gemeenteraad resp. het College van burgemeester en schepenen.</p> <p>Er is wel degelijk advies aan de Lijn, de Vlaamse Waterweg en de Vlaamse Milieumaatschappij gevraagd. Waarom er ook advies moet worden gevraagd aan het Agentschap Zorg en Gezondheid (AZG) is niet duidelijk</p> <p>AZG dient slechts geraadpleegd te worden onder volgende voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het RUP betreft de realisatie van een industriegebied, een bedrijventerrein of een daarmee vergelijkbaar gebied EN zou aanzienlijke effecten kunnen hebben op de gezondheid van de mens; - het RUP de realisatie of wijziging van verkeersinfrastructuren of hoogspanningsleidingen EN zou aanzienlijke effecten kunnen hebben op de gezondheid van de mens - het RUP zou aanzienlijke effecten kunnen hebben op de gezondheid van de mens. <p>Dit is voor dit RUP niet van toepassing.</p> <p>Bezwaarindieners houden voor dat de Zennekoker de overstroming in het kanaal regelt en zijn waterstand beïnvloedt. Al is niet geheel duidelijk welke rechtsgrond oplegt om de gemeenten, gewesten en eigenaars van de infrastructuur te betrekken bij dit aspect, of minstens toch niet in het kader van een RUP-procedure, geldt te dezen dat de verplaatsing van de Zennekoker op een bestudeerde manier geschiedt. Zowel de VWM als</p>
<p>De verplaatsing Zennekoker regelt de overstroming in het kanaal en beïnvloedt zijn waterstand. De daarbij betrokken gemeenten, gewesten en eigenaars van de infrastructuur, zijn niet betrokken.</p>	

<p>Het document van 7 oktober 2015 met de titel `Bijlage eindrapport fase 1: Nota mobiliteit stadsontwikkeling Possosplein' is onvolledig en niet ondertekend. Het steunt op verkeersonderzoeken van 2009 en is verouderd. Terecht heeft de Gecoro aangedrongen op een actualisering. In 2016 zou een uitgebreide mobiliteitsstudie uitgevoerd zijn, terwijl deze mobiliteitsstudie nog verder verfind dient te worden, quod non. Intussen zijn belangrijke veranderingen beslist of uitgevoerd.</p> <p>Het Agentschap Wegen en Verkeer stelt dat de effecten op mobiliteit vrij summier worden besproken en beperkt blijft tot het projectgebied, terwijl mobiliteit bij uitstek een projectgrensoverschrijdend effect heeft (zie Bijlage 1 DABM). Het Agentschap wijst op het ontbreken van een parkeerbalans.</p> <p>Meerdere parkeergerateerde aspecten zijn onbehandeld ('parkeerpockets' voor bewoners, de autobereikbaarheid van het woonzorgcentrum en de scholen (met een nood aan drop-off</p>	<p>Waterwegen en Zeekanaal zijn hierbij een sturende kracht , en dus zeker betrokken.</p> <p><i>Er is trouwens wel een watertoets uitgevoerd , met als conclusie : "Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn". Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn Ook bijvoorbeeld voor de "beoogde ontwikkelingen – in hoofdzaak zijnde het oprichten van een nieuwe sporthal, het herinrichten van de bestaande sporthal De Bres (als polyvalent parkeergebouw) en het afwerken van het bouwblok M. Senciestraat-Brusselsesteenweg-Bresweg (private woonontwikkeling)" : Deze zijn "thans bijna volledig verhard gebied ... ingepland". Gezien "het voornemen om in een netto ontharding van deze zone te voorzien, kan gesteld worden dat het planvoornemen een verbetering van de bestaande toestand betreft. Daar het planvoornemen geen bijkomende omvangrijke ondergrondse constructies voorziet en ondergrondse constructies überhaupt tot een minimum worden beperkt worden er geen noemenswaardige effecten op grondwaterstroming verwacht".</i></p> <p><i>Voor de kritiek op de beoordeling van het mobiliteitsaspect (in het bijzonder het parkeren) wordt verwezen naar de analyse doorgevoerd onder de behandeling van bezwaar nr. 2 punt 2 en 4 en bezwaar 6 punt 1 over dezelfde materie.</i></p> <p><i>De verwijzing naar "parkeerpockets" staat in het teken van het parkeercomfort van de (toekomstige) bewoners buiten de nieuwe woonprogramma die in het plangebied wordt voorzien. Het RUP heeft</i></p>
--	--

<p>zonecapaciteit voor minstens 300 wagens), de parkeerbehoeften voor deze functies en sport).</p>	<p>niet als doelstelling om dit specifiek te regelen. Enkel wil het effectenonderzoek aangeven dat zulks buiten de doelstelling van het RUP valt, zodat een nieuwe woonontwikkeling in de buurt van het RUP hiervoor aandacht moet hebben.</p> <p>De autobereikbaarheid van het woonzorgcentrum en de school is verzekerd.</p> <p>Gezien het scholencomplex zo'n 400 m buiten het plangebied ligt (het Heilig-Hart & College van Halle ligt ten zuiden van het plangebied, aan de kruising van de Leide-Parklaan met Vondel) regelt het plan zelf niet deze drop-offzone. De effectenstudie toont echter aan dat zulks bij wijze van aanvullend verkeersreglement kan overwogen worden.</p> <p>De parkeerbehoefte van de sportinfrastructuur is in de maximale parkeercapaciteit van 330 plaatsen verrekend.</p> <p>Een drop-off zone met plek voor minstens 300 auto's kan geen drop-off zone worden genoemd, dit zou een volwaardige parking betreffen.</p> <p>De keuzes die gemaakt worden voor circulatie al dan niet gekoppeld aan parkeren kaderen ook in het ruimere mobiliteitsbeleid van de stad. Dit beleid streeft naar het weren van doorgaand verkeer uit het centrum (het ei) waarbij stadsdelen strategisch bereikbaar worden gemaakt zonder doorgaand verkeer te faciliteren. Daarbij staat ook de creatie van veilige verkeersluwe schoolomgevingen centraal. Daarom wordt een aangepaste circulatie gecombineerd met het naar buiten brengen van de parkeercapaciteit (met locaties zoals in De Bres, in het parkeergebouw van de NMBS...).</p> <p>Ouders zullen hun kinderen op parkeerlocaties op loopafstand van de scholen kunnen afzetten en ophalen (op de Bres, aan het station, aan het gebouw van de NMBS). De kinderen kunnen via een autoluwe Leide en een veilige verbinding met de Willemekaai of via de Klarbrug hun school te voet of met de fiets bereiken.</p> <p>Voor de opmerking inzake parkeren en winkelen evenals de parkeercijfers wordt verwezen naar de behandeling van bezwaar nr. 2 punt 2. De GECORO stelt voor om in de toelichtingsnota op te nemen dat het parkeren voor buurtbewoners verder dient bekeken te worden in het globale parkeerbeleid van de stad.</p>
--	---

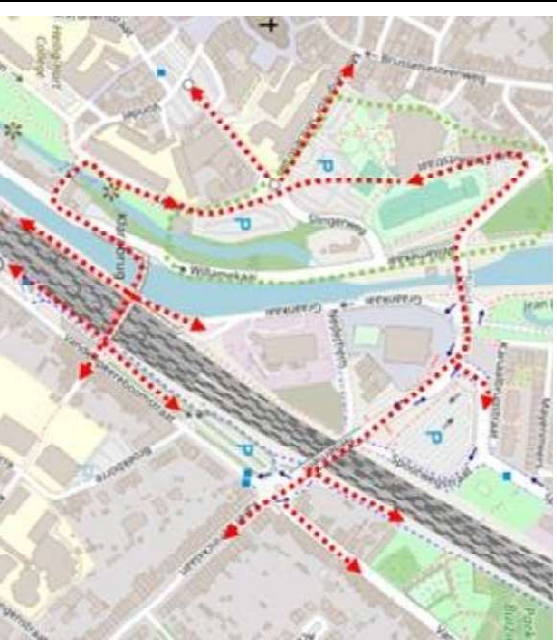
<p>Het parkeerbeuren in functie van het winkelen in Halle is niet onderzocht, terwijl het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ondermeer het versterken van de Halsse binnenstad als handels- en horecacentrum nastreeft.</p> <p>De markt en de kernis worden niet geschrappt, maar wel onmogelijk gemaakt. Het markt- en kernisverkeer is zwaar verkeer met opliggers tot 18m lengte, dat geen toegang meer krijgt tot het plangebied. De bevoorrading van handelaars wordt onmogelijk gemaakt.</p> <p>De parkeercijfers variëren. Volgens de scopingnota blijkt uit de haalbaarheidsstudie een nood aan 250 tot 300 parkeerplaatsen, terwijl de toelichingnota daarin een capaciteit van 180 tot 300 plaatsen haalt. Er is geen capaciteitsberekening van de nieuwe parkeergarage.</p> <p>De scopingnota stelt dat een ondergrondse parking op de plaats van de huidige sporthal haalbaar is, terwijl het tegendeel is gecommuniceerd.</p>	<p>Voor de opmerking omtrent de bereikbaarheid voor het zwaar marktverkeer wordt verwezen naar bezwaar nr. 6.</p> <p>Het klopt dat een ondergrondse parkeerfaciliteit volgens het ontwerp van RUP niet het voorkeurscenario is. Tijdens het aanvankelijk ontwerpend onderzoek werd eigenlijk steeds uitgegaan van een fysieke koppeling van de sport- en parkeerinfrastructuur, weze het steeds met de wens om verder in te zetten op het onderzoek naar alternatieven. Het bovengrondse voorkeurscenario is het gevolg van bijkomend ontwerpend onderzoek dat tijdens het verloop van de geïntegreerde planningsprocedure is gevoerd, en waarbij de koppeling van beide structuren is verlaten.</p> <p>Verschillende beoordelingscriteria (o.m. kostprijs, gestapelde vs. geschakelde infrastructuren, herbruikbaarheid, ruimtelijke inpassing enz.) komen daarbij naar voor. Op planniveau is gebleken dat de detailleringgraad van de scenario's weliswaar toelaat om een voorkeur te identificeren, maar niet om per hypothese andere scenario's uit te sluiten. Dit verklaart waarom het ontwerp van RUP op dit punt beoogt om afdoende flexibiliteit in te bouwen door a priori geen hypothese uit te sluiten, maar wel afdoende randvoorwaarden vast te stellen die een creatief ontwerpend project op dit punt mogelijk maakt.</p> <p>Het is dus correct dat ten tijde van de startnota eerder werd gedacht in de richting van een ondergrondse oplossing voor de parkeerinfrastructuur, gekoppeld aan de sportinfrastructuur, en dat</p>
---	---

<p>De Zenne wordt niet opgelegd. Er wordt een nieuwe waterpartij aangelegd van traag stromend water. De effecten op de gezondheid van de bewoners van een woonzorgcentrum zijn niet bekeken.</p> <p>De stelling dat dit een verbetering zou inhouden in geval van een overstroming zoals in 2010, is een losse bewering. Dit is niet onderzocht.</p> <p>Er is ook geen watertoets uitgevoerd.</p> <p>De Slingerweg is opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, maar wordt afgeschaft.</p>	<p>voortschrijdend inzicht bij de geïntegreerde planprocedure aanleiding heeft gegeven tot een ontkoppeld bovengronds scenario.</p> <p><i>Dit wijst echter niet op een onregelmatigheid, maar is een loutere toepassing van de principes van geïntegreerde planning.</i></p> <p><i>Door de Zenne meanderend aan te leggen wordt er niet louter meer ruimte voor water voorzien maar wordt er ook ingezet op natuurherstel en een versterkte relatie tussen Zenne en stad. Doordat de Zenne aanzienlijk dieper dan haar omgeving is gelegen en ontstaat er ruimte bij hoog water voor waterberging.</i></p> <p><i>Er is wel degelijk een watertoets uitgevoerd zoals onder punt 3 reeds werd aangetoond. Er is dus wel rekening gehouden met de waterhuishouding.</i></p> <p><i>Het supprimeren van de Slingerweg kadert ook in het beleid dat op intergemeestelijk niveau gevoerd wordt voor het kanaal Charleroi-Brussel. Dit kanaal wordt verdiept en een gevolg hiervan is dat de Zennedukker dient verplaatst te worden. De Zenne wordt verlegd en er wordt een nieuwe doorsteek voorzien op een andere locatie. Daarbij wordt ook de sluis verplaatst. Dit heeft als gevolg dat in de toekomst de Slingerweg niet langer een doorstroombaan heeft, maar doordloopt op de nieuwe infrastructuur aan de nieuwe brug en het nieuwe sluiscomplex. Omwille van deze toekomstige ontwikkelingen heeft de stad scenario's laten uitwerken om alternatieve ontsluiting te voorzien voor het stadsdeel rond de Bres. Verder verzekeren de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP echter de toegankelijkheid van de woningen voor gemotoriseerd verkeer.</i></p> <p><i>De Slingerweg wordt inderdaad afgeschaft. Dit kadert in de afweging tussen twee mobiliteitsscenario's, waarbij ervoor wordt gekozen om gemotoriseerd verkeer niet door het park te laten voeren (omdat dit ontwikkelingsmogelijkheden daarvan aan banden legt en de openlegging</i></p>
--	--

van de Zenne belemmert). Maar er is wel de mogelijkheid om paden te voorzien. De impact op voetgangers en fietsers is beoordeeld, met aandacht voor de trage wegen en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (zie scopingnota dd. 16 januari 2023 (p. 68-70)):

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

Wel moet worden opgemerkt dat er geen bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk over de Slingerweg loopt. Bovendien zijn er voor de verbindingen centrum – sint-Rochus en Centrum - Buizingen een aantal alternatieven, via Sasbrug (of nieuwe Nederhembrug) en via de Klarabrug. Er is een beperkte, maar veilige omrijfactor.



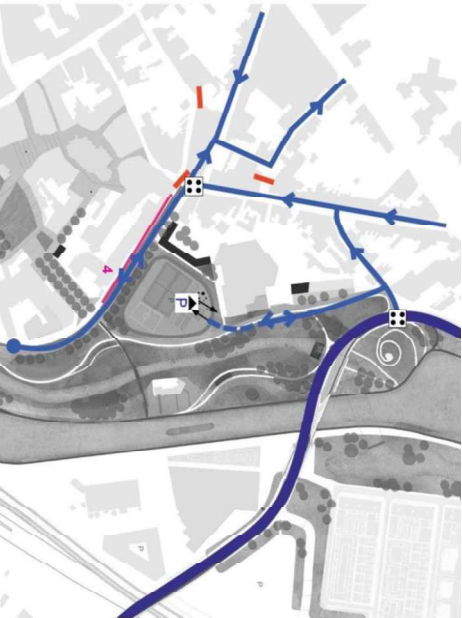
<p>7</p> <p>De markt en de kernmis worden naar verluid niet geschrapt en zouden de nodige plek krijgen in de stad. In het plan is de markt en de kernmis en ook carnaval wel degelijk geschrapt of onmogelijk gemaakt, zonder dat er een uitspraak is waar die dan wel een plek kunnen hebben in de stad. Het markt- en kermisverkeer is zwaar verkeer met opliggers tot 18m lengte en daarvan wordt duidelijk gezegd dat dit geen toegang meer krijgt tot het plangebied. De bevoorrading van handelaars wordt onmogelijk gemaakt.</p>	<p><i>Markt- en kermisverkeer wordt niet uit het plangebied van voorliggend RUP geweerd. De mogelijke herinrichting van het Possozplein valt buiten de scope van voorliggend RUP.</i></p> <p><i>Het zwaar verkeer zal wel kunnen circuleren rond het plangebied en er wordt mogelijkheid voorzien voor laden en lossen op de sportsite. Maar verder zal er geen zwaar verkeer op de site zelf toegelaten worden.</i></p>
<p>8</p> <p>De cijfers over het parkeren verschillen van document tot document. In de scopingnota staat dat uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat er nood is aan 250 tot 300 parkeerplaatsen. In de toelichting tot het RUP zou diezelfde haalbaarheidsstudie geconcludeerd hebben dat het er maar 180 tot 300 nodig zijn. Hoe men aan die cijfers komt is onduidelijk. Dit wordt met geen enkel document gestaafd. Ook over de capaciteitsberekening van de nieuwe parkeergarage is niets te vinden.</p>	<p><i>Zie supra behandeling bezwaar nr. 2.</i></p>
<p>9</p> <p>Op een inspraakmoment werd er verklaard dat een ondergrondse parking niet mogelijk is. In de scopingnota staat met zoveel woorden dat een ondergrondse parking op de plaats van de huidige sporthal zeker haalbaar is.</p>	<p><i>Er werd niet verklaard dat de ondergrondse parking niet mogelijk is maar niet wenselijk wegens zeer hoge prijs per parkeerplaats. De realisatie van een bovengronds gebouw heeft latere herbestemmingsmogelijkheden die de ondergrondse parking niet heeft. Bovendien zijn laadpalen gemakkelijker te realiseren bovengronds dan ondergronds. Energetisch is dergelijke constructie ook voordeliger naar verluchting en verlichting.</i></p>
<p>10</p> <p>In tegenstelling tot wat men "openleggen van de Zenne" noemt, wordt de Zenne helemaal niet open gelegd. Er wordt een nieuwe waterpartij aangelegd van traag stromend water, deels op de plaats waar vroeger de Zenne stroomde. Dat heeft niets met de vroegere Zennebedding te maken. De effecten dat een dergelijke waterpartij kan hebben op de gezondheid van de bewoners van een woonzorgcentrum werd niet bekeken.</p>	<p><i>Zie supra behandeling bezwaar nr. 4.</i></p>
<p>11</p> <p>De stedenbouwkundige voorschriften van het RUP passen zich niet in het Typebesluit in. Mede daardoor geven de stedenbouwkundige voorschriften niet de vereiste rechtszekerheid. Er wordt ook afbreuk gedaan aan de rechtszekerheid door de wijze waarop de overgang tot de</p>	<p><i>Het besluit dd. 11 april 2008 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, heeft luidens het Verslag aan de Vlaamse regering "niet de bedoeling om op verordende manier stedenbouwkundige voorschriften vast te stellen die gelden bij verwijzing</i></p>

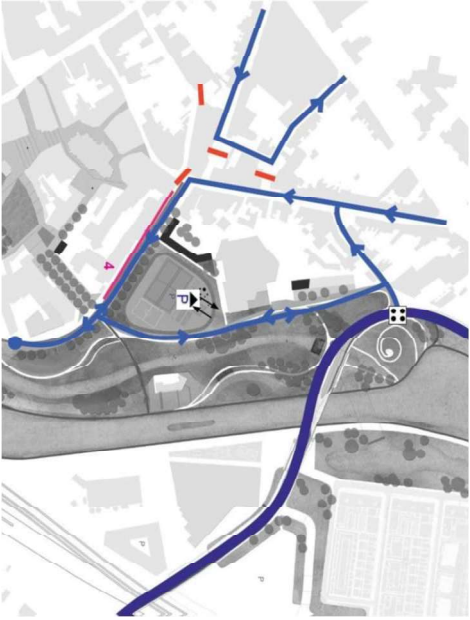
<p>nieuwe bestemmingen voorzien is evenals door te werken met "indicatieve" aanduidingen.</p>	<p><i>In individuele ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het bevat wel regels over de vorm en de inhoud van ruimtelijke uitvoeringsplannen, en een niet-verordende bijlage met voorbeeld- of typevoorschriften die kunnen gebruikt worden in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen". Artikel 3 van het besluit dd. 11 april 2008 bevestigt het niet-normatieve karakter van de typebepalingen. De typebepalingen hebben intengedeel een vrijblijvend karakter .</i></p> <p><i>Het is niet vereist dat een RUP inrichtingsvoorschriften zou bevatten. Een tot op zekere hoogte flexibele invulling van het RUP als planinstrument, zonder detailistische invulling van alle mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een project, is als dusdanig niet onrechtmatig .</i></p> <p><i>Zo brengt bijvoorbeeld een indicatieve aanduiding van een ontsluitingsweg op het grafische plan (zie art. 6.2. (indicatieve ontsluiting van de hoofdtoegang, parallel aan de Louis Thibautstraat) en art. 6.3. (indicatieve ontsluiting via de wegenis Willamekaai en jaagpad), niet met zich mee dat dit onzorgvuldig of onvoldoende rechtszeker is bepaald .</i></p> <p><i>Het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 10 "Overgangszone (overdruk)" getuigt van afdoende duidelijkheid :</i></p> <p><i>"Om de nodige flexibiliteit bij de inrichting van de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies (artikel 8) en de zone voor park (artikel 9) te bieden wordt voorzien in een overgangszone in het grensgebied tussen beide bestemmingen.</i></p> <p><i>10.1. Overgangszone gemeenschapsvoorzieningen met park</i></p> <p><i>In de overgangszone van artikel 10.1 mogen de voorschriften van artikel 9 toegepast worden naast de voorschriften van artikel 8. Dit houdt in dat ook daar de Zenne mag meanderen overeenkomstig de voorschriften van artikel 9.</i></p> <p><i>10.2. Overgangszones park met gemeenschapsvoorzieningen</i></p> <p><i>In de overgangszone van artikel 10.2 mogen de voorschriften van artikel 8 toegepast worden binnen artikel 9. Dit houdt in dat ook daar bebouwing en verharding is toegelaten overeenkomstig de voorschriften van artikel 8. De B/T en de V/T voor artikel 8 blijven echter berekend op de totale</i></p>
---	--

	<p>oppervlakte van artikel 8 (inclusief artikel 10.1) en mogen niet opgetrokken worden.”</p> <p>Er valt niet goed in te zien in welke mate dit voorschrift aan de eisen van rechtszekerheid tekortkomt, ook al omdat bezwaarinners de inhoud van dit voorschrift niet concreet in hun bezwaar betrekken. De overgang van bestemmingen en de bijhorende voorschriften zijn uitvoerig beschreven in artikels 10.1 en 10.2 van voorliggend RUP. Indicatieve aanduidingen op een grafisch plan zijn zeker niet ongebruikelijk, de bijhorende voorschriften bakenen de mogelijkheden hieromtrent voldoende af.</p>
<p>12 De Verenigde handelaars zijn een stedelijke adviesraad. De adviesraad wordt ook vermeld op de website van de stad. Er wordt beweerd dat alle relevante adviesraden geconsulteerd zijn, welnu de VHH is niet geconsulteerd. De reglementering voorziet niet expliciet dat bezwaarindieners kunnen gehoord worden door de GECORO. Het is de GECORO ook niet verboden om één of meerdere bezwaarindieners te horen. Te dezen gaat het om een officiële stedelijke adviesraad, de VHH. Het is merkwaardig dat de VHH niet eerder om advies gevraagd is. Daarom vraagt de VHH expliciet dat zij minstens door de GECORO zou worden gehoord.</p>	<p>Het besluit dd. 17 februari 2017 van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, plannilieu-effectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen, bepaalt in zijn art. 7 aan welke instanties advies moet worden gevraagd. Deze zijn opgesomd in Bijlage 1 bij dit besluit. De Verenigde Handelaars zijn niet in deze Bijlage 1 vermeld.</p> <p>Daarnaast kan bevoegde overheid op elk moment andere instanties raadplegen waarvan ze het advies nuttig acht. Te dezen heeft de planoverheid het niet nodig geacht om advies aan te vragen aan de Verenigde handelaars.</p> <p>Niettemin blijkt dat de Verenigde handelaars hun standpunt in het kader van het openbaar onderzoek kunnen laten gelden.</p> <p>De stad heeft de bezwaarindieners reeds gehoord. De GECORO is van oordeel dat het bezwaar duidelijk en helder genoeg is om dit te kunnen beoordelen. Het horen van de bezwaarindieners is niet nodig. Voor het respecteren van de procedure volstaat het dat zij op schriftelijke wijze hun standpunt kenbaar kunnen maken, zoals dit het geval is voor elk een die een standpunt tijdens het openbaar onderzoek wil laten gelden.</p>
<p>De GECORO besluit om het bezwaar gedeeltematig te aanvaarden</p> <p>Voorgestelde wijzigingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt 79135 m² (±7,9 ha). Dit getal zal informatief worden aangevuld in de toelichtingsnota van voorliggend RUP. - Tijdelijk karakter toevoegen voor parking Leide, af te schaffen na evaluatie die aantoonde dat de parking Leide niet langer vereist is. 	

- *Tijdelijk karakter behouden voor parking Scheepswerfkaai, maar pas af te schaffen na de afschaffing van parking Leide en een hieraan gekoppelde evaluatie die aantoont dat de parking Scheepswerfkaai niet langer vereist is.*
- *In de toelichtingsnota opnemen dat het parkeren voor buurtbewoners verder dient bekeken te worden in het globale parkeerbeleid van de stad*

Bezwaar 6 - marktkramers

nr.	Voorwerp van opmerking	behandeling
1	<p>De bezoekers van de donderdag- en zaterdagmarkt zullen verplicht in een parkeertoren met plusminus 278 plaatsen moeten parkeren. Dit terwijl de parkings Leide, Senciestraat, Vandeneeckstraat, Atletiekpiste, Klaar al met een capaciteit van 5931 plaatsen overvol staan tijdens een gewone marktdag. Buiten het plangebied is ook de parking Scheepswerfkaai volledig gesatureerd tijdens de marktdagen. Het opzet en de uitvoering van RUP De Bres leidt ontegensprekelijk tot meer dan een halvering van het parkingpotentieel en dus ook van het klantenpotentieel.</p>	<p>Het RUP De Bres heeft geen doelstelling dat zich specifiek richt op de "handel in het centrum" en/of het mobiliteitsprofiel van de "handel in het centrum".</p> <p>Er wordt verwezen naar de analyse onder bewaar 2 punt 2 en volgende. en bijkomend opgemerkt wat volgt in de behandeling van onderstaande punten van de behandeling van bezwaar 6.</p>
2	<p>Het J. Possozplein zal - komende van de Nederhembrug - door het verdwijnen van de invalswegen Slingerweg en Willamekaai nog alleen bereikbaar zijn via de omweg Lariellestraat, Brusselsesteenweg en Senciestraat (zo een 2 kilometer omweg).</p> <p>De marktkramers kunnen het J. Possozplein nog alleen verlaten via de Senciestraat, Brusselsesteenweg, Meiboom of Vandeneeckhoutstraat, er is geen andere mogelijkheid.</p> <p>De straten zijn in het gehanteerde verkeersplan eenrichtingsstraten. Hun opleggers die tot 18 meter lang zijn kunnen onmogelijk in de huidige verkeerssituatie de straten Senciestraat, Brusselsesteenweg, Meiboom of de Vandeneeckhoutstraat opdraaien. Zij kunnen alleen de Brusselsesteenweg oprijden richting 'Pacha' waardoor deze straat de facto terug tweerichtingsverkeer wordt met het verdwijnen van alle parkeerplaatsen.</p> <p>De Lariellestraat is eenrichtingsverkeer en te smal om er tweerichtingsverkeer van te maken dus de Nederhembrug bereiken voor het uitgaand verkeer is onmogelijk binnen dit ontwerp. Met andere woorden, gezien de Lariellestraat geen dienst kan doen als tweerichtingsstraat blijven alleen de Meiboom, de Vandeneeckhoutstraat en de Brusselsesteenweg als uitvalswegen over om het plangebied te ontzetten.</p>	<p>In de Toelichtingsnota komen de inrichtingsalternatieven voor de ontsluiting gemotoriseerd verkeer ruim aan bod . Daarbij komen de verblijfskwaliteit en de rijrichtingen ook aan bod.</p> <p>Het mobiliteitsvraagstuk is wel degelijk onderzocht en afgewogen zoals hierna geschetst:</p> <p>Scenario A: Ontsluiting naar N6 via Meiboom - Vanden Eeckhoudtstraat met een lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Brusselsesteenweg</p> 

	<p><i>Scenario B: Een nieuwe ontsluitingsweg voor lokaal verkeer vanaf Moneigneur Senciestraat richting de Nederhembrug.</i></p>  <p><i>Scenario A wordt als voorkeursalternatief naar voor geschoven. Dit scenario draagt ook bij aan de landschapsontwikkeling en vormt geen belemmering voor de open te leggen Zenne.</i></p> <p><i>Meteen is duidelijk waarom Scenario B, dat eigenlijk een variant op de Slingerstraat vormt, wordt geschrappt.</i></p> <p><i>De mobiliteitseffecten zijn onderzocht, voor voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer, en parkeerders. Er is evenwel nood aan bijkomend onderzoek met betrekking tot de mobiliteit, het parkeren en de verkeersafwikkeling. De GECORO laat hierbij de keuze aan het beleid om dit onderzoek uit te voeren in kader van de huidige RUP-procedure of in het kader van de omgevingsaanvragen voor de effectieve realisering van het project..</i></p> <p><i>De kritiek van bezwaarlindieners is niet zozeer gericht op de beoordeling van het mobiliteitsluik van het RUP zelf, nl. binnen zijn bestemmingsgebied, maar eerder op al dan niet in de omgeving bestaande mobiliteitsissues.</i></p> <p><i>Het RUP pretendeert een geconcentreerde parkeeroplossing aan te bieden met een maximale capaciteit van 330 plaatsen. Zelfs indien het cijfermateriaal dat bezwaarlindieners opwerpen al zou kloppen - wat niet</i></p>
--	---

	<p><i>Blijkt en wordt betwist zoals onder de behandeling van bezwaar 2 wordt aangetoond - , dan nog is het niet de plandoelstelling om zo'n capaciteit te voorzien.</i></p> <p><i>Het Possozplein bevindt zich buiten de perimeteer van het RUP. De bereikbaarheid blijft verzekerd . Het Planteam heeft op 2 september 2021 overwogen : "De toegang tot Possozplein voor grotere voertuigen is een discussiepunt. Vandaag gebeurt dit via de Slingerweg. Als deze verdwijnt zal het bestemmingsverkeer voornamelijk via Meiboom en Vanden Eekhoudstraat verlopen. Omdat de grote parkeerzone op het Possozplein dan ook verdwijnt, zullen de intensiteiten eerder beperkt zijn. Probleem is dat deze straten niet geschikt zijn voor het inrijden van de zeer grote marktwagens en kerniswagens. Een alternatieve route, die wel geschikt is, is via Vondel en Parklaan. Ook is er wel heel wat ruimte tussen de rooilijnen aan het kruispunt M. Senciestraat en Brusselsesteenweg, waarbij er een grotere draaicirkel mogelijk gemaakt kan worden voor in uitzonderlijke gevallen (bv door wegneembare paaltjes). Eventueel moet dan tijdelijk de rijrichting veranderd worden onder politietoezicht (bv. voor grote kerniswagens). Het idee wordt geopperd om doorheen het park een weg voor zwaar verkeer te voorzien, enkel in functie van de markt (2x per week), de kernis en de hulpdiensten. Omdat dit een grote ruimtelijke impact heeft op het park, waar het weren van gemotoriseerd één van de belangrijkste doelstellingen is en omdat er een reëel veiligheidsrisico ontstaat in combinatie met bijvoorbeeld de fietsverbindingen, sporters en spelende kinderen, wordt dit idee niet weethouden. De vraag wordt gesteld of het nog wel wenselijk is om zeer grote trucks tot in het hart van de stad te leiden. De kleinere markwagens zullen geen probleem ondervinden. De herinrichting van het publiek domein in functie van draaicirkels en rijrichtingen kan onafhankelijk van het RUP bekeken worden. Het college zal zich, samen met de bevoegde diensten, de komende weken over deze problematiek buigen. "</i></p>
<p>3</p> <p>Hetzelfde geldt voor de ouders die nu hun kinderen ophalen op het J. Possozplein , de Parklaan en de Leide. Een recente telling gedurende een week geeft zo een 350 à 400 voertuigen aan in een file van een paar honderd meter die deze zone verlaten tussen 15u en 16u. Het is niet</p>	<p><i>De keuzes die gemaakt worden voor circulatie al dan niet gekoppeld aan parkeren kaderen ook in het ruimere mobiliteitsbeleid van de stad. Dit beleid streeft naar het weren van doorgaand verkeer uit het centrum (het e) waarbij stadsdelen strategisch bereikbaar worden gemaakt zonder</i></p>

<p>realistisch en onverantwoord die alle doorheen de Brusselsesteenweg te laten rijden om ze dan via een kruispunt met rode lichten aan de Pacha de overdrukke Demaeghtaan op te sturen.</p>	<p><i>doorgaand verkeer te faciliteren. Daarbij straat ook de creatie van veilige verkeersluwe schoolomgevingen centraal. Daarom wordt een aangepaste circulatie gecombineerd met het naar buiten brengen van de parkeercapaciteit (met locaties zoals in De Bres, in het parkeergebouw van de NMBS...).</i></p> <p><i>Een deel van de ouders zullen hun kinderen op parkeerlocaties op loopafstand van de scholen kunnen afzetten en ophalen (op de Bres, aan het station, aan het gebouw van de NMBS). De kinderen kunnen via een autoluwe Leide en een veilige verbinding met de Willamekaai of via de Klarbrug hun school te voet of met de fiets bereiken. Deze problematiek dient verder onderzocht in bijkomende mobiliteitsstudies.</i></p>
<p>4 Dit mobiliteitsprobleem werd op geen enkele publieke vergadering besproken, er werden geen stakeholders zoals de scholen, de klanten, de inwoners van het plangebied, de handelaars, de horeca op een openbaar consultatiemoment geraadpleegd. Integendeel op een publieke voorstelling van RUP de Bres op 22 december 2021: in de raadzaal werd dit mobiliteitsprobleem uit de presentatie gehaald omdat ze volgens de spreker niet klaar was. We zijn 5 maanden verder en de oplossing van het mobiliteitsprobleem is er nog niet ondanks de eerdere beloftes in het RUP De Bres traject met de startnota en scopingnota dat dit wel zou geïntegreerd worden.</p>	<p><i>Op 19 mei 2021 is er een participatiemoment georganiseerd zoals decretaal voorzien, weliswaar online via webinar omwille van de Corona-epidemie. Dit participatiemoment was vrij toegankelijk. De toelichting van 22 december 2022 ging over het masterplan en concreet het ontwerp van de sporthal en het parkeergebouw en het ontwerp daarrond. Deze toelichting betrof geen mobiliteit maar toelichting bij ontwerp. Mobiliteit werd niet doelbewust uit de presentatie gehaald omdat mobiliteit niet het onderwerp van het overleg was. Wel werd er duidelijk aangegeven dat er onderzoek gevoerd was en in de toekomst nog verder wordt gevoerd en er oplossingen mogelijk zijn. Welke alternatieven zouden gekozen worden maakt deel uit van een apart mobiliteitstraject. Zoals hoger aangegeven zijn er wel degelijk scenario's meegenomen in het onderzoek (zie punt 2 van dit bezwaar).</i></p>
<p>5 Er was weliswaar de webinar van 19 mei 2021 (eerste participatiemoment) maar daar werd nog door 'Omgeving cv' een alternatieve aanvaardbare uitvalsweg parallel aan de Willamekaai gesuggereerd. Toen was er geen sprake van een parkeertoren, verder uitgraven van de Zennebedding richting Nederhembbrug en de bouw van een nieuwe sporthal op een andere plek. Dit participatiemoment kan dus niet als juridisch correct voor het huidige ontwerp beschouwd worden gezien de associatie 'TV-BEL architecten - CRIT Architecten - Tijd en Vijt - BE GREISCH en Stream & River' de facto een nieuw ontwerp RUP De Bres krijgt dat qua bestemming met de parkeertoren, de nieuwe sporthal</p>	<p><i>Een RUP-procedure betreft een iteratief (evolutionair) proces. Dat bepaalde onderdelen van het planvoornemen (van locatie) zijn gewijzigd naargelang het doorlopen onderzoek is een logisch gevolg van een RUP-procedure. Daarnaast heeft er persoonlijk overleg tussen de gemeente en de bewoners plaatsgevonden en is het masterplan van associatie 'TV-BEL architecten - CRIT Architecten - Tijd en Vijt - BE GREISCH en Stream & River' publiekelijk voorgesteld. De aanpassingen aan het RUP zijn een vertaling hiervan. De plancontour en de beoogde functies binnen het RUP zijn daarentegen wel ongewijzigd. Bijgevolg dient geconcludeerd te worden dat de RUP-procedure zoals doorlopen, met een eerste participatiemoment op 19 mei 2021, rechtsgeldig is: de onderdelen die</i></p>

<p>en de meanderende Zenne volledig afwijkt van het plan dat voorgelegd werd op het participatiemoment van 19 mei 2021.</p>	<p>na het eerste participatiemoment zijn gewijzigd zijn niet van dien aard dat het participatiemoment herronnen had moeten worden. Dit punt wordt verder aangevuld met de behandeling van bezwaar 7 (zie infra)</p>
<p>De GECORO besluit om het bezwaar gedeelteme te aanvaarden</p> <p>Voorstel aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijdelijk karakter toevoegen voor parking Leide, af te schaffen na evaluatie die aantoonde dat de parking Leide niet langer vereist is. - Tijdelijk karakter behouden voor parking Scheepswerfkaai, maar pas af te schaffen na de afschaffing van parking Leide en een hieraan gekoppelde evaluatie die aantoonde dat de parking Scheepswerfkaai niet langer vereist is. - Er is nood aan bijkomend onderzoek met betrekking tot de mobiliteit, het parkeren en de verkeersafwikkeling. De GECORO laat hierbij de keuze aan het beleid om dit onderzoek uit te voeren in kader van de huidige RUP-procedure of in het kader van de omgevingsaanvragen voor de effectieve realisering van het project. 	

Bezwaar 7 - WZC

nr.	Voorwerp van opmerking	behandeling
1	<p>Onder verwijzing naar het decreet dd. 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten, stelt bezwaariendier dat een belangrijke doelstelling van het geïntegreerd planopmaakproces het optimaliseren van de participatie betreft (MVT bij het Integratiedecreet, Parl.St. VI.Parl. 2015-2016, nr. 687/1, 20). Daarom zijn er participatiemomenten : een participatiemoment in het begin van het proces voor de probleemstelling, inhoudsafbakening en scope van het voorgenomen plan, en een openbaar onderzoek over het voorlopig vastgesteld RUP en de ontwerp-effectbeoordelingen (MVT bij het Integratiedecreet, Parl.St. VI.Parl. 2015-2016, nr. 687/1, 20).</p> <p>De start- en procesnota zijn documenten die de eerste planopties aangeven en de basis vormen voor de eerste raadpleging van het publiek en de adviesronde. Artikel 2.2.4, §2 VCRO bepaalt de inhoud van de startnota.</p> <p>De scopingnota bouwt voort op de startnota. Deze leidt tot de opmaak van het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan.</p> <p>Indien de scope van het plan in de loop van het proces substantieel wijzigt (bijvoorbeeld wanneer nieuwe alternatieven voorgesteld worden, het geografische RUP-gebied wordt uitgebreid) moet nagegaan worden of er een (nieuwe) raadpleging georganiseerd moet worden over de scopingnota (MVT bij het Integratiedecreet, Parl.St. VI.Parl. 2015-2016, nr. 687/1, 35).</p>	<p><i>In wezen stelt bezwaariendier dat het voorwerp van de start- en procesnota die basis hebben gevormd voor de eerste raadpleging van het publiek en de adviesronde, naderhand fundamenteel is gewijzigd onder de vorm van de scopingnota en het voorontwerp. Dit zou dermate fundamenteel zijn, dat de eerste raadpleging een "lage doos" zou zijn en dus niet regelmatig is verlopen. Dit bezwaar steunt op een verkeerd begrip van de totstandkomingsprocedure van een ontwerp van RUP.</i></p> <p><i>Krachtens artikel 2.2.1., § 1 VCRO is een ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van een ruimtelijk planningsproces waarbij de effectbeoordelingen procedureel en inhoudelijk geïntegreerd worden in het proces, hierna genoemd : geïntegreerd planningsproces.</i></p> <p><i>Krachtens artikel 2.2.1., § 1 VCRO houdt die integratie in dat de effectbeoordelingen plaatsvinden tijdens het proces voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan. "Tijdens" is dus niet uitsluitend bij aanvang.</i></p> <p><i>Een planningsproces is derhalve niet statisch, maar wel dynamisch.</i></p> <p><i>De procesnota is een informatief en evolutief document dat het volledige verloop van het planningsproces beschrijft. De procesnota geeft aan hoe het proces zal verlopen en bevat informatie over (art. 2.2.1., § 1 VCRO):</i></p> <p><i>1° welke actoren betrokken worden bij het planningsproces, op welke wijze de participatie georganiseerd zal worden en hoe omgegaan wordt met de resultaten van de participatie;</i></p> <p><i>2° hoe en wanneer de informatieverstrekking zal verlopen als ze niet geregeld wordt door de Vlaamse Regering.</i></p> <p><i>Er valt niet goed in te zien op welke wijze de procesnota, als informatief en evolutief document, determinerend is voor de planopties. Evenmin valt in te zien dat een aanpassing van de procesnota, doorheen het geïntegreerde planningsproces, de participatie van de belanghebbenden kan hebben doorkruist.</i></p>

<p>Volgens bezwaarindiener is het eerste participatiemoment tot een lege doos herleid, omdat het planvoornemen op essentiële wijze aangepast n.a.v. de in 2022 georganiseerde architectuurwedstrijd, zonder dat de nieuwe invulling van het RUP onderworpen werd aan een nieuw participatiemoment.</p> <p>In de initiële startnota dd. 21 april 2021 zijn vier inrichtingsalternatieven uitgewerkt, elk met de bedoeling om de sporthal te behouden op dezelfde locatie en de omgeving errond te vergroenen. Dit was ook het geval in de versies van de startnota dd. 4 mei 2021 en 5 mei 2021.</p> <p>Volgens deze inrichtingsalternatieven zou er voor het woonzorgcentrum hooguit een ondergrondse parking worden voorzien, met zicht op de vooropgestelde groene omgevingsaanleg.</p> <p>Na het participatiegebeuren van 10 mei 2021 t.e.m. 8 juli 2021 geeft de in 2022 georganiseerde architectuurwedstrijd aanleiding tot een gewijzigde invulling van het RUP : een bijkomend inrichtingsalternatief wordt als voorkeursalternatief aangeduid. Het betreft de bouw van een nieuwe sporthal op een alternatieve locatie met bovengronds parkeren in een nieuw parkeergebouw.</p> <p>De drastische wijziging van het RUP doet afbreuk aan de doelstellingen van het geïntegreerd planopmaakproces, waardoor het publiek de kans wordt ontzegd om op een zo vroeg mogelijk punt in de planopmaakprocedure hun opmerkingen, suggesties, vragen etc. kenbaar te maken.</p> <p>Voorerst wordt afbreuk gedaan aan het systeem van twee participatiemomenten, elk met een onderscheiden finaliteit. Ten tweede miskent de werkwijze van het bestuur de bedoeling van de decreetgever dat alle nodige informatie op van in het begin op tafel wordt gelegd.</p> <p>De startnota had naar aanleiding van de nieuwe invulling van het RUP geactualiseerd moeten worden, omdat artikel 2.2.4, §2, 3° VCRO bepaalt dat de startnota een beschrijving bevat van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven.</p>	<p><i>De GECORO verwijst in deze naar art.2.2.4. §2 VCRO die de elementen van een startnota dient te bevatten bepaalt.</i></p> <p><i>Krachtens art. 2.2.4., § 3 VCRO bouwt de scopingnota voort op de startnota en bevat minstens dezelfde onderdelen als de startnota. De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie. Het is de scopingnota - maar niet de startnota -, die samen met de procesnota de leidraad voor het verdere verloop van het geïntegreerde planningsproces is dat leidt tot de opmaak van het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan.</i></p> <p><i>De GECORO verwijst naar de elementen die krachtens artikel 2.2.5., § 1 VCRO een ruimtelijk uitvoeringsplan dient te bevatten.</i></p> <p><i>De doelstellingen van het plan zijn sinds de startnota identiek gebleven :</i></p> <p><i>“1. De realisatie van het landschapspark mogelijk maken, met opnieuw openleggen van de Zenne</i></p> <p><i>2. De omgeving autoluw maken, op maat van fietsers en voetgangers</i></p> <p><i>3. Het aanreiken van een toekomstvisie voor de sporthal en sport in open lucht</i></p> <p><i>4. Het woonwiel versterken ter hoogte van de onafgewerkte parkranden</i></p> <p><i>5. Een geconcentreerde parkeervoorziening mogelijk maken”</i></p> <p><i>Er is dus géén wijziging, en al zeker geen fundamentele wijziging, op het vlak van doelstellingen van het plan. In scopingnota wordt uitdrukkelijk aangegeven dat de filosofie van het beginproces bewaard blijft, maar de invulling daarvan op het terrein wordt bijgestuurd. Daarbij wordt een samenvatting van de afwijkingen met bijhorende motivatie besproken , zonder dat hierop concrete kritiek in het bezwaar wordt geformuleerd. Het volledige wedstrijdossier is als aparte bijlage aan het dossier gevoegd. Er valt dus niet in te zien dat de publieke consultatie (10 mei 2021 tot 8 juli 2021) onregelmatig is verlopen.</i></p>
---	---

<p>De informele informatiemomenten die zijn georganiseerd door het stadsbestuur, bijv. op 22 december 2022 of 28 maart 2023, doet aan het voorgaande geen afbreuk.</p> <p>Bezwaarindiener trekt een parallel met de rechtspraak van de Raad van State omtrent de procedure plan-MER, voorafgaand aan de invoering van de geïntegreerde planopmaakprocedure. Een fundamentele inhoudelijke wijziging van een MER ten opzichte van de kennisgeving, doet afbreuk aan de vereiste van een publieke consultatie over de kennisgeving (RVS 12 mei 2017, nr. 238.181, vzw Natuurpunt Limburg).</p> <p>Ook uit artikel 2.2.4, § 3 VCRO blijkt dat de wijzigingen na de startnota niet al te fundamenteel mogen zijn wat betreft de milieueffecten, nu in deze bepaling staat dat de scopingnota voortbouwt op de startnota.</p> <p>Een nieuw participatiemoment is nodig, als er sprake is van een alternatief dat noch bij de opmaak van de startnota, noch tijdens het eerste participatiemoment werd vermeld.</p>	<p>De afbakening van het gebied is sinds de startnota ook ongewijzigd gebleven, zoals in het bezwaar ook niet wordt betwist. Ook op dit punt is de publieke consultatie (10 mei 2021 tot 8 juli 2021) regelmatig verlopen.</p> <p>De alternatieven zijn beknopt beschreven in de startnota dd. 20 april 2021, nl. onder punt 4.4.</p> <p>Er worden locatiealternatieven en inrichtingsalternatieven vermeld. Het klopt dat het alternatief volgens het ontwerp van BEL Architecten in de Toelichtingsnota dd. 16 januari 2023 daaraan is toegevoegd, maar dit is niet in strijd met enige bepaling.</p> <p>De eis van de beknopte beschrijving van de alternatieven geldt immers voor het plan of onderdelen daarvan (waarover geen discussie bestaat), maar niet voor de inrichtingsalternatieven op zich. Dit zou ook niet mogelijk zijn, omdat de geïntegreerde planprocedure er precies is op gericht om op dit punt verder onderzoek mogelijk te maken.</p> <p>Art. 2.2.4., § 3 VCRO vereist dat de scopingnota voortbouwt op de startnota, en minstens dezelfde onderdelen als de startnota, bevat, wat allerniast uitsluit dat er binnen deze onderdelen uitbreidingen of toevoegingen geschieden.</p> <p>Dit geldt des te meer nu deze onderdelen passen binnen de bij aanvang gestelde doelstellingen.</p> <p>De scopingnota bouwt inderdaad voort op de startnota en bevat minstens dezelfde onderdelen als de startnota, maar zonder dat het decretaal uitgesloten is dat er binnen de gestelde doelstellingen bijkomende ruimtelijke inrichtingsalternatieven en daaraan gekoppelde effecten worden onderzocht. De decreetgever hanteert het woordgebruik "voortbouwen". Woorden hebben een betekenis. Anders dan bezwaarindiener voorhoudt, heeft de decreetgever niet bepaald dat het voorwerp van de scopingnota beperkt moet blijven tot de inrichtingsalternatieven die de startnota vermeldt.</p> <p>Bezwaarindiener gaat voorbij aan de eis om in de startnota "een beschrijving van de reikwijdte en het detailleringniveau van het voorgenomen ruimtelijk uitvoeringsplan en daaraan gekoppeld de</p>
---	--

	<p>reikwijdte en het detailleringniveau van de te voeren effectonderzoeken zoals in die fase gekend” op te nemen.</p> <p>Het RUP legt de voorschriften van bestemming, inrichting en beheer vast. Het is een volledig RUP, dat wil zeggen op zichzelf leesbaar. Het vervangt het onderliggende BPA Recreatiezone de Bres, BPA De Bres, RUP Parklaan-Zenne-Vondel, gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse en geldt bij vaststelling als enig bestemmingsplan voor de gebieden in kwestie. Het detaillering-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 .</p> <p>De reikwijdte en het detailleringniveau worden essentieel bepaald door de plandoelstellingen, waaronder deze van het aanreiken van een toekomstvisie voor de sporthal en sport in open lucht en het mogelijk maken van een geconcentreerde parkeervoorziening. Dit zijn geen gedetailleerde doelstellingen, waarvan de reikwijdte volgens de startnota enkel door de plancontour wordt bepaald. Het effectenonderzoek dient zich ook op dit niveau te situeren.</p> <p>Op zich is het nooit een plandoelstelling geweest om twee infrastructuren (sport en parking) op een geconcretiseerde of projectmatige wijze te bundelen. Dit is weliswaar niet uitgesloten als plandoelstelling, maar evenmin verplicht gesteld.</p> <p>Het loutere feit dat in de startnota voor de publieke consultatie bijkens de dan voorliggende stand van het ontwerpend onderzoek de voorkeur uitgaat naar inrichtingsalternatieven die vertrekken van een bundeling van infrastructuren, maar zonder het onderzoek naar andere inrichtingsalternatieven terzijde te schuiven, volstaat niet om abstractie te maken van de doelstellingen van het RUP en zijn reikwijdte en detailleringniveau.</p> <p>Dit is ook wat er effectief is gebeurd, zoals wordt geïllustreerd op grond van het volgende chronologisch overzicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het Planteam heeft van bij aanvang aangedrongen op flexibiliteit (wat perfect beantwoordt aan de detailleringgraad en reikwijdte
--	--

	<p>van de plandoelstellingen), onder meer door alternatieve inplantingen en ontwerpen voor de sporthal en parkeerfaciliteiten onder de aandacht te brengen . Het al dan niet (kunnen) ingraven van de parkeerfaciliteiten is daarbij onderzocht, de kostprijs van een ondergrondse infrastructuur is opgeworpen als een aandachtspunt zo ook de mogelijke barrièrewerking van een sporthal op (deels) bovengrondse parkeerinfrastructuur ter hoogte van de Monseigneur Senciestraat .</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ook het College van burgemeester en schepenen heeft zowel een boven- als ondergrondse parkeerfaciliteit in overweging genomen . Ondergronds parkeren blijkt daarbij een belangrijke meerkost te genereren (4,5 miljoen euro), zodat een halfverzonken parking - met daarboven de sporthal -, wellicht als het meest efficiënte wordt ingeschat. - Tijdens de navolgende Planteams blijft men verder zoeken naar ontwerpende alternatieven . - Het ontwerpend onderzoek van april 2021 geeft een overzicht van de verschillende onderzoekspistes, maar zonder echt een definitieve inplantings- of inrichtingskeuze voorop te stellen. <p>Het is vanuit deze optiek, waarin ontwerpend onderzoek naar de inplanting van de sporthal en de parkeerfaciliteit is gevoerd, dat de startnota op 20 april 2021 wordt opgesteld. Deze startnota vat aan met de formulering van de plandoelstellingen en bevestigt vervolgens dat de voorkeur uitgaat naar herbouw van de sporthal op dezelfde locatie. De mogelijkheid van een grondige renovatie van de bestaande sporthal wordt meegenomen in het plan, als alternatief voor nieuwbouw . Dit alternatievenonderzoek betreft eigenlijk de drie visies van het vijfde Planteam. Maar de startnota bevat geen ontwerp van bestemmingsplan. De procesnota dd. 20 april 2021 verduidelijkt dat de startnota niet de bedoeling heeft om “een volledig ontwerp RUP voor te leggen. Wel kunnen kritijijnen worden geformuleerd die later verder worden uitgewerkt” .</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hierover wordt de publieke consultatie georganiseerd. De publieke consultatie (10 mei 2021 tot 8 juli 2021) is regelmatig verlopen. - In het kader van de publieke consultatie adviseert de GECORO op 12 mei 2021 om de nodige flexibiliteit in het RUP in te bouwen,
--	--

	<p>en om verder na te denken dan de drie voorgestelde alternatieven. Dit is een vingerwijzing naar de plandoelstellingen, die een eerder algemene strekking hebben en aansturen op een eerder flexibel planinstrument.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanvankelijk wordt daaraan geen gevolg gegeven. De eerste scopingnota dd. 28 september 2021 kiest voor het alternatief van een sporthal met ondergrondse parking op de bestaande inplantingsplaats, weze het onder het voorbehoud dat “de andere inrichtingsalternatieven ... echter nog niet (worden) uitgesloten en (worden) meegenomen in de volgende fase van het RUP-proces”. Van deze keuze getuigt het voorontwerpplan dat wordt besproken door het Planteam op 28 oktober 2021, maar waarbij het Planteam een voorbehoud op het vlak van flexibiliteit maakt: “Een bezorgdheid vanuit het planteam: Beperken we niet te hard de vrijheid voor de toekomstige ontwerpers door de blauwe zone zo in te tekenen? Waarom maken we die zone niet groter tot aan de Slingerveg?” OMGEVING repliceert op deze bezorgdheid door op het ontwerpend onderzoek in het verleden te vermelden (dat negatief was voor een nieuwe sporthal op een parking aan de Monseigneur Senciestraat) en wijst op procedurele verwikkelingen. Op 28 september 2021 beslist het Planteam in eerste instantie om de gevraagde uitbreiding van de blauwe zone te beperken, om tijdsverlies te voorkomen. - Op 27 januari 2022 komt het Planteam opnieuw bijeen en wordt de blauwe zone bijkomend verruimd, wat opnieuw duidt op de vraag naar meer flexibiliteit. - Het Planteam van 24 maart 2022 behandelt de resultaten van de wedstrijdvoorstellen waarbij dit van BEL Architecten een nog niet behandeld alternatief vormt, nl. doordat het de sporthal aan de Monseigneur Senciestraat voorziet (maar niet op een parking), en de parking als een aparte bovengrondse structuur voorziet. - Daarop worden de scopingnota en het voorontwerp aangepast, met een verdere uitbreiding van de bestemmingscontour voor gemeenschapsvoorziening en gemengde functies. <p>Dit alles vereist niet dat de publieke participatie moet worden herdaan. De doelstellingen van de startnota worden gehandhaafd, in het bijzonder deze van het bereiken van een toekomstvisie voor de sporthal en sport</p>
--	--

	<p><i>In open lucht en het mogelijk maken van een geconcentreerde parkeervoorziening.</i></p> <p><i>Op planniveau is gebleken dat de detailleringsgraad van de scenario's weliswaar toelaat om een voorkeur te identificeren, maar niet om per hypothese andere scenario's uit te sluiten. Verschillende beoordelingscriteria (o.m. kostprijs, gestapelde vs. geschakelde infrastructuren, herbruikbaarheid, ruimtelijke inpassing enz.) komen daarbij naar voor. Dit verklaart waarom het ontwerp van RUP op dit punt beoogt om afdoende flexibiliteit in te bouwen door a priori geen hypothese uit te sluiten, maar wel afdoende randvoorwaarden vast te stellen die een creatief ontwerpend project op dit punt mogelijk maakt.</i></p> <p><i>Het is dus correct dat ten tijde van de startnota eerder werd gedacht in de richting van een ondergrondse oplossing voor de parkeerinfrastructuur, gekoppeld aan de sportinfrastructuur, en dat voortschrijdend inzicht bij de geïntegreerde planprocedure aanleiding heeft gegeven tot een ontkoppeld bovengronds scenario.</i></p> <p><i>Dit wijst echter niet op een onregelmatigheid, maar is een loutere toepassing van de principes van geïntegreerde planning.</i></p> <p><i>Dit geldt des te meer nu de planopzet, zoals thans blijkt uit het voorlopig goedgekeurde RUP, de eerst overwogen inrichtingsvoorstellen niet uitsluit.</i></p> <p><i>Nog terzijde gelaten de informele informatiemomenten waarvan bezwaarindiener vermelding maakt, is er het huidige openbaar onderzoek tijdens het welk bezwaarindiener zijn opmerkingen heeft kunnen laten gelden. Niets belet bezwaarindiener om opmerkingen te formuleren omtrent de startnota en/of de scopingnota, zodat eigenlijk ook niet goed kan worden begrepen op welke wijze de belangen zouden worden geschaad .</i></p> <p><i>De parallel die bezwaarindiener maakt met de rechtspraak van de Raad van State omtrent de procedure plan-MER, voorafgaand aan de invoering van de geïntegreerde planopmaakprocedure, is niet pertinent. De milieueffectenrapportageplichten evolueren in de geïntegreerde planprocedure immers mee met de totstandkoming van het geïntegreerd</i></p>
--	---

	<p>planningsproces. Er is dan ook geen sprake van een inhoudelijke wijziging die aan de milieueffectenrapportageplicht wordt onttrokken.</p>
<p>2 22.2. Artikel 2.2.4, §2, 3^o VCRO bepaalt dat de startnota een beknopte beschrijving dient te bevatten van de alternatieven voor het ontwerpplan of voor onderdelen ervan, die de initiatiefnemer heeft overwogen, en een beknopte beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven. Er is locatiealternatievenonderzoek gevoerd (zie p. 25 Toelichtingsnota, p 30 en 55 Scopingnota).</p> <p>De beslissing om geen locatiealternatievenonderzoek te doen, steunt op het argument dat er ter plaatse al een ontwikkeling aanwezig is. Dit is de techniek van de voldongen feiten. Er moeten redelijke alternatieven, mede in functie van de doelstelling van het plan, worden beoordeeld (RVS 6 februari 2018, nr. 240.665, Peleman).</p> <p>Zeker naar aanleiding van de fundamentele/essentiële wijziging van de scope van het plan, d.m.v. toevoeging van een nieuw voorkeursalternatief met bijkomende ruimtelijke impact, had des te meer onderzoek moeten geweest zijn of het voorgenomen plan niet beter thuishoort op een andere, meer geschikte locatie.</p> <p>De argumenten uit de Toelichtingsnota (p. 25) en de Scopingnota (p. 30) overtuigen niet. Er is ook geen enkele reden om zonder meer, d.w.z. zonder enig locatieonderzoek, aan te nemen dat een nieuwe sporthal en een nieuw parkeergebouw binnen de stadskern van Halle dienen te worden voorzien. Het is niet omdat er op vandaag al een sporthal en/of andere sportvoorzieningen aanwezig zijn, dat er geen implantingsopties zouden bestaan op andere locaties.</p> <p>De oppositie binnen de stad Halle vindt het jammer dat niet gekozen is voor een nieuw sportcentrum aan de rand van de stad, wat aangeeft dat er weldegelijk locatie-alternatieven voorhanden zijn.</p>	<p>Het alternatievenonderzoek heeft slechts betrekking te hebben op "redelijke alternatieven" (zie art. 4.1.1., § 1, 7^o en art. 4.1.4., § 2, 1^o DABM). Redelijke alternatieven dienen mede in functie van de doelstelling en de geografische reikwijdte van het plan beoordeeld te worden .</p> <p>De doelstellingen van het plan zijn :</p> <p>"1. De realisatie van het landschapspark mogelijk maken, met opnieuw openleggen van de Zenne</p> <p>2. De omgeving autoluw maken, op maat van fietsers en voetgangers</p> <p>3. Het aanreiken van een toekomstvisie voor de sporthal en sport in open lucht</p> <p>4. Het woonweefsel versterken ter hoogte van de onafgewerkte parkranden</p> <p>5. Een geconcentreerde parkeervoorziening mogelijk maken"</p> <p>In werkelijkheid zijn minstens de Zenne, de sporthal en de versterking van het woonweefsel van aard dat er geen locatiealternatieven redelijkerwijze in aanmerking te nemen zijn .</p> <p>Overigens behoort het volgens het structuurplan van de stad Halle om te streven naar één recreatief knooppunt voor de kern van Halle-centrum, nl. <i>Nederhem-De Bres</i>, geselecteerd als knooppunt dat wordt opgebouwd langsheen sporthal 'De Bres'. Volgens het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is de stad Halle niet in het bezit van een gelijkwaardige site waarop zij kan uitbreiden .</p> <p>Dit heeft niets te maken met het honoreren van een politiek van voldongen feiten, zoals bezaarindiener dit voorstelt. Er valt overigens niet te begrijpen dat het openleggen van de Zenne een voldongen feit kan zijn.</p> <p>Het standpunt dat de toevoeging van "een nieuw voorkeursalternatief met bijkomende ruimtelijke impact", aanleiding had moeten geven tot een locatiealternatievenonderzoek, overtuigt evenmin.</p>

	<p>Opnieuw moet men kijken naar de plandoelstelling, waaronder deze van een geconcentreerde parkeervoorziening. Dit veronderstelt redelijkerwijze een inplanting in de onmiddellijke omgeving van de betrokken parkeerplaatsen op de site De Bres. Bezwaariendener maakt niet aannemelijk welk locatialeternatief hiervoor redelijkerwijze in aanmerking komt, te meer daar de andere plandoelstellingen daarbij ook ruimtelijk moeten worden ondergebracht.</p> <p>De locatie van de sportinfrastructuur is beredeneerd :</p> <ul style="list-style-type: none"> - "De keuze voor de Bres 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 door de scholen van Halle veel gebruikt, die in de nabije omgeving gelegen zijn. De Eugene Ysayestraat ligt al verder van de stadskern, niet meer op wandelafstand. De Nederhemsite zou te klein zijn voor een sporthal. Een sporthal heeft een groot volume dat niet op heel veel plekken in de stad nog inpasbaar is". - "De bouw van een nieuwe sporthal heeft enkele voordelen, zoals het herorganiseren van het parkeergebeuren binnen het plangebied en een grotere interactie tussen park en sporthal. Daarom is dat beschreven als voorkeursalternatief. De mogelijkheid van een grondige renovatie van de bestaande sporthal wordt echter nog steeds meegenomen in het plan als alternatief voor nieuwbouw. Er is daaromtrent nog geen definitieve beslissing genomen, waarbij inderdaad de kosten en baten aan elkaar afgewogen zullen moeten worden." <p>Een alternatieve locatie aan de rand van de stad Halle beantwoordt niet aan de doelstellingen.</p>
<p>3 De Plan-MER-screening dient te gebeuren aan de hand van de criteria vermeld in bijlage I van het DABM (artikel 4.2.3, §3 DABM).</p> <p>Een plan-MER-screening dient een alternatievenafweging te bevatten (artikel 4, §2, 1° Plan-MER-besluit). De plan-mer-screening gaat enkel uit van het voorkeursinrichtingsalternatief (nieuwe sporthal op een alternatieve locatie met bovengronds parkeren in een parkeergebouw). De scopingnota (p. 30 en 55 e.v.) verklaart niet dat er rekening gehouden</p>	<p>Om het juridisch kader te ondersteunen wordt verwezen naar de behandeling van bezwaar nr. 5 van dezelfde materie.</p> <p>Anders dan bezwaariendener opwerpt gaat de plan-mer-screening niet enkel uit van het voorkeursinrichtingsalternatief, nl. een nieuwe sporthal op een alternatieve locatie met bovengronds parkeren in een parkeergebouw. De scopingnota vermeldt uitdrukkelijk dat er drie mogelijke opties zijn onderzocht en onderzocht deze ook effectief, maar</p>

<p>is met de inrichtings- en uitvoeringsalternatieven. Een gebrekkige alternatievenafweging maakt de plan-MER-screening onzorgvuldig, zodat evenmin op wettige wijze is geconcludeerd dat geen plan-MER dient opgemaakt te worden (zie RvS 13 januari 2015, nr. 229.083, Mariën). In casu worden de milieueffecten duidelijk ook uitsluitend besproken vanuit een reeds gemaakte beleidskeuze.</p> <p>In het algemeen is de bespreking van de milieueffecten niet op deugdelijke en zorgvuldige wijze uitgewerkt.</p> <p>Bepaalde in de startnota (p. 46) geïdentificeerde milieudisciplines (ruimtelijke ordening, en hinder en risico's) zijn onbehandeld : de discipline 'ruimtelijke ordening' is niet besproken, terwijl 'hinder en risico's' enkel is onderzocht in het licht van de ruimtelijke veiligheidsrapportering.</p> <p>Dit is niet rechtgezet scopingnota (p. 64), waarin enkel de discipline landschap wordt behandeld. De eigenlijke effectenbespreking is zeer summier en houdt geen rekening met de volledige impact van het voorgenoemen plan (scopingnota, p 65). Er wordt geen rekening gehouden met de impact van de bijkomende bebouwing op de onmiddellijke omgeving, zoals op het bestaand vrij doorzicht vanuit het woonzorgcentrum.</p> <p>De plan-MER-screening maakt op misleidende wijze gewag van een beperking tot maximaal drie "bouwniveaus", terwijl artikel 8 van de stedenbouwkundige voorschriften een maximale bouwhoogte voor het toekomstig parkeergebouw van 18m bedraagt en voor de nieuwe sporthal van 25m hanteert, waarbij ook nog eens een dakfunctie moet bijgeteld worden.</p> <p>De beperking tot maximaal drie bouwniveaus is niet in de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 8) opgenomen, terwijl dit wel een milderende maatregel is die uit de screening blijkt.</p> <p>In het kader van de discipline 'Mens & ruimte' wordt erkend dat het plan een potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel) genereert (scopingnota, p. 67). Maar verder wordt daarop niet effectief ingegaan (scopingnota, p. 79-80). Het</p>	<p><i>dat de voorkeur uitgaat naar één van de opties. Ook het nulalternatief is onderzocht . Er valt niet goed in te zien op welke wijze hieruit kan worden afgeleid dat er geen rekening gehouden is met de inrichtings- en uitvoeringsalternatieven.</i></p> <p><i>Dit geldt des te meer nu de verantwoording voor het voorkeursalternatief uitdrukkelijk wordt opgenomen :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Maximaliseren groene en blauwe ruimte - Een publieke architectuur - Hergebruik hoofdstructuur DE BRES / mobiliteit - Inbreidingsproject M. Senestraat en L. Thibautstraat - Een optimale fasering <p><i>Dit gezegd zijnde, doet dit niets af van de vaststelling dat de planoverheid afdoende flexibiliteit in het plan heeft willen inbouwen, omdat het op planniveau niet mogelijk is gebleken om, rekening houdende met de in aanmerking te nemen criteria, een definitieve keuze te maken voor een bepaald inrichtingsalternatief dat tijdens het ontwerpend onderzoek is naar voor gekomen.</i></p> <p><i>De kritiek dat de milieueffecten niet op deugdelijke en zorgvuldige wijze zijn uitgewerkt, gaat voorbij aan de planologische toets. De zgn. "effectenbeoordeling t.o.v. de planologische toestand" bekritiseert bezwaariendener niet.</i></p> <p><i>Vanuit het woonzorgcentrum bekeken, gelden de volgende bestemmingen :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Krachtens het gewestplan ligt er een recreatiegebied, waarin geen specifieke inrichtingsvoorschriften van toepassing zijn. - Krachtens het BPA De Bres : zone voor openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen (zone bestemd voor parkeerruimten en doorgangen naar het sportcomplex). - Krachtens het BPA Recreatiegebied De Bres : <ul style="list-style-type: none"> o zone voor groenaanleg en doorgangen (bestemd voor toegangen, circulatie- en rustruimten, beplantingen en verlichting, aan te leggen met grasperken, laagstammige beplantingen of hoogstammige groenschermen en bomen, en waar een solarium balspelen, wandbakken en speelruimte voor kleine kinderen is toegelaten) en,
---	---

<p>stedenbouwkundige voorschriften (artikel 8) kent enkel voorschriften qua inplanting ten opzichte van de zone voor wonen.</p> <p>Bij de bespreking van de geluidseffecten (scopingnota, p 82) wordt geopperd dat de beoogde locatie van de nieuwe sporthal ca. 50m afstand houdt ten opzichte van het woonzorgcentrum, maar zonder dat het is niet duidelijk waarop die afstandsbepalings steunt.</p> <p>Volgens bezwaarindieners is er sprake van een voorafname op een concreet project dat op grond van het voorgenomen plan zal aangevraagd worden door middel van een omgevingsvergunningprocedure. In zo'n geval moet de milieueffectenbespreking worden afgestemd op het projectniveau (RVS 28 september 2011, nr. 215.385, Van De Sompele).</p> <p>Er is geen onderzoek gevoerd naar de rustverstoring, het barrière-effect, de hoogte, de diepte, de kwetsbaarheid enz.</p> <p>Bij de bespreking van de mogelijke geluidsimpact wordt terecht erkend dat het woonzorgcentrum een kwetsbare functie is (scopingnota, p 82). Maar dit geldt ook op het vlak van ruimtelijke impact, ruimtebeslag, ruimtelijke druk, verstoring van uitzicht, wegname van het open ruimtegevoel, wegname van licht en bezonning enz. Dit alles is niet onderzocht.</p> <p>Bezwaarindienster wijst erop dat de stedenbouwkundige voorschriften die gelden voor het park (artikel 9) niet van toepassing zijn aan de Monseigneur Senciestraat, en er dus geen sprake is van een bufferende functie.</p> <p>Ook op het vlak van de mobiliteit laat de plan-MER-screening te wensen over.</p> <p>Het plangebied snijdt het rond punt vlakbij het woonzorgcentrum doormidden. De Slingerweg, met belangrijke verkeersafwikkelingsfunctie (scopingnota, p. 73) sluit daarop aan. De Slingerweg wordt opgeheven. Het gevolg is dat er een verkeersomleiding komt, nl. via de Monseigneur Senciestraat. Hieraan is geen onderzoek gewijd (scopingnota, p. 74). Het onderzoek in de scopingnota (p. 26 en 36-38) is niet ernstig gevoerd.</p> <p>Artikel 8.2 van de stedenbouwkundige voorschriften bepaalt een maximum van 330 autoparkeerplaatsen. Dat cijfer wordt nergens in de</p>	<ul style="list-style-type: none"> o zone voor sportcomplex (waar de integrale zone bebouwbaar is, met een hoogte van maximum 12m gemeten vanaf het hoogste bestaande grondpeil in deze zone) en, o zone voor vijver (zone bestemd voor de uitbreiding van aanleg van een nieuwe vijver). <p>Krachtens art. 15 van het BPA zijn afwijkingen wat betreft de breedte, de diepte, het aantal verdiepingen en de hoogte van de gebouwen toelaatbaar.</p> <p>In de nieuwe bestemming van zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies geldt voor de bebouwde ruimte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maximale B/T: 0,35 (0,35 van 23492 m² is 8.222 m²) - Maximale V/T: 1 (23492 m²) <p>waarbij ondergrondse verdiepingen niet worden meegerekend in de V/T, maar wel verdiepingen die deels in een (al dan niet nog te ontwerpen) helling worden geschoven, of een dakverdieping ingericht voor openlucht sport. Voor de nieuwbouw sporthal geldt een maximale hoogte van 25 m (afgewerkt dakrandprofiel).</p> <p>Dit gezegd zijnde, maakt bezwaarindieners niet aannemelijk welke relevante milieueffecten hij identificeert of vreest, in het bijzonder welke vanuit milieuoogpunt bijzondere feitelijke situaties voorhanden is (zoals bij de vastgestelde aanwezigheid van waardevolle natuurelementen) die maakt dat zich aankomend ook de feitelijke toets opdringt.</p> <p>Het volstaat op de feitelijke context van de site te bekijken om te begrijpen dat het niet onredelijk is om te besluiten dat er géén bijzondere feitelijke situatie voorhanden is. Het plangebied ligt landschappelijk ingesloten tussen lijninfrastructuren, meer bepaald het kanaal en de bebouwingslijnen 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:</p>
--	--

<p>plandocumenten verantwoord. Een auto-luwe stadskern zou een nood aan 250 tot 300 parkeerplaatsen genereren, terwijl de parkeerplaatsen binnen het plangebied zijn bedoeld om te schrappen parkeerplaatsen te compenseren en te bundelen (scopingnota, p. 27). Hey is onduidelijk of dit aantal van 330 voldeet.</p> <p>De doelstellingen van het RUP inzake mobiliteit gaan terug op "de voorgaande haalbaarheidsstudie" (scopingnota, p. 27). De enige haalbaarstudie die gekend is, dateert uit 2015, en houdt geen rekening met het nieuw parkeerbeleid (2021), het nieuw parkeerplan (2022) enz. Daarom heeft de Gecoro in een advies dd. 12 mei 2021 geraagd naar een actualisatie van de mobiliteitsstudie.</p> <p>De plan-MER-screening houdt geen rekening met cumulatieve plannen of ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied.</p> <p>Bezwaarindiener concludeert dat uit de plan-MER-screening niet of onvoldoende kan afgeleid worden dat er geen sprake zou zijn van aanzienlijke milieueffecten.</p> <p>Het onderzoek van het Team MER inzake de verschillende versies van de scopingnota is daarbij zeer summier. Het is zelfs niet duidelijk op basis van welke scopingnota het Team MER advies heeft verleend.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Het volstaat om de beoordeling van de milieueffecten te bekijken . Daaraan wordt per discipline telkens een uitdrukkelijke effectenbespreking gekoppeld.</p> <p>Het volstaat om de effectenbeoordeling op het vlak van de biodiversiteit te bekijken .</p> <p><i>"Effectenbespreking t.o.v. de planologische toestand</i></p> <p>De zone waarin vegetaties van regionaal belang en permanent historische graslanden worden aangetroffen is door het gewestplan bestemd als bufferzone. Het planvoornemen voorziet een bestemming van dit bestemmingstype (parkgebied). Aangezien er in de voorschriften en in de geldende regelgeving voldoende voorwaarden zijn opgenomen omtrent infiltratie en buffering van hemelwater, worden er geen negatieve effecten verwacht op flora en fauna inzake verdroging en/of vernatting.</p> <p>Tevens voorziet het planvoornemen in de herbestemming van in hoofdzaak groenzones naar harde bestemmingsstypen: de nieuwe sporthal zal namelijk gedeeltekijk binnen bestemmingen (1) zone voor groenaanleg en toegangen én (2) vijver(zone) worden gerealiseerd. De private ontwikkeling zal binnen de bestemmingen (1) openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen, (2) tuinen én (3) groenschermen worden gerealiseerd. Van een omvangrijk verlies aan groenzones binnen het plangebied is echter geen sprake gezien er ook harde functies (waaronder parking en recreatiegebied) worden herbestemd naar parkgebied. Het planvoornemen voorziet juist in één gegroepede groenblauwe zone waardoor kan worden gesteld dat het planvoornemen een verbetering van de huidige planologische toestand betreft wanneer louter wordt gekeken naar biotoopverlies / biotoopwijziging.</p>
---	---

	<p>- t.o.v. de bestaande toestand: Momenteel zijn delen van in hoofdzaak groengebieden verhard. Het planvoornemen voorziet in een gedeeltelijke inname hiervan door bijkomende bebouwing (nieuwe sporthal en private ontwikkeling). Er wordt echter in een netto ontharding / vergroening van diezelfde zone voorzien waardoor kan worden gesteld dat het planvoornemen een verbetering van de bestaande toestand betreft. De reeds groene gebieden zullen nagenoeg volledig worden opgenomen in de bestemming parkgebied.”</p> <p>Beweerde tegenstrijdigheden of tekortkomingen in een screening moeten betrekking hebben op mogelijke aanzienlijke milieueffecten, opdat wordt aangetoond dat de beslissing van het Team MER foutief is . Een screeningsnota dient het resultaat te zijn van een zorgvuldig onderzoek waarbij gesteund is op juiste, relevante en toereikende feitelijke gegevens .</p> <p>Gelet op de art. 4.1.1, § 1, 7°, en 4.1.4, § 1 DABW heeft de milieueffectrapportage “de evenwaardige plaats van de bescherming van het milieu [...], mogelijks in onderlinge samenhang met de gezondheid van de mens” tot doel heeft, “doch (is zij) zeker niet rechtstreeks gefocust op alle gevolgen van een plan (...) voor de mens zonder dat daarvan milieu-implicaties te verwachten zijn” .</p> <p>Het geval waarbij het bij de planopmaak onmogelijk is gebleken om alle milieueffecten in detail te beoordelen, gelet op het onttrekken van specifieke gegevens omtrent een bepaalde impact ten gevolge van de ontwikkeling van het plan, is op zich niet van aard om de conclusies van de beoordeling te ondermijnen. Dit betekent evenmin dat de plannende overheid haar verantwoordelijkheid op onrechtmatige wijze zou doorschuiven naar het projectniveau door, waar wordt gesteld dat “er op planniveau geen milderende maatregelen noodzakelijk [lijken]; de latere projectmover zal uitwijzen of er op projectniveau wel nodig zijn.” De overheid kan op een wettige manier besluiten dat er zich inzake een bepaalde discipline op het planniveau geen milderende maatregelen opdringen, zonder de grenzen van de redelijkheid te buiten te gaan .</p> <p>Ten onrechte wordt opgeworpen dat de discipline landschap onvoldoende getuigt van een effectenbespreking en geen rekening houdt met de volledige impact van het voorgenomen plan. Bezwaarindener werpt in dit</p>
--	--

	<p>verband op dat er onvoldoende rekening gehouden wordt met de impact van de bijkomende bebouwing op de onmiddellijke omgeving, zoals op het bestaand vrij doorzicht vanuit het woonzorgcentrum dat zou worden aangetaast. Dit klopt niet :</p> <p>“Uitzicht</p> <p>Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals: Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuren (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik.”</p> <p>Het antwoord op de vraagstelling is “ja”.</p> <p>En verder : “Effectenbespreking t.o.v. de planologische toestand:</p> <p>Het voorgenomen plan zal de landschappelijke kwaliteiten van park en stadstrand versterken en de samenhang in het ruimer geheel van het Landschapspark Halle verhogen. Het planvoornemen voorziet t.o.v. de planologische toestand een relevante wijziging van het landschap: de nieuwe sporthal zal namelijk gedeeltelijk binnen bestemmingen (1) zone voor groenaanleg en toegangen én (2) vijver(zone) worden gerealiseerd. Deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde / groene inrichting. Daarnaast zal de private ontwikkeling binnen de bestemmingen (1) openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen, (2) tuinen én (3) groenschermen worden gerealiseerd. Ook deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde / groene inrichting. T.o.v. de planologische toestand kan er dus gesproken worden van een verstoring van het landschap. Door ontwikkeling binnen het plangebied zal een invloed op het landschapsuitzicht onvermijdelijk zijn. Het planvoornemen streeft echter naar een betere integratie van de sporthal met het Zennepark. Dit kan worden gezien als een positief effect op het landschapsuitzicht. Daarnaast zal het nieuwe sporthalvolume een architectonisch aantrekkelijke uitstraling kennen en wordt er, i.f.v. het beschermen van de lichten en zichten, in de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP een hoogtebeperking van maximaal</p>
--	--

	<p>drie niveaus opgelegd . Eenzelfde hoogtebeperking van drie niveaus wordt ook toegekend aan de private woonontwikkeling.</p> <ul style="list-style-type: none"> - t.o.v. de bestaande toestand: Momenteel zijn delen van in hoofdzaak groengebieden verhard (parking). Het planvoornemen voorziet in een gedeeltemijke inname hiervan door bijkomende bebouwing (nieuwe sporthal en private ontwikkeling). Er wordt echter in een netto ontharding / vergroening van diezelfde zone voorzien. T.o.v. de bestaande toestand is er dus sprake van een beperkte verstoring van het landschap aangezien een omvangrijke parking het landschap reeds verstoord." <p>Terzijde gelaten dat bezwaarindieners niet concreet verduidelijkt welke relevante milieueffecten hij op het vlak van "landschap" of "ruimtelijke ordening" identificeert of vreest, is de feitelijke vaststelling dat het huidige uitzicht wordt gedomineerd door parkeervoorzieningen (een verre van idyllisch uitzicht). Dit is een verstoord landschap.</p> <p>De bedoeling is om een sporthalinfrastructuur mogelijk te maken. Dit wordt een positief effect op het stedelijk landschapsuitzicht geacht te zijn.</p> <p>Er valt niet goed in te zien op welk punt bezwaarindieners verder nog denkt dat een onderzoek inzake "ruimtelijke ordening" pertinent kan zijn. Dit geldt des te meer in het licht van het flexibel opgevatte stedenbouwkundig voorschrift dat van toepassing is in de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies.</p> <p>Evenwel is de opmerking omtrent de "drie bouwlagen" deels correct. Er is weliswaar geen reden om aan te nemen dat er sprake is van een poging tot misleiding, maar wel van een gebrekkige afstemming van het betrokken stedenbouwkundig voorschrift.</p> <p>De GECORO stelt daarom voor om art. 8.3.1. met toepassing van art. 2.2.21, § 6, derde lid VCRO, als volgt aan te passen : "nieuwbouw sporthal: 25 m afgewerkt dakrandprofiel, inclusief schermen van openluchtsportvelden."</p>
--	---

	<p>Deze aanpassing komt tegemoet aan het bezwaar en beantwoordt aan de strekking van het effectenonderzoek en de bedoeling en wens van de planoverheid.</p> <p>De verwijzing door bezwaarindieners naar de scopingnota die op p. 67 voor de discipline 'mens & ruimte' bevestigt dat het plan een "potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)" kan genereren, wordt wel degelijk verder besproken. Daarbij worden uiteraard enkel de relevante en te onderkennen effecten besproken, rekening houdende met de graad van detaillering van het planvoorstel, en dit op het vlak van zichten en lichten ten opzichte van de woningen :</p> <p><i>"Effectenbespreking - t.o.v. de planologische toestand</i></p> <p>Het planvoornemen voorziet t.o.v. de planologische toestand een relevante wijziging van de ruimtebeleving: de nieuwe sporthal zal namelijk gedeeltelijk binnen bestemmingen (1) zone voor groenaanleg en toegangen én (2) vijver(zone) worden gerealiseerd. Deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde / groene inrichting. Daarnaast zal de private ontwikkeling binnen de bestemmingen (1) openbaar groen, parkeerruimten en doorgangen, (2) tuinen én (3) groenschermen worden gerealiseerd. Ook deze bestemmingen kennen in hoofdzaak een onverharde / groene inrichting. T.o.v. de planologische toestand kan er dus gesproken worden van een verstoring van de ruimtebeleving. De nieuwe bouwvolumes worden echter zo ingepland dat ze lichten en zichten nauwelijks verstoren: de private woonontwikkeling vervolledigd het bouwblok M. Senciestraat-Brusselsesteenweg-Bresweg terwijl het nieuwe sporthalvolume op voldoende afstand van bestaande bebouwing wordt gesitueerd en daarnaast een architectonisch aantrekkelijke uitstraling zal kennen. I.f.v. het beschermen van de lichten en zichten wordt in de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP een hoogtebeperking van maximaal drie niveaus opgelegd voor zowel de private woonontwikkeling als voor de nieuwe sporthal.</p> <p><i>Effectbespreking t.o.v. de bestaande toestand</i></p> <p>Momenteel zijn delen van in hoofdzaak groengebieden verhard (parking). Het planvoornemen voorziet in een gedeeltelijke inname hiervan door</p>
--	---

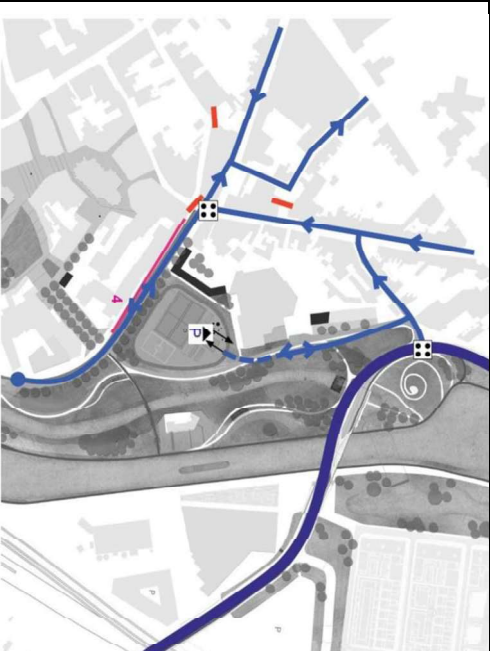
	<p><i>bijkomende bebouwing (nieuwe sporthal en private ontwikkeling). Er wordt echter in een netto ontharding / vergroening van diezelfde zone voorzien. T.o.v. de bestaande toestand is er dus sprake van een verbetering van de ruimtebeleving."</i></p> <p><i>Het woonzorgcentrum ligt aan de overkant de straat (die een breedte van zo'n 20 meter heeft) waarop het RUP betrekking heeft. Gebruikelijke functies in een centrumgebied genereren echter in principe geen wezenlijke milieueffecten op het vlak van zichten, lichten, schaduw, wind, privacy, en/of veiligheidsgevoel, minstens toch niet wanneer deze functies worden gescheiden van een 20 meter brede straat.</i></p> <p><i>Het woonzorgcentrum zelf is alvast pal tegen de straat opgericht, zonder enige terugsprong op het eigen terrein (die bezwaarindianer wél aan de overzijde vraagt). Voetgangers passeren ter hoogte van de kamers met ruime raampartijen op gelijkvloerse verdieping, zonder dat dit duidelijk hinder genereert. Het woonzorgcentrum bestaat aan de straatzijde uit drie bouwlagen, die een gesloten gevelfront vormen. Het is niet duidelijk waar de terrassen zijn voorzien, tenzij één terras aan de zuidoostelijke hoek van het woonzorgcentrum, dat echter op het eerste gezicht niet naar de betwiste inplantingsplaats van de sporthal is gericht.</i></p> <p><i>In het kader van het effectenonderzoek op het vlak van geluid is overwogen :</i></p> <p><i>"Ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen houdt het RUP een subtiële wijziging in van de effecten inzake geluid gezien de nieuwe sporthal enkele tientallen meters richting het zuidoosten opschuift richting WZC Sint-Augustinus. De beoogde locatie houdt ca. 50 meter afstand van het WZC gezien dit een kwetsbare functie betreft. T.o.v. de huidige planologische toestand komt de nieuwe sporthal centraler in het park te liggen waar sprake is van minder omliggende woningen dan de huidige locatie. De beoogde ontsluitingsweg is ingepland op een locatie die reeds een belast geluidsklimaat kent. Daarnaast betreft het voorkeursscenario om een parallelweg naast de Louis Thibautstraat aan te leggen waardoor er een ruime afstand tussen de woningen gelegen aan diezelfde straat en de nieuwe ontsluitingsweg ontstaat.</i></p>
--	--

	<p>Realisatie van de private woonontwikkeling zal een positief effect op het geluids- en luchtklimaat van het bouwblok M. Senciestraat-Brusselsesteenweg-Bresweg hebben aangezien de ontwikkeling het bouwblok vervolledigd. Hierdoor zal zowel geluid als wel luchtvervuiling minder makkelijk het bouwblok kunnen binnendringen.”</p> <p>Bezwaarieneer bekritiseert niet op een geconcretiseerde wijze dat de afstand van 50 meter niet afdoende zou zijn om het risico op geluidshinder beperkt te houden. Dit klemt, gelet de feitelijke beschrijving van het gevelfront van het woonzorgcentrum.</p> <p>Anders dan bezwaarieneer aanvoert, is er wel onderzoek gevoerd naar de rustverstoring, het barrière-effect, de hoogte, de diepte, de kwetsbaarheid enz . Dit is aan bod gekomen bij de bespreking van biodiversiteit : “Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn”. Het hoeft ook niet te verbazen dat deze aspecten bij de biodiversiteit ter sprake zijn gebracht, nu de feitelijke verschijningsvorm van het woonzorgcentrum wordt gekenmerkt door een gesloten gevelfront.</p> <p>Dit alles neemt niet weg dat enigszins begrepen kan worden dat bezwaarieneer opwerpt dat het stedenbouwkundige voorschrift (artikel 8) wel een voorschrift qua inplanting bepaalt ten opzichte van de zone voor wonen, maar niet ten aanzien van de Monseigneur Senciestraat.</p> <p>De GECORO stelt daarom voor om art. 8.3.1. met toepassing van art. 2.2.21, § 6, derde lid VCRO, als volgt aan te passen :</p> <p>“Inplanting gebouwen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inplanting bebouwing ten opzichte van de zone voor wonen: minimaal 12 m. Hiervan kan uitsluitend afgeweken worden als volgt: <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inplanting ten opzichte de grenslijn van het RUP aan de Monseigneur Senciestraat: de op plan aangegeven afstandslijn
--	---

	<p>moet worden nageliefd voor alle bebouwing die een hoogte van 14 meter overschrijdt.</p> <p>- Inplanting ten opzichte van de overige bestemmingszones: vrij"</p> <p>Deze afstandslijn voor bebouwing hoger dan 14 m stemt overeen met de (historische) grenslijn tussen het BPA Rekreatiezone De Bres en het BPA De Bres. Zij stemt nagenoeg overeen met de voormelde afstand van 50 m, gemeten vanaf het woonzorgcentrum. Deze aanpassing komt tegemoet aan de bezwaren (in de zin dat de bezwaren omtrent zichten, lichten, schaduw, wind, privacy, en/of veiligheidsgevoel, zicht- en rustverstoring, barrière-effect, hoogte, diepte, kwetsbaarheid enz. per hypothese niet langer aan de orde zijn) en beantwoordt aan de strekking van het effectenonderzoek op het vlak van geluid.</p> <p>De impact van de aanpassing is beperkt, doordat zij de flexibiliteit van het plan niet aantast. Door de naleving van de afstandslijn/bouwlijn te koppelen aan bebouwing van een bepaalde hoogte moeten enkel hogere bouwwerken de bouwlijn naleven, terwijl lagere bebouwing deze kan overschrijden. Zo blijven de verschillende ontworpen inrichtingsalternatieven van de zone nog steeds mogelijk.</p> <p>Hierbij wordt opgemerkt dat bezwaarindener onterecht opwerpt dat er geen "buffer" is voorzien.</p> <p>Het woonzorgcentrum, gekenmerkt door een gesloten gevelfront van drie bouwlagen, ligt aan de overkant de straat van het gebied waarop het RUP betrekking heeft. Tegenover het woonzorgcentrum, een "kwetsbare functie", is geen specifieke vorm van buffering voorzien. Er valt echter niet in te zien waarom een sportieve functie moet worden "gebufferd" van een woonzorgcentrum dat aan de andere kant de straat is gesitueerd. Gebruikelijke functies in een centrumgebied hoeven niet te worden "gebufferd". Er is ook geen sprake van "hinder voor het uitzicht vanop de terrassen, met geluids- en lichthinder,...". Wederom : het woonzorgcentrum wordt gekenmerkt door een gesloten gevelfront van drie bouwlagen. Als men al iets zal zien en horen, is dit niet meer dan wat gebruikelijk is in een stedelijk centrumgebied.</p> <p>Krachtens art. 8.3.2. van de stedenbouwkundige voorschriften wordt de niet-bebouwde oppervlakte van de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies binnen het kader van de globale</p>
--	---

	<p>parkaanleg van de omgeving ingericht als tuinen, koeren, (publieke) bestaande en nieuwe doorgangen, park of sportvelden. Naast de nodige keermuren voor de vereiste bebouwing en landscaping te realiseren mogen enkel kleine constructies zoals tuimmuren, speeltuigen en sculpturen worden voorzien. Voor de ontsluiting van de nieuwe sporthal, de wooneenheden en gemengde functies kunnen diensttoegangen voor gemotoriseerd verkeer worden aangelegd voor leveringen, hulp- en onderhoudsdiensten. Voor zover deze niet aanwezig zijn en passen binnen het kader van de globale parkaanleg van de omgeving, moeten streekeigen hoogstammige bomen worden aangeplant en minimaal één boom per 150 m² niet-bebouwde oppervlakte (waarbij de bomen van de buffer aan de woonzone horen). Deze hoogstammige bomen mogen geclusterd worden zodat ook vrije ruimte ontstaat.</p> <p>Het standpunt dat er sprake zou zijn van een planologische voorafname op een concreet project en dat in zo'n geval de milieueffectenbespreking dient te worden afgestemd op het projectniveau, mist kennelijk grondslag.</p> <p>Niet enkel verliest bezwaariene de parkzone van het RUP uit het oog, maar bovendien volstaat de lezing van de voorschriften voor de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies om vast te stellen dat de planoverheid precies betracht om op planniveau voldoende flexibiliteit in te bouwen, zodat de ontwerper van een project voldoende vrijheid kan hebben (zie ook behandeling bezwaar nummer 5 en bezwaar nummer 7 punt 1).</p> <p>Er wordt niet goed begrepen welke concrete impact op de volksgezondheid valt te identificeren, uitgezonderd in het kader van de veiligheidsrapportering. De RVR-toets werd echter uitgevoerd zoals decretaal voorzien.</p> <p>Het is niet vreemd dat het plangebied het rond punt vlakbij het woonzorgcentrum doormidden "snijdt", omdat dit straatgedeelte wordt opgenomen in het RUP. De bestaansreden van dit rond punt is immers</p>
--	---

	<p>de aantakende Slingerweg, die in het RUP wordt opgeheven. Hoger zijn reeds de plan- en mobiliteitsredenen van deze opheffing weergegeven (zie behandeling bezwaar nr. 4 en nr. 6.). De bewering dat hieraan geen ernstig onderzoek is voorafgegaan, klopt niet, zoals hieronder ook verder wordt toegelicht.</p> <p>De mobiliteitseffecten zijn wel degelijk bestudeerd en afgewogen :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De toegangsweg tot de parking (Jozef Michelstraat) <p>De rijrichting van de Jozef Michelstraat wordt omgedraaid. De Jozef Michelstraat en de Brusselsesteenweg wordt beperkt tot lokaal bestemmingsverkeer. Bezoekers moeten gebruik maken van de nieuwe parking. Er wordt rekening gehouden worden met de verkeersleefbaarheid van de Louis Thibautstraat, bijvoorbeeld via een woonerf voor de woningen. In het park wordt geen weg voor zwaar verkeer voorzien.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid van het scholencomplex langsheen de Parklaan en de Leide. <p>Dit complex ligt zo'n 400 m buiten het RUP-gebied. Het wild parkeren kan op basis van een specifiek parkeerregime worden tegengegaan.</p> <p>Het gemotoriseerd verkeer over de Leide zal ontmoedigd worden omdat de doorgaande verbinding met de Slingerweg wordt geknipt. Zo wordt een veilige en minder drukke schoolomgeving gecreëerd.</p> <p>Ten zuiden en ten noorden van de schoolstraat worden de drop-off zones voorzien.</p> <p>Voor de circulatie van het autoverkeer vanaf Monseigneur Senciestraat worden twee mogelijkheden weerhouden. Enerzijds kan (alternatief B) een nieuwe ontsluitingsweg voor lokaal verkeer vanaf Monseigneur Senciestraat worden aangelegd richting de Nederhembrug. Anderszijds kan de ontsluiting gebeuren naar N6 via Melboom - Vanden Eeckhoudtstraat met een lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van Brusselsesteenweg (alternatief A).</p> <p>Hieronder wordt alternatief A weergegeven :</p>
--	--



Omtrent de parkeercapaciteit van 330 plaatsen en de draagkracht daarvan wordt verwezen naar de analyse onder behandeling bezwaar nummer 2 en bezwaar nummer 6.

Bezwaarindieners maken niet duidelijk welke cumulatieve effecten bij de screening over het hoofd gezien zijn. De Raad van State vereist evenwel méér dan een louter betoog dat de bijlage 1 bij het DABM “nochtans” bepaalt dat de cumulatieve aard van de effecten besproken moet worden.

Het Team MER heeft tweemaal bevestigd dat de screening voldoet.

De m.e.r.-screening is geïntegreerd in de scopingnota van het RUP en dient samen gelezen te worden met de andere hoofdstukken en het plan van de bestaande en juridische toestand .

Bij de screening in de scopingnota is rekening gehouden met het stadsvernieuwingproject Possosplein – Slingerweg – De Bres, het Landschapspark Halle, de Nieuwe stedelijke Zenne, en het Ontwerp schakelgebied De Bres – Nederhem. Tevens is de relatie van de structuurplanning of de ruimtelijke beleidsplannen behandeld. Het verleggen van de Zennedijker en de Bouwmeester scan Halle zijn ook bij het onderzoek betrokken.

	<p>De vraag is welke cumulatieve effecten niet in rekening gebracht zouden zijn. De bezwaarindiener verduidelijkt dit niet.</p> <p>Tot slot houdt bezwaarindiener voor dat niet duidelijk zou zijn over welke versie het Team MER precies advies heeft gegeven. Team MER heeft wel zeker het juiste document beoordeeld. Het betreft een materiële fout in de versiegeschiedenis in de colofon van de nota. Deze werd nadien gecorrigeerd. De inhoud van het dossier bleef echter ongewijzigd, wel werd de vermelding van de versiegeschiedenis aangepast versie 3.1 Versie 2.1 werd voorgelegd maar de geschiedenis had 3.1 moeten vermelden.. In het begeleidend schrijven aan Team MER werd ook een uitgebreide toelichting ivm de nieuwe adviesvraag gegeven.</p> <p>Team MER verwijst in zijn beslissing van 16 januari 2023 naar een "scopingnota (versie 2.1)". Deze wordt eerder in de beslissing gepreciseerd als de "scopingnota (die) werd bijgewerkt en op 8 december 2022 aan het Team Mer bezorgd (versie 2.1 – 7 december 2022)".</p> <p>Er kan dus geen twijfel bestaan dat dit de "Scopingnota_versie Team MER 07/12/2022-rv al 3.1" betreft. De verwijzing naar "versie 2.1" betreft zoals geduid een materiële verschrijving.</p> <p>Verder is de "Scopingnota_met advies team MER 16/01/2023-rv al 3.2" de versie 3.1, waaraan het advies dd. 16 januari 2023 is toegevoegd.</p> <p><i>Dit blijkt ook duidelijk uit de kader opgenomen op p. 2 van de scopingnota dd. 16 januari 2023.</i></p> <table border="1" data-bbox="360 1182 555 2011"> <thead> <tr> <th>fase</th> <th>document</th> <th>datum</th> <th>revisie</th> <th>versie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>Scopingnota_versie structureel overleg/advies Team MER</td> <td>23/11/2022-rv</td> <td>al</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Scopingnota_versie Team MER</td> <td>07/12/2022-rv</td> <td>al</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Scopingnota_met advies team MER</td> <td>16/01/2023-rv</td> <td>al</td> <td>3.2</td> </tr> </tbody> </table>	fase	document	datum	revisie	versie	3	Scopingnota_versie structureel overleg/advies Team MER	23/11/2022-rv	al	3.0		Scopingnota_versie Team MER	07/12/2022-rv	al	3.1		Scopingnota_met advies team MER	16/01/2023-rv	al	3.2
fase	document	datum	revisie	versie																	
3	Scopingnota_versie structureel overleg/advies Team MER	23/11/2022-rv	al	3.0																	
	Scopingnota_versie Team MER	07/12/2022-rv	al	3.1																	
	Scopingnota_met advies team MER	16/01/2023-rv	al	3.2																	
4	<p>In een laatste bezwaar neemt bezwaarindiener de stedenbouwkundige voorschriften in het vizier.</p> <p>Het stedenbouwkundig voorschrift van art. 5 "Gemotiveerd masterplan / motivatie in beschrijvende nota" luidt als volgt :</p>																				

<p>Artikel 5 van de stedenbouwkundige voorschriften vereist dat bij bepaalde aanvragen voor een omgevingsvergunning voorafgaandelijk een "gemotiveerd globaal masterplan" wordt gevraagd, dat informatie verschaft over de effecten en de kwaliteitsverhoging van het project voor de omgeving. Dit masterplan geldt binnen de bestemming van artikel 8.</p> <p>Een globaal masterplan moet worden goedgekeurd ('bevestigd') worden vooraleer een project kan vergund worden in de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies, waarin een effectenbeoordeling moet zijn opgenomen. Dit bevestigt het niet afdoende karakter van de effectbeoordeling op planniveau. Bovendien geldt zo'n masterplan als een plan en programma in de zin van de plan-MER-richtlijn, zodat het loutere feit dat een dergelijk masterplan moet voorgelegd worden, aantoont dat de beoordeling van de effecten op planniveau wordt doorgeschoven naar het projectniveau (HvJ 7 juni 2018, nr. C-671/16).</p>	<p><i>"Om voldoende informatie te hebben voor een goede beoordeling van projecten en hun exacte gevolgen, zal bij bepaalde aanvragen voor een omgevingsvergunning voorafgaandelijk een gemotiveerd globaal masterplan worden gevraagd, nl. bij de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies.</i></p> <p><i>Het gemotiveerd globaal masterplan moet duidelijke informatie verschaffen over de effecten en de kwaliteitsverhoging van het project voor de omgeving.</i></p> <p><i>Het gemotiveerd globaal masterplan moet, in aanvulling op de beschrijvende informatie voor het bekomen van een stedenbouwkundig attest, bij voornoemde projecten klaarheid geven in:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. het beantwoorden van het project aan de harde eisen (inzake bestemmingen, parkeerplaatsen, maximaal gabarit, ...) uit de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP en de verantwoordiging voor de eventuele afwijking van het project van de situatie die in de voorschriften als normaal wordt vooropgesteld;</i> <i>2. een evaluatie van de effecten die het project op de omgeving zal hebben, van de kwaliteitsverhoging die het project voor perceel en omgeving zal meebrengen en van de ingrediënten die voorzien worden om negatieve effecten op de omgeving te milderen. Deze evaluaties hebben betrekking op:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>- de natuurlijke en functionele draagkracht van de plaats en van de omgeving (verkeersdruk, verschuiving van activiteiten, milieulasten, ...);</i> <i>- het stadsbeeld en de harmonie met de omgeving qua inplanting, volume, gevelcompositie en materiaalgebruik;</i> <i>- aspecten van intensief en zorgvuldig ruimtegebruik;</i> <i>- de belevingsaspecten (attractiviteit, comfortverhoging voor bezoekers, complement in voorzieningen, verfraaiing openbaar domein, gezelligheid, sfeerscheping, ...).</i> <p><i>Het gemotiveerd globaal masterplan en de andere benodigde nota's worden opgesteld en ingediend onder verantwoordelijkheid van een erkend architect.</i></p>
--	--

	<p>Een gemotiveerd globaal masterplan dat door het College van Burgemeester en Schepenen is bevestigd als leidraad voor de verdere ontwikkeling van een zone kan met de in dit artikel aangegeven werkwijze en inhoud zo gewenst worden bijgesteld. Bij dergelijke bijstelling wordt rekening gehouden met de reeds vergunde en gerealiseerde elementen van het bevestigde gemotiveerd globaal masterplan.”</p> <p>Bezwaariendener kwalificeert het globaal masterplan ten onrechte als een document dat formeel goedkeuring behoeft en krijgt, en vervolgens een kader vormt voor de beoordeling van navolgende vergunningsaanvragen.</p> <p>Het masterplan is een informatief instrument. Een handeling met puur indicatieve waarde vormt geen kader voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor projecten .</p> <p>Het masterplan beoogt de vergunningverlenende informatie te verschaffen die bijdraagt tot een goede beoordeling van projecten en hun exacte gevolgen, nl. bij de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies. Deze informatie moet de effecten en de kwaliteitsverhoging van het aangevraagde project voor de omgeving toelaten beter te beoordelen. De informatie dient betrekking te hebben op :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enerzijds de verhouding van het aangevraagde tot de geldende stedenbouwkundige voorschriften; - Anderzijds de evaluatie van de effecten van het project op de omgeving, de kwaliteitsverhoging op het niveau van het perceel en omgeving, en de eventuele milderende ingrepen in geval van negatieve effecten op de omgeving. De bij deze evaluatie te betrekken elementen worden verduidelijkt. <p>Dit masterplan heeft ook de functie van een zuiver informatieve inrichtingsstudie, nl. als leidraad voor de verdere ontwikkeling van de zone. Hiermee wordt een samenhangende inrichting van het globale gebied beoogd teneinde versnippering en verrommeling van het globale gebied tegen te gaan.</p> <p>Bezwaariendener maakt een verkeerde lezing van het voorschrift, in de mate dat dit vermeldt dat een gemotiveerd globaal masterplan door het College van Burgemeester en Schepenen wordt bevestigd als leidraad</p>
--	---

	<p>voor de verdere ontwikkeling, ook kan worden bijgesteld, maar dan wel rekening houdende met de reeds vergunde en gerealiseerde elementen van het bevestigde gemotiveerd globaal masterplan. Deze regel doet op niets anders dan het lot van navolgende vergunningsbeslissingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Immers, de eerste vergunningsaanvraag die gepaard gaat met een globaal masterplan zal een globale visie omtrent de inrichting van het gebied vooropstellen, teneinde de goede ruimtelijke inpasbaarheid van het concreet aangevraagde project te verdedigen. De omgevingsvergunning voor het eerste project zal daarop in principe steunen, daargelaten de vraag in welke mate dit precies het geval zal zijn. In deze zin moet het woordgebruik "bevestiging" (dat ook in het stedenbouwkundig voorschrift van art. 8.1. wordt gebruikt) worden begrepen: het verwijst naar de positieve beslissing van de vergunningverlenende overheid omtrent een aanvraag die inhoudelijk ook - in mindere of in meerdere mate - een bevestiging of akkoord met de globale visie omtrent de inrichting van het gebied inhoudt. Dit is echter geen formele beslissing omtrent deze visie, maar wel een element van de motivering van de vergunningsbeslissing. <p>In het stedenbouwkundig voorschrift van art. 8.1. komt een "goedgekeurd globaal masterplan" ter sprake. Zoals gezegd, is er geen sprake van een goedkeuring noch een formele beslissing. De GECORO stelt daarom voor om art. 8.1. met toepassing van art. 2.2.21, § 6, derde lid VCRO, als volgt aan te passen :</p> <p>"Wanneer later aanvragen gebeuren voor omgevingsvergunningen voor kleine bouwwerken binnen de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies met een (goedgekeurd schrappen) globaal masterplan, volstaat een motiverende nota; er hoeft dan geen gemotiveerd globaal masterplan opgemaakt te worden."</p> <p>Deze aanpassing komt tegemoet aan het bezwaar en stemt overeen met de aanvankelijke bedoeling van de plannende overheid. Los van de vraag of de aanpassing concreet voortvloeit uit een bezwaar, stelt de GECORO dit uitdrukkelijk voor als een aanpassing. De impact van de aanpassing</p>
--	--

	<p><i>is beperkt, doordat zij een zuiver tekstuele ingreep is teneinde de inhoud van het masterplan correct weer te geven.</i></p> <p>- <i>Dit verklaart ook het woordgebruik van "leidraad". Deze globale visie omtrent de inrichting van het gebied, die als element van motivering in aanmerking is genomen om de eerste vergunning goed te keuren, vormt inderdaad een leidraad voor latere vergunningsaanvragen. Ook latere vergunningsaanvragen zullen immers de goede ruimtelijke inpasbaarheid van hun voorwerp, moeten verduidelijken tegen de achtergrond van het masterplan, tenzij het gaat om kleine werken (< 5% V/T-oppervlakten) die in het globaal masterplan passen. Het is niet onredelijk om aan te nemen dat een navolgende aanvraag op dit vlak zal streven om zich in te passen in de globale inrichtingsvisie die in het kader van een eerdere vergunningsbeslissing al in aanmerking is genomen.</i></p> <p><i>Het stedenbouwkundig voorschrift benadrukt echter de relativiteit van het masterplan, zelfs indien dit als element van materiële motivering reeds in aanmerking is genomen bij een eerdere vergunningsbeslissing. Ook dan blijft dit niet meer dan een niet bindende leidraad, dat perfect kan worden bijgesteld.</i></p> <p><i>Dit masterplan beantwoordt aan de rechtspraak van de Raad van State . Gezien de kans dat de zone voor gemeenschapsvoorziening en gemengde functies op grond van meerdere vergunningsaanvragen een nadere invulling en concretisering aan de sport- en parkeerinfrastructuur zal geven, kan zo'n masterplan bijdragen tot een betere en kwalitatievere beoordeling van de aanvraag.</i></p> <p><i>Het past wel om bij art. 5 een volgende toelichting te voegen :</i></p> <p><i>"De bevestiging van het gemotiveerd globaal masterplan als leidraad is geen beslissing. Door een gunstige beslissing te nemen over een vergunningsaanvraag vormt het daarbij gevoegde masterplan, afhankelijk van de concrete vergunningsbeslissing, in mindere of meerdere mate een element van de materiële motivering. Het is ook in deze zin dat de verwijzing naar het College van Burgemeester en Schepenen, n.l. in zijn hoedanigheid van vergunningverlenende overheid,</i></p>
--	---

<p>Artikel 8.3.1 van de stedenbouwkundige voorschriften bevat bepalingen inzake de bouwhoogte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - bebouwing wonen en gemengde functies langsheen zone voor wonen en aangrenzend aan de Monseigneur Senciestraat: 14 m afgewerkt dakrandprofiel - bouwvolume voormalige sporthal: 18 m afgewerkt dakrandprofiel - nieuwbouw sporthal: 25 m afgewerkt dakrandprofiel, exclusief schermen van openluchtsportvelden <p>De stedenbouwkundige voorschriften laten toe dat "de daken" worden ingericht voor sportinfrastructuur (in open lucht), maar de zijkanten worden afgeschermd voor geluid en veiligheid. De bijkomende bouwlaag is echter niet bij het effectenonderzoek betrokken (scopingnota, p. 22, 65, 79-80, Toelichtingsnota, p. 17). De beperking van het aantal bouwlagen/bouwniveaus dient opgevat te worden als een milderende maatregel, specifiek in functie van het beschermen van de lichten en zichten. Minstens moet dit erkend belangrijk aandachtspunt in het voorschrift zelf worden geregeld.</p>	<p>moet worden begrepen, en zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid van andere vergunningverlenende overheid die mogelijk een beslissing dienen te nemen over een aanvraag met een masterplan."</p> <p>Deze aanpassing wordt voorgesteld met toepassing van art. 2.2.21, § 6, derde lid VCRO.</p> <p>Deze aanpassing komt tegemoet aan het bezwaar en stemt overeen met de aanvankelijke bedoeling van de plannende overheid. Los van de vraag of de aanpassing concreet voortvloeit uit een bezwaar, stelt de Gecoro dit stel uitdrukkelijk voor als een aanpassing. De impact van de aanpassing is beperkt, doordat zij een zuiver tekstuele toelichting is ter duiding van een voorschrift.</p> <p>Artikel 8.3.1 van de stedenbouwkundige voorschriften laat toe dat de daken worden ingericht voor sportinfrastructuur (in open lucht), maar de zijkanten worden afgeschermd voor geluid en veiligheid. De "bijkomende bouwlaag" is echter niet bij het effectenonderzoek betrokken, terwijl de beperking van het aantal bouwlagen/bouwniveaus een milderende maatregel uitmaakt.</p> <p>Hoger in de behandeling van dit bezwaar werd aangegeven om art. 8.3.1. met toepassing van art. 2.2.21, § 6, derde lid VCRO, als volgt aan te passen : "nieuwbouw sporthal: 25 m afgewerkt dakrandprofiel inclusief schermen van openluchtsportvelden."</p> <p>Het gebruik van het dak voor sportbeoefening valt niet gelijk te stellen met een bouwlaag. Een bouwlaag wordt immers gekenmerkt door een bovenafwerking, en in het geval dat het gaat om de bovenste bouwlaag door een dakafwerking. De verticale begrenzing van een sportdak is evenmin een muur, zoals bij een reguliere bouwlaag, maar wordt gekenmerkt door een hoge mate van transparantie. De visuele impact van zo'n sportdak is dus kennelijk geringer dan deze van een reguliere bouwlaag. Evenmin, wordt het sportdak in het voorkeursalternatief opgenomen als bouwlaag , zodat op het vlak van de effectenbeoordeling eigenlijk vertrokken wordt van een worst case scenario.</p>
---	--

<p>Een vergelijkbaar probleem doet zich voor met de inplanting van de nieuwe sporthal. Er wordt geopperd dat de beoogde locatie ca. 50 meter afstand houdt van het woonzorgcentrum gezien dit een kwetsbare functie betreft (scopingnota, p. 82). Het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 8 bepaalt dit echter niet.</p>	<p>Het is niet correct dat het sportdak niet bij de effectenbeoordeling is betrokken :</p> <p>“Effectenbespreking - t.o.v. de bestaande toestand</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie wijzigt niet enkel de locatie van de sporthal maar worden er ook buitensportvelden op het dak van de sporthal voorzien. Er wordt echter in een stevige omheining voorzien die niet enkel voorkomt dat sporters of hun attributen van het dak vallen, maar ook geluid naar de omgeving maximaal beperkt; de omheining zal fungeren als een geluidswal. Daarnaast neemt het autoverkeer in en rond de site als gevolg van de toegelaten ontwikkelingen niet toe; het verschuift van de bewoonde woonomgevingen in de rand van de binnenstad naar de meer parkachtige omgevingen noordwaarts aan Nederhembbrug. Zoals hiervoor bij de discipline mobiliteit aangegeven, betreft het voor de meeste straatsegmenten verhoudingsgewijze kleine aantallen en toenamen. Deze hebben nauwelijks invloed op de geluidsproductie van het verkeer. Gelet op het planvoornemen en de beperkte toename, vooral verschuiving van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkelingen die het RUP toelaat, zorgt dit RUP per saldo alleen voor licht negatieve effecten en veroorzaakt bijgevolg zeker geen betekenisvolle negatieve effecten voor de discipline geluid.”</p> <p>Gelet op het voorstel tot aanpassing van het voorschrift is het bezwaar verder zonder voorwerp.</p> <p>Het bezwaar omtrent de inplanting van de nieuwe sporthal en het stedenbouwkundig voorschrift van artikel 8 is hoger in de behandeling van dit bezwaar aan bod gekomen inclusief een voorstel tot aanpassing.</p> <p>Het RUP voorziet in uitdrukkelijke voorschriften inzake de discipline water:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stedenbouwkundig voorschrift van artikel 1.3.1 “Duurzame waterhuishouding”: “Binnen het plangebied wordt een duurzame waterhuishouding voorop gesteld. Indien bebouwing of verhardingen voorzien worden moet de maximale opvang, retentie en infiltratie van hemelwater gewaarborgd worden. In de onbebouwde zones zullen landschappelijk gekaderde ingrepen
---	--

<p>Volgens de watertoets betreft het gebied voornamelijk overstromingsgevoelig gebied, hoofdzakelijk door afstromend hemelwater. Het plangebied is van nature overstroombaar vanuit waterzoom De Zenne of door afstromend water (scopingnota, p. 86). Er zijn een "aantal speciale aandachtspunten" waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen en waarvoor maatregelen voorgesteld worden (scopingnota, p. 87). Dit is onvoldoende doorvertaald in de stedenbouwkundige voorschriften, en zeker in het artikel 8.3.1., dat bovendien enkel geldt voor de sporthal.</p>	<p>(grachten, wadi's, waterpartijen...) voor de opvang en retentie van hemelwater zorgen. In functie van een duurzaam watergebruik wordt het opgevangen hemelwater maximaal aangewend voor functioneel gebruik."</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stedenbouwkundig voorschrift van artikel 1.3.2 "Behandeling afval - en hemelwater: "De opvang en afvoer van het afval- en hemelwater dienen te gebeuren via een gescheiden rioleringsstelsel. Indien er geen aansluiting op een afvalwaterzuiveringsinstallatie mogelijk is, dient een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA) of een kleine waterzuiveringsinstallatie (KWZI) te worden aangelegd. Bij de afwatering van verharde oppervlakte in de buitenruimte dienen de nodige maatregelen genomen te worden om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen." - Stedenbouwkundig voorschrift van artikel 1.3.3 "Ingrenpen in kader van integraal waterbeleid": Werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn in het kader van integraal waterbeleid zijn toegelaten in zover dat de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden en volgende aspecten nagestreefd worden: <ul style="list-style-type: none"> o het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvallen; o het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie; o het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden; o het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuur tegen overstromingen. <p>Deze werken, handelingen en wijzigingen kunnen slechts toegelaten worden indien ze de hoofdbestemming van het gebied niet in gedrang brengen."</p> <p>Deze voorschriften zijn in overeenstemming met de uitgebreide watertoets, waarvan het besluit luidt dat de watertoets voor het</p>
--	---

	<p>plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht brengt, maar dat er niettemin een aantal speciale aandachtspunten naar vorkomen waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen. Eventuele potentiële nadelige effecten worden evenwel beperkt door volgende bepalingen :”</p> <ul style="list-style-type: none"> - er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de mogelijk overstromingsgevoeligheid van het plangebied, waarbij er voldoende ruimte wordt gegeven aan de aanwezige waterlopen. <p>Dit is het geval. Voornamelijk rondom de Bresweg zijn er percelen overstromingsgevoelig. Het plan/voorziet in voldoende ruimte (delen van zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies én parkgebied) om water te kunnen opvangen, infiltreren en vertraagd afvoeren en bergen. Wat dat betreft voorziet het planvoornemen een verbetering van de planologische toestand aangaande oppervlaktewater: er wordt t.o.v. de huidige planologische toestand bijkomende ruimte voor de Zenne bestemd door het integreren van valleigebieden en hun functie in het plan. Het overstromen van oeverzones zal niet worden gehypothekerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> - wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor: <ul style="list-style-type: none"> o het project is een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien o het project leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte met meer dan 1 ha o het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter.” <p>Dit betreft een verwijzing naar het besluit dd. 20 juli 2006 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstanties en tot vaststelling van</p>
--	---

	<p><i>nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018.</i></p> <p><i>Uiteraard moeten de door de Vlaamse regering vastgestelde regels worden opgevolgd. Maar dit veronderstelt geen doorvertaling in een stedenbouwkundig voorschrift.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de erosiegevoeligheid van het plangebied.</i> <p><i>Dit is wat de stedenbouwkundige voorschriften van art. 1.3.1 en 1.3.3. beogen.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.1.2 § 4 van VlareM II met betrekking tot de afvoer van hemelwater en het concept 'vasthouden-bergen-afvoeren'; prioriteit moet uitgaan haar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.</i> <p><i>Dit is wat de stedenbouwkundige voorschriften van art. 1.3.1 en 1.3.3. beogen.</i></p> <p><i>Met betrekking tot de nieuw op te richten sporthal en het voornemen om de Zenne door te trekken doorheen het plangebied kan er mogelijk overstromingsgevaar ontstaan voor het laagst gelegen niveau van de beoogde sporthal. In de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP wordt daarom opgenomen dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag van de sporthal dient te worden aangegeven dat er voldoende maatregelen zijn genomen om mogelijke wateroverlast te voorkomen rekening houdende met het planvoornemen om de Zenne te verleggen, dit in aansluiting met de VMM (waterloophouder) en de Vlaamse Waterweg . Dit laatste is letterlijk vertaald in het stedenbouwkundig voorschrift van art. 8.3.1. van het RUP. De kritiek mist doel.</i></p>
--	--

<p>Tegenover het woonzorgcentrum, een "kwetsbare functie", is geen enkele vorm van buffering voorzien. Er is geen rekening gehouden met schaduwslag op het woonzorgcentrum, met de hinder voor het uitzicht vanop de terrassen, met geluids- en lichthinder,... Dit is strijdig met art. 1.1.4. VCRO.</p>	<p>Door het voorkeursscenario van een omvorming van de bestaande sporthal naar een parkeerfaciliteit, zullen geen ingrepen in de ondergrond worden uitgevoerd, wat een gunstig effect heeft op de watertoets.</p> <p>Er wordt verwezen naar de vorige aspecten van de behandeling van dit bezwaar. Hierbij wordt opgemerkt dat bezwaairindener onterecht opwerpt dat er geen "buffer" is voorzien.</p> <p>Er is geen schending van de doelstellingenbepaling van art. 1.1.4. VCRO. Het voorliggende plan en de voorschriften getuigen van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. De mogelijkheid die het RUP openlaat voor moduleerbaarheid schrijft zich hierin. Dit geldt eveneens voor het objectief om de Zenne open te leggen in een parkaanleg.</p> <p>In het kader van een gelijktijdige afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten en rekening houdende met de ruimtelijke draagkracht, is het niet opportuun om aan de straatzijde van de Monseigneur Senciestraat te voorzien in een dichtere buffering. In deze stedelijke centrumcontext past het om aan de voorziene bestemmingen een gepaste openheid, en dus ook aantrekkelijkheid, te bieden, eerder dan deze weg te bufferen zoals bij hinderlijke functies opportuun kan zijn.</p>
<p><i>De GECORO besluit om het bezwaar gedeeltematig te aanvaarden</i></p> <p><i>Voorstel van aanpassingen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Toevoeging van een volgende toelichting bij het stedenbouwkundig voorschrift van art. 5 : - "De bevestiging van het gemotiveerd globaal masterplan als leidraad is geen beslissing. Door een gunstige beslissing te nemen over een vergunningsaanvraag vormt het daarbij gevoegde masterplan, afhankelijk van de concrete vergunningsbeslissing, in mindere of meerdere mate een element van de materiële motivering. Het is ook in deze zin dat de verwijzing naar het College van Burgemeester en Schepenen, nl. in zijn hoedanigheid van vergunningverlenende overheid, moet worden begrepen, en zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid van andere vergunningverlenende overheid die mogelijk een beslissing dienen te nemen over een aanvraag met een masterplan." - Schrappling van een woord in het stedenbouwkundig voorschrift van art. 8.1. als ondersteuning van het concept leidraad ipv beslissing: 	

- “Wanneer later aanvragen gebeuren voor omgevingsvergunningen voor kleine bouwwerken binnen de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies met een ~~geedegetent~~ globaal masterplan, volstaat een motiverende nota; er hoeft dan geen gemotiveerd globaal masterplan opgemaakt te worden.”
- Aanvulling en wijziging van het stedenbouwkundig voorschrift van art. 8.3.1. :
 - o “nieuwbouw sporthal: 25 m afgewerkt dakrandprofiel, inclusief schermen van openluchtportvelden.”
 - o “Inplanting gebouwen
 - Inplanting bebouwing ten opzichte van de zone voor wonen: minimaal 12 m. Hiervan kan uitsluitend afgeweken worden als volgt:...
 - Inplanting ten opzichte de grenslijn van het RUP aan de Monseigneur Senciestraat : de op plan aangegeven afstandslijn moet worden nageleefd voor alle bebouwing die een hoogte van 14 meter overschrijdt.
 - Inplanting ten opzichte van de overige bestemmingszones: vrij”
 - Aanduiden van een afstandslijn/bouwlijn voor gebouwen hoger dan 14 m op het grafisch plan.

Voorstel van slotadvies

De bezwaren moeten deels worden aanvaard.

Op grond van art. 2:2.21, § 6 VCRO stelt de GECORO de volgende aanpassingen voor :

1. Schrappen kleinwinkelbedrijf als nevenbestemming bij artikel 8.
2. Toevoeging van een volgende toelichting bij het stedenbouwkundig voorschrift van art. 5 :
 “De bevestiging van het gemotiveerd globaal masterplan als leidraad is geen beslissing. Door een gunstige beslissing te nemen over een vergunningsaanvraag vormt het daarbij gevoegde masterplan, afhankelijk van de concrete vergunningsbeslissing, in mindere of meerdere mate een element van de materiële motivering. Het is ook in deze zin dat de wijziging naar het College van Burgemeester en Schepenen, nl. in zijn hoedanigheid van vergunningverlenende overheid, moet worden begrepen, en zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheid van andere vergunningverlenende overheid die mogelijk een beslissing dienen te nemen over een aanvraag met een masterplan.”
3. Schrappling van een woord in het stedenbouwkundig voorschrift van art. 8.1. :
 “Wanneer later aanvragen gebeuren voor omgevingsvergunningen voor kleine bouwwerken binnen de zone voor gemeenschapsvoorzieningen en gemengde functies met een ~~geedegeerd~~ globaal masterplan, volstaat een motiverende nota; er hoeft dan geen gemotiveerd globaal masterplan opgemaakt te worden.”
4. Aanduiden van een afstandslijn/bouwlijn voor gebouwen hoger dan 14 m op het grafisch plan. Deze lijn komt overeen met de grenslijn van het BPA de Bres en het BPA Rekreatiezone De Bres.
5. Aanvulling en wijziging van het stedenbouwkundig voorschrift van art. 8.3.1.:
 - a. Maximale bouwhoogte:
 nieuwbouw sportthal: 25 m afgewerkt dakrandprofiel, inclusief schermen van openluchtspportvelden.
 - b. Inplanting gebouwen
 - i. Inplanting bebouwing ten opzichte van de zone voor wonen: minimaal 12 m. Hiervan kan uitsluitend afgeweken worden als volgt:...
 - ii. Inplanting ten opzichte de grenslijn van het RUP aan de Monseigneur Senciestraat : de op plan aangegeven afstandslijn moet worden nageleefd voor alle bebouwing die een hoogte van 14 meter overschrijdt.
 - iii. Inplanting ten opzichte van de overige bestemmingszones: vrij”.
6. Aanduiden van parking Scheepswerkaal en Leide als tijdelijke parking:
 - *Tijdelijk karakter toevoegen voor parking Leide, af te schaffen na evaluatie die aantoon dat de parking Leide niet langer vereist is.*
 - *Tijdelijk karakter behouden voor parking Scheepswerkaal, maar pas af te schaffen na de afschaffing van parking Leide en een hieraan gekoppelde evaluatie die aantoon dat de parking Scheepswerkaal niet langer vereist is.*
7. *In de toelichtingsnota opnemen dat het parkeren voor buurtbewoners verder dient bekeken te worden in het globale parkeerbeleid van de stad*
8. *In het RUP op te nemen dat de nodige maatregelen moeten getroffen worden om eventuele geluidshinder van een parkeergebouw te milderen*

Daarnaast geeft de GECORO volgende adviezen:

9. De GECORO nam kennis van het bijkomend onderzoek van MINT dd.09.06.2023. Dit onderzoek maakte geen deel uit van de stukken van het openbaar onderzoek en betreft een (te) beperkt onderzoek. De GECORO heeft grote bezorgdheid omtrent globale mobiliteitsproblematiek. In dit kader adviseert de GECORO een uitgebreide mobiliteitsstudie te maken met betrekking tot de mobiliteit, het parkeren en de verkeersafwikkeling. De GECORO laat hierbij de keuze aan het beleid om dit onderzoek uit te voeren in kader van de huidige RUP-procedure of in het kader van de omgevingsaanvragen voor de effectieve realisering van het project.
10. De GECORO benadrukt dat de gewenste nieuwe parkbrug over Zenne en Kanaal naar Nederhem (parkings Nederhem/NMBS-parking) toe grondig verder onderzocht dient te worden en dat er gestreefd dient te worden naar een effectieve realisatie van deze verbinding
11. In de verdere uitwerking van het project en bij het ontwikkelen van gelijkaardige projecten de op te richten gemeentelijke raad voor lokale economie te betrekken.

RUIMTE | RUIMTELIJKE PLANNING

Inhoudelijk medewerker: Linde Smits
016 26 76 04
administratief medewerker: Geert Vansant
016 26 75 64
ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be
30 maart 2023

Uw kenmerk:
Ons kenmerk:
Dossierkenmerk: RMT-RUBY-RUP-2023-00034

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT - PROVINCIEPLEIN 1 - 3010 LEUVEN



**VLAAMS-
BRABANT**

Geachte,

Betreft: Halle - gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan De Bres - advies fase ontwerp

Uw adviesvraag werd behandeld door de provinciale dienst Ruimtelijke Planning.
Uw dossier geeft geen aanleiding tot specifieke opmerkingen en wordt gunstig geadviseerd.

Met vriendelijke groeten,

Linde Smits
(Signature)

Digitaal ondertekend
door Linde Smits
(Signature)
Datum: 2023.03.30
16:15:04 +02'00'

Linde Smits
bestuurssecretaris planoloog

www.vlaamsbrabant.be



In het kader van de vervulling van onze taak van openbaar belang nemen we je relevante persoonlijke gegevens op in onze bestanden. De provincie Vlaams-Brabant verwerkt de persoonsgegevens enkel voor het doelende waarvoor ze worden ingezameld en enkel zolang dit hiervoor nodig is. Overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) heb je het recht van inzage, verbetering of verwijderen van de door jou verstrekte persoonsgegevens of beperking ervan tot de duur van de huidige verwerking. Daarnaast heb je het recht om tegen de verwerking bezwaar te maken en heb je het recht om

