

Parcours en uitleg wandeling Dag van de Trage Weg Zondag 15 oktober 2017 "Paden, parken en projecten"

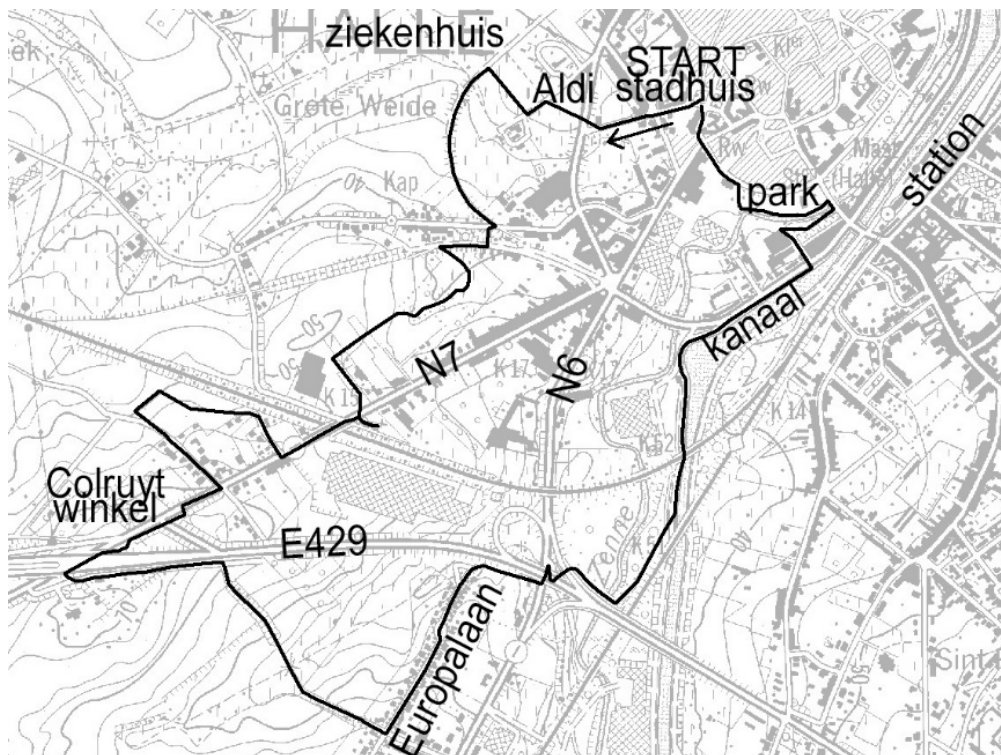
Organisatie: werkgroep Trage Wegen Zuidwest Brabant i.s.m. Natuurpunt Halle en Zenne en Zoniën

Opzoeken en beschrijving van de wandeling: Rik Houthuys
(rik.houthuys@telenet.be).

Bronnen: historische kaarten van onze regio, prachtig weergegeven en raadpleegbaar op Open Street Map (<http://play.osm.be/historischekaart.html#11/50.8398/4.4247/osmroads-basemap1873>); www.berichtenuithetverleden.wordpress.com en oude foto's bewaard door Jan Decreton (i.v.m. de vallei van de Groebegracht en de oude tramlijn); Jan Verbesselt, 1985 "Het parochiewezen in Brabant tot het einde van de 13^e eeuw", deel XX Halle (KGOG Vlaams-Brabant) i.v.m. de molen van Rodenem; ruimtelijke plannen stad Halle op <https://www.halle.be/bouwen-en-verbouwen/ruimtelijke-plannen>.

Lengte van de wandeling: 6,25 km. Stevige wandelschoenen dragen indien het de vorige dagen geregend heeft.

Beginpunt : stadhuis Halle, Oudstrijdersplein.



Algemene inleiding

Halle ontwikkelt zich volop als "kleinstedelijk gebied" maar ook als overloopgebied van Brussel. De inwoners voelen de nadelen van het toegenomen beslag op de ruimte maar zien ook enkele opportuniteiten bij residentiële ontwikkelingen en infrastructuurprojecten. Dit stelt zich ook op het vlak van trage wegen, landschap en natuur. Onze wandeling brengt ons door het randgebied van platteland en stad en doorheen het kluwen van verkeerswegen die samenkomen in Halle voor ze Brussel bereiken. De gaatjes tussen deze wegen worden nu opgevuld met "kleinstedelijke ontwikkelingen". We bekijken deze evolutie vandaag door de bril van de voetganger en natuurbelever. Er bieden zich op vlak van trage mobiliteit, landschap en natuur

kansen aan en de recentste projecten grijpen deze zeker aan. Hier en daar zit er nog meer in. Laten we dit nu ontdekken.

We vertrekken links van het stadhuis en nemen de Victor Baetensstraat tot het einde. We steken de Auguste Demaeghtlaan (drukke weg!) over via het zebrapad naar de Aldi. We gaan over de parking van de Aldi, links van de winkel, en komen op het smalle straatje Fabrieksstraat. We nemen links, komen op de Ziekenhuislaan en volgen die rechts langs de moseiken tot de hoofdingang van het ziekenhuis. We stoppen aan de massieve zitbank op het grasveldje links van de ingangspoort en hebben zicht op het valleitje van de Groebegracht.

1. De oude tramlijn, het ziekenhuis en de vallei van de Groebegracht

Het verhoogde fietspad dat de vallei van de Groebegracht doorkruist, volgt de **oude trambedding**. De tramlijn werd aangelegd in 1904-6 en geopend op 8 september 1906. Ze verbond de oude bedding (zie volgend punt van de wandeling) van de spoorlijn Halle – Edingen van aan de "Bascule" (Bevrijdingsplein) met de Ninoofsesteenweg (nu parking De Gooikenaar, waar zich een overdekt goederenstation bevond), dwars door de vallei van de Groebegracht. Het tracé liep verder via de Ninoofsesteenweg naar Leerbeek.



De tramhalte op de Bascule (Bevrijdingsplein) met de twee overwegen: van de N6 (vooraan) en de N7 (kasseistrook onmiddellijk erachter). Foto ca. 1934.

In 1914 werd deze lijn van aan het Bevrijdingsplein verbonden met de tramlijn naar Brussel. Dit deel liep door het centrum van Halle via de Bergensesteenweg – Theunckensstraat – Minderbroederstraat – Volpestraat – Beestenmarkt – Ninoofsepoort – Demaeghtlaan richting Sint-Pieters-Leeuw. Nog later werd het tracé kortgesloten langs de Ninoofsesteenweg tussen de Ninoofsepoort en De

Gooikenaar. Hierdoor werd de omleiding rond Halle overbodig en buiten gebruik gesteld (ca. 1956). De hele lijn werd kort erna in 1966 uit dienst genomen.



De oude tramlijn bij het uitrijden van het station De Gooikenaar. De lijn liep via een brug over de Van Beverenstraat. De tramlijn werd geëlektrificeerd in 1929.

De oude trambedding fungeert als een soort **dijk doorheen de vallei van de Groebegracht**. Deze waterloop kent hoge afvoeren bij langdurige en intense regen. Enkele malen per jaar staan de weiden rond de beek blank. Er bestaat dan bezorgdheid dat ook het centrum van Halle, waar de beek in de Zenne uitmondt, overlast zou krijgen. Vandaar dat de beheerder van de waterloop, de provincie Vlaams-Brabant, van plan is hier een natuurlijk gecontroleerd overstromingsgebied aan te leggen. De uitvoering is nog niet voor binnenkort; andere knelpunten krijgen voorrang. Natuurpunt vraagt dat de bestaande, nog verrassend hoge natuurwaarde van enkele perceeltjes, relictjes van het vroegere beemdlandschap rond de Groebegracht, gerespecteerd zou worden. Werkgroep Trage Wegen dringt er bij alle betrokken overheden op aan dat wandelpaden en een wandelverbinding naar Beert geïntegreerd zouden worden in het project.

Zo dicht bij de stad is er zeker behoefte aan bijkomende wandelwegen, zowel recreatief als functioneel. Dit was reeds het uitgangspunt van een beleidsondersteunend project, volgend op onze tien jaar geleden gehouden wandeling op de Dag van de Trage Weg, in 2007. De studie met naam "**toekomstvisie Groebegrachtvallei**" liep van 2009 tot 2011 en kende nog een vervolg in het project "Zuurstof voor de Zennevallei". Heel wat studiewerk en participatie-initiatieven werden keurig uitgevoerd door het Regionaal Landschap Pajottenland en Zennevallei, maar van het project leerpad en wandel- en fietspad naar Beert kwam er nog niets (op het fietspad Wilgenveld na, zie verder). De Beertsestraat is nog steeds een drukke sluipverkeersweg. Buiten de wandelwegjes

die van afschaffen door de ruilverkaveling Pepingen in 1986 gespaard werden, zijn er geen nieuwe bij gekomen.

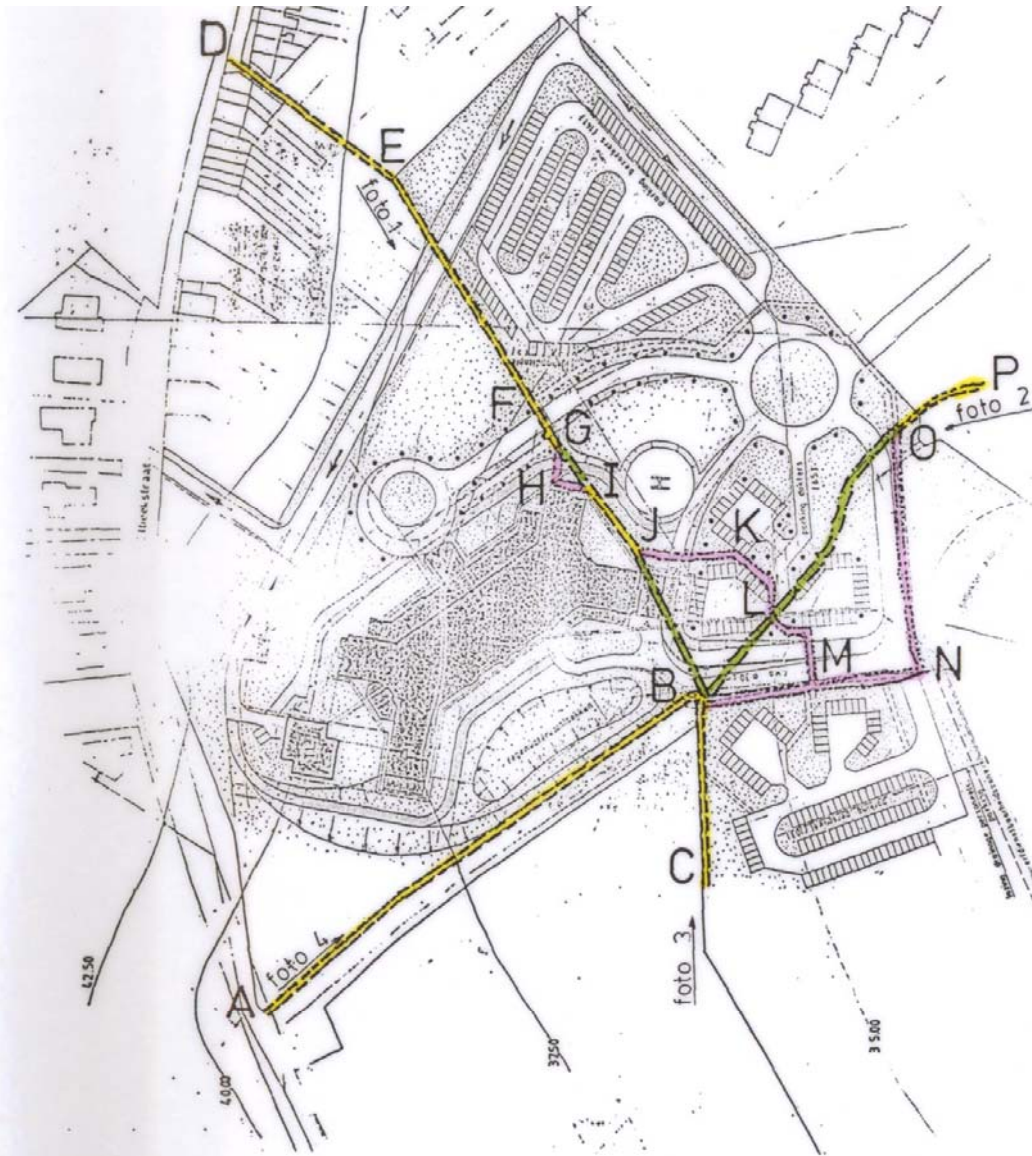


De oude tramlijn loopt in een boog doorheen de vallei van de Groebegracht, hier nog in het tijdperk van de stoomtram of dieseltram. Op de met populieren omzoomde weide rechts ligt thans het ziekenhuis (foto René Borremans).

Het **ziekenhuis Sint-Maria** werd in 1996 verplaatst uit de binnenstad naar deze locatie. Voor de bouw werden twee elkaar kruisende buurtwegen ingenomen. Er kwamen omleidingen met rechte hoeken rond het ziekenhuisterrein. De oorspronkelijke buurtwegen werden nooit officieel afgeschaft, enkel gedeeltelijk verlegd, dus je mag ze nog altijd bewandelen. Je moet dan wel over het hek van het ziekenhuisterrein klimmen.



De kruising van buurtwegen 104 en 49 omtrent 1992, net voor de bouw van het ziekenhuis. Buurtweg 49 loopt van onder naar boven in de foto en verbindt de Elbeekstraat met de Grote Weide (bovenaan). Buurtweg 104 loopt van links naar rechts en verbindt de Demaeghtlaan met de Elbeekstraat/Witteweg. Linksboven in de foto de Groebegracht; het huidige ziekenhuis ligt op het perceel rechts beneden; t.o.v. de toestand in 1992 zijn er heel wat ophogingen gebeurd van de drassige weiden (foto Jan Decreton).



LEGENDE :

Huidige voetweg nr. 104 : ABOP.
Huidige voetweg nr. 49 : DEBC.
Te behouden gedeelten : ABC (190 m), DEFG (190 m)
IJ (30 m) en OP.
Te scheppen gedeelten : GHI (20 m), JKLM (100 m),
BMNO (160 m).
Af te schaffen gedeelten : JBO (180 m) en GI (12 m).

OPP. TABEL.

280 m x 1,65m = 462 m²
192m x 1,65m = 316,8m²

Plan van de gedeeltelijke afschaffing en verlegging van buurtwegen 104 en 49, goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 18 november 1993 en raadpleegbaar via het geoloket Atlas de Buurtwegen van de provincie Vlaams-Brabant. De Ziekenhuislaan en de rotonde bij de ingang van het ziekenhuis liggen rechts boven op het plan. De situatie van de wandelwegen op het terrein is heel anders...

De voorbije jaren was er duchtig sprake van de uitbreiding van het ziekenhuis. Hiertoe werd het ruimtelijk uitvoeringsplan (**RUP**) **Grote Weide** opgesteld (planningsproces in 2010-2011). N.a.v. inspraak werd in de voorschriften van het

RUP, goedgekeurd op 22 november 2011, opgenomen dat de ziekenhuiscampus en zijn ruime omgeving zoveel mogelijk landschappelijk moeten worden ingepast in de vallei van de Groebegracht. Om dit te garanderen bepaalt art. 1.5 dat, *bij een stedenbouwkundige aanvraag, een landschapsplan moet worden opgemaakt. De stad zal als partner in het project Groebegracht zorgen voor een aftoetsing van het landschapsplan aan het project.* Bij de goedkeuring van het RUP stelde de stad (beslissing dd. 22 november 2011): *"De ziekenhuissite en zeker een perimeter rond de bebouwing moet immers afgesloten kunnen worden. Tussen de ziekenhuisgebouwen zal er niet zondermeer een vrije doorwandelbaarheid zijn, wel rondom de gebouwen. [...] Verder laten de voorschriften van artikel 4.1 zone [voor ziekenhuis] ook toe dat er dat er voetwegen kunnen voorzien worden in deze zone."* Het landschapsplan werd opgemaakt in 2014 bij een eerste bouwaanvraag (voor een kinderopvang en een wijziging aan de ingang van de spoed). De doelstellingen waren de ecologische en landschappelijke integratie van het ziekenhuisdomein in de vallei van de Groebegracht en het versterken van het trage-wegennetwerk. Het plan streeft er, wat wandelwegen betreft, naar *de natuurbeleving mogelijk te maken. Op deze manier kunnen de verschillende biotopen die in het plangebied voorkomen op een alternatieve manier worden bereikt.* Het plan op lange termijn stelt voor de overige (= niet-bebouwde) delen van het terrein van het ziekenhuis: *Deze zone krijgt een meer parkachtige inrichting met veel hoogstambomen en lossere structuren. In deze zone kunnen tevens wandelpaden en meubilair worden voorzien in functie van de bezoekers, patiënten en passanten.* (p. 22 van het landschapsplan). Het grafisch plan bevat een uitgewerkt netwerk wandelpaden, verbonden met de omgeving en dus minstens voorgesteld als openbaar.

Samengevat is alles wat het openbaar karakter van de wandelwegen in het park rond het ziekenhuis betreft, heel vrijblijvend. Toen we daarover in 2014 bij de ziekenhuisdirectie nadere informatie vroegen, kregen we te horen dat het ziekenhuis om financiële redenen niet denkt aan uitbreiding op korte termijn en zelfs de gronden, waarop de uitbreiding zou moeten komen, niet aangekocht heeft. Het standpunt van onze werkgroep is dat het hele ziekenhuisterrein gewoon doorwandelbaar moeten zijn. Het wegnemen van de groenplasticen omheining van het terrein wordt trouwens ook om landschappelijke redenen opgelegd door het RUP. Waarom moet het ziekenhuisterrein hermetisch afgesloten zijn, terwijl iedereen er vooraan in en uit kan? Alle ziekenhuisinfrastructuur is met overheidsgeld gebouwd; de overheid zou het openbaar karakter van het ziekenhuispark makkelijk kunnen opleggen... Het openbaar karakter zou bijdragen tot de veiligheid door een betere sociale controle en zowel patiënten, werknemers, omwonenden als functionele passanten zouden baat hebben bij een landschappelijk ingepast park als deel van de openbare ruimte.

We nemen de beklinkerde fietsweg en dwarsen de vallei van de Groebegracht. Na enkele honderden meters kruisen we buurtweg 48, maar we blijven de fietsweg volgen. Op de Beertsestraat gekomen eventjes naar rechts en meteen links de geasfalteerde helling op. We komen op de oude spoorwegbedding, nu asfaltstraatje Wilgenveld, en nemen nog 100m naar rechts.

2. Nieuwe fietsverbindingen en het Wilgenveldpark

De weg "Wilgenveld" is de **oude bedding van de spoorlijn** 94 Halle – Edingen. Deze werd aangelegd in 1866. Hij kruiste het kanaal via een nu verdwenen brug, nam de bedding die nu de René Deboecklaan is (de brug over de Zenne is nog de

fraaie bakstenen brug van de spoorlijn – deze wordt binnen een paar jaar afgebroken en vervangen door een nieuwe, bredere brug), kruiste het Bevrijdingsplein (zie bovenstaande foto van de "bascule") met twee overwegen en bereikte na anderhalve km de nu nog in dienst zijnde bedding. Wegens de toenemende verkeersdruk op het Bevrijdingsplein, werd voor de spoorweg een omleiding aangelegd zodat de overweg op de steenwegen naar Bergen en Edingen kon verdwijnen. De omleiding ligt iets zuidelijker in een diepe sleuf. Zij werd aangelegd omstreeks 1930. In 1935 werd de spoorweg op de "Bascule" verwijderd.

Een van de tastbare resultaten van het project "Groebegracht" was het vastleggen van de **bovenlokale functionele fietsroute** Halle – Beert. Er werd logischerwijze gekozen voor het effen parcours van de oude spoorweg. Bij de definitieve uitwerking van de provinciale fietsrouteplannen werd de verbinding Halle – Beert gedegradeerd tot een *alternatieve functionele fietsroute*. Pas in de zomer van 2017 werd het niet verhard gedeelte tussen hier en de Victor Demesmaekerstraat uitgerust als tweesporige fietsweg. De aansluitingen met de verharde weg zijn nog niet gemaakt: je moet ploegen door diep grint. Voor het vervolg naar Beert moet je opnieuw naar de te drukke en smalle Beertsestraat. Het zou vrij eenvoudig mogelijk zijn een vrijliggend fietspad langs de spoorlijn te realiseren.

De gronden tussen Wilgenveld en de hoofdzetel van Colruyt werden aangekocht door Colruyt Group (COLIM cvba) met het oog op het uitbreiden van de kantoren van de hoofdzetel. Hiertoe was ook een ruimtelijke bestemmingswijziging nodig. Het RUP Wilgenveld uit 2012 laat het bouwen toe van maximaal 10 kantoorgebouwen met elk een grondoppervlakte van 1500m² (op dit ogenblik zijn er vijf kantoorgebouwen, die gerenoveerd worden; er wordt een nieuwe parking palend aan de huidige parking aangelegd; op de plaats van de huidige parking kunnen de nieuwe kantoorgebouwen opgetrokken worden). De ingesloten zone tussen de kantoren en de huizenrijen werd bestemd als **openbaar buurtpark**. Het behoud van de nog traditioneel-landschappelijke aard van het buurtpark en de mogelijkheid om een openbare wandelweg tussen Wilgenveld en Edingensesteenweg te creëren werd gevraagd door werkgroep Trage Wegen en Natuurpunt Halle tijdens het openbaar onderzoek bij de opmaak van het RUP in 2011.



Het park werd volgens de hedendaagse inzichten met streekeigen groen aangelegd. Er zijn enkele aantrekkelijke percelen bloemenweide. Het RUP legt wel het openbaar karakter van het buurtpark op, voor een goede sociale controle, maar laat het creëren van een doorgaande openbare wandelverbinding vrij. Gelukkig is de verbinding er toch gekomen, en dit zelfs dankzij de aanwending van een deel van de zone voor kantoren.

De openheid tegenover omwonenden en wandelaars van het privébedrijf Colruyt contrasteert met de afgesloten sfeer van het (openbaar) ziekenhuis Sint-Maria. De vraag blijft wel of de doorgang de toekomstige kantooruitbreiding zal overleven en in welke mate het huidige openbaar karakter van de doorgaande verbindingen naar de Edingensesteenweg juridisch verankerd zijn.

We nemen het nieuwe, slingerende wandelpad door het nog jonge park. Op het einde lopen we doorheen de overdekte fietsenstalling van Colruyt. Op de parking links, naar de Edingensesteenweg. Deze steken we over aan het zebrapad. We gaan even de kleine parking op aan de overkant, richting een volledig met klimop overgroeid gebouwtje midden op deze parking.

3. De vleermuizenbunker en Databuild

De **bunker** werd net voor de tweede wereldoorlog gebouwd door de Belgen. Hij is een van de vele bunkers op de versterkte "ijzeren muur", de Koningshooikt-Waver linie, en daarvan de aftakking van Waver naar Pamel aan de Dender. Deze aftakking diende om een aanval uit Frankrijk te keren. België was immers neutraal en kon niet enkel een linie gekeerd tegen Duitsland optrekken. De verdedigingslinie werd door de Duitsers omzeild en bleek nutteloos. De bunker, nu volledig met klimop overgroeid, werd gecamoufleerd als een huis. De bunker is eigendom van Colruyt Group en is nu ingericht als slaappleats voor vleermuizen.

Het **ingesloten gebied tussen de Edingensesteenweg N7, de Bergensesteenweg N6 en de spoorlijn naar Edingen** kreeg een nieuwe ruimtelijke bestemming met het PRUP Kleinstedelijk Gebied Halle, goedgekeurd in 2016. Er werd een geïntegreerd project voor wonen en grootschalige kleinhandel toegelaten. Onmiddellijk diende projectontwikkelaar Databuild nv uit Kapellen een verkavelingsaanvraag in voor dit projectgebied. Deze aanvraag werd begin september 2017 door het schepencollege van Halle goedgekeurd. Na bezwaren (ook van de werkgroep Trage Wegen) werd het project ietwat gereduceerd, maar het oogt nog steeds indrukwekkend: er komen op zowat 3 ha 4 grote handelszaken, 80 nieuwe woonegelegenheden, ruimte voor diensten, vrije beroepen en welzijn en ongeveer 350 ondergrondse parkeergelegenheden. Een klein gedeelte wordt behouden als groene ruimte. Omheen het gebied komt een fiets- en wandelverbinding en er komen twee doorsteken voor voetgangers. De fiets- en wandelverbinding komt langs de rand van de projectzone en vormt geen vlotte route. Hiertegen waren verschillende bezwaren, doch de wegenis was reeds goedgekeurd door de gemeenteraad en het tracé blijft ongewijzigd behouden. De doorsteken voor voetgangers bevinden zich op privéterrein. De GECORO vroeg daarom dat publiekrechtelijke erfdienstbaarheden zouden worden gecreëerd voor de doorsteken: dit om het openbaar karakter van de doorsteken in de toekomst te vrijwaren. Het schepencollege volgde dit advies en legde de erfdienstbaarheden als voorwaarde op in de verkavelingsvergunning. Het plan bij de bezwaarbehandeling is niet duidelijk waar de twee doorsteken zullen komen.



Verkavelingsplan na wijziging en goedkeuring dd. 1 september 2017. Wij staan links boven net buiten het gebied van het kaartje. De straat bovenaan is de Edingensesteenweg; rechts onderaan is de Bergensesteenweg gelegen. De blauwe pijlen geven bij benadering de ligging van de doorsteken voor voetgangers weer. De dikke rode lijn is de fietssnelweg, die vooralsnog links boven dood loopt.

We keren op onze stappen terug en steken de Edingensesteenweg terug over. We volgen de steenweg richting Edingen, gaan over de (verlegde) spoorlijn Halle – Edingen en nemen na de kleine omheinde parking van Colruyt het eerste zijstraatje naar rechts (Oude Groeneweg). Op het einde komen we in het natuurlijk aangelegd wandelpark "Dassenveld". We volgen de weg diagonaal door het grasland en nemen op het einde schuin rechts richting houten brugje met koorden leuningen. Na dit brugje onmiddellijk links het graspad op tussen de brede gracht en het lagere stuk van het park. Op het einde van deze dijk komen we op een ander graspad.

4. Compensatienatuur en waterbuffering

Dit **openbaar parkje** werd opgelegd in het BPA "Dassenveld". Het perceel aan de Oude Groeneweg is van Colruyt; het grootste deel (met onder andere de vijver) is eigendom van de stad Halle. Het park wordt door de stad onderhouden via Pro Natura. In ruil lieten het BPA en de twee herzienende RUPs het creëren en verdichten van het industriegebied Dassenveld toe: ca. 40 ha werd weggenomen uit de open ruimte. Dit gebied genereert veel oppervlaktewater, waarvoor buffering nodig was. Het parkje vervult zowel de functie van waterbuffer en infiltratiegebied (meteen ook bluswaterreserve), compensatienatuur als openbaar wandelpark. De natuur is er hier niet zo slecht aan toe. In feite hebben zich in het gebied interessante, soortenrijke plantenassociaties kunnen ontwikkelen, met in de kruidenlaag vooral pionierssoorten van jong bos en verstoorde grond, en soorten van

vrij schraal grasland. Als bijzondere soorten noteren we mooie bestanden van Bosorchis, Echt duizendguldenkruid en Donderkruid.

Als openbaar park is het gebruik zeer matig. En als functioneel wandelgebied scoort het parkje slecht: er zijn geen nuttige verbindingen, hoewel dit in bezwaarschriften bij de herzieningen van het BPA werd gevraagd.

Neem de grasweg links bergop en vervolgens het straatje tussen de villa's (Molenstraat). We komen opnieuw op de Edingensesteenweg die we rechts volgen. Steek over aan het eerste zebepad. Volg verder bergop tot voorbij de rotonde en ga onder de E429. Onmiddellijk na de tunnel een klein met houtsnippers bedekt paadje links bergop nemen.

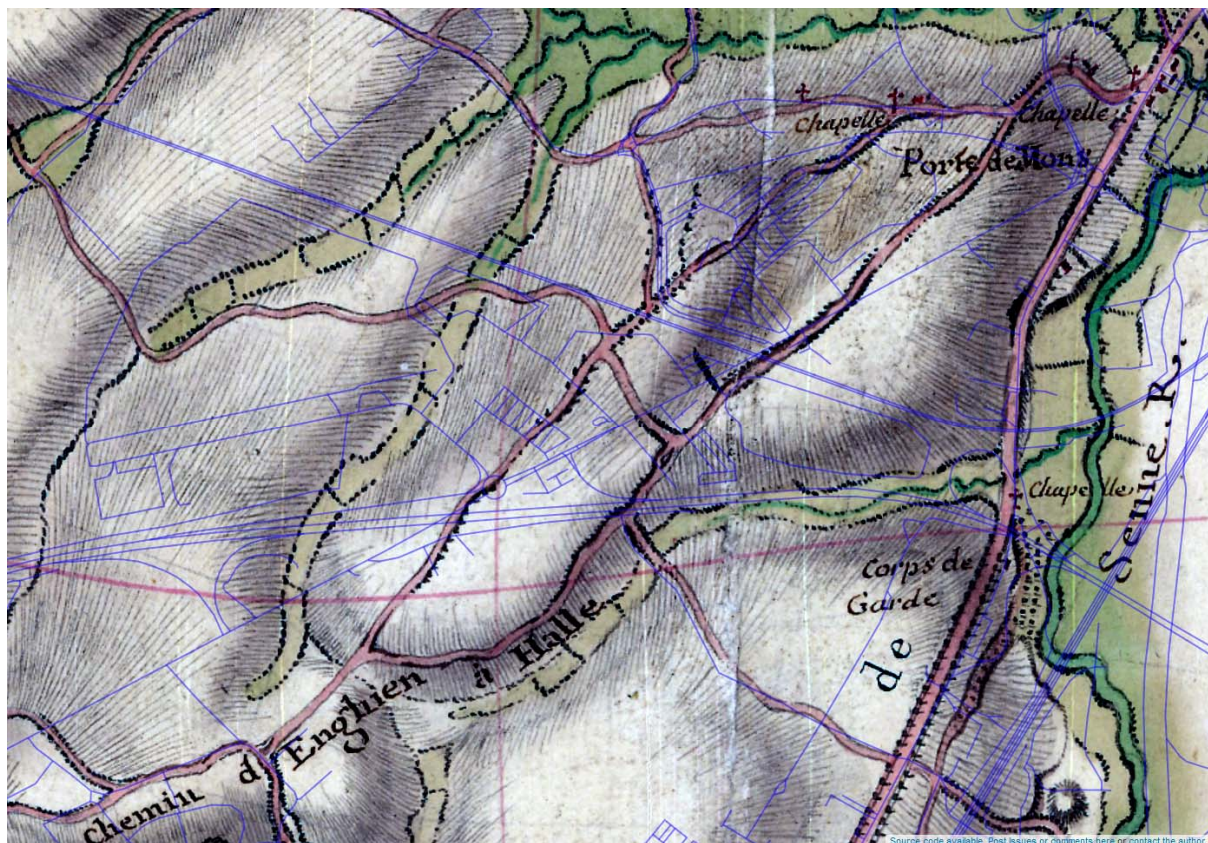


We komen ter hoogte van de villa "Heulenberg" op een weg parallel met de E429 en volgen deze richting Zennevallei, waar we een mooi zicht op krijgen. Ter hoogte van km-paaltje 4 op de E429 de brede veldweg rechts bergaf nemen. We stoppen op het laagste punt.

5. Het oude wegennet rond Halle

De villa "**Heulenberg**" is een voormalige villa van de familie Colruyt, nu opleidingscentrum van Colruyt Group Academy.

De holle weg die we net namen, is een restant van de **oude molenweg** van Pepingen en Elbeek naar de molen op de Zenne in Rodenem (ook de Molenstraat die we eerder namen, is er een restant van). De **molen van Rodenem** gaat zeker terug tot de 12^e eeuw. Op deze grafelijke molen werd het graan gemalen tot meel. De Molenstraat was een aloude aanvoerweg vanuit Pepingen en het Pajottenland. De opbrengsten van de molen gingen naar de heerlijkheid Woudenbroek (een hoeve met goede landbouwgrond aan de westzijde van Halle, waarschijnlijk op de plaats van de hoeve Nerinckx, thans woningen en kantoren op Bergensesteenweg 56). Tegen betaling laten malen in de grafelijke molen was een strenge plicht. De molen zou verwoest zijn in de troebele tijden op het einde van de 16^e eeuw en heropgericht rond 1645. De vernieling moet eerder gezien worden als een daad van sabotage omdat deze molen de molens in Halle-centrum beconcurrerde. Er waren twee raderen, een om te vollen en een om graan te malen. Andere bronnen spreken van een schorsmolen.



Kaart van Villaret (1745). De Bergensesteenweg is al aangelegd als een rechtgetrokken weg met bomen. De weg naar Edingen (chemin d'Enghien à Halle) kronkelt nog door het landschap. Tussen de Prinsenbos (links onder op kaartuittreksel) en Halle bestonden twee parallelle tracés. In fijne blauwe strepen het hedendaagse wegennet.

Vollen is een nabewerking van geweven wollen stof waardoor de kwaliteit sterk verbeterde. Deze wollen stof was een tussenproduct van de lakenindustrie. De bedoeling was om de weefselstructuur dichter en vaster te maken (verviltten). Om dit te bereiken moest de stof urenlang, voor sommige kwaliteiten zelfs dagenlang, gekneet worden. Hiertoe stonden in de begintijd voetvollers in een kuip en stampten met hun voeten op het natte laken. Hierbij werden toevoegingen zoals aarde, urine en zeep gebruikt om het verviltten te bevorderen. Later werden volmolens, aangedreven door paarden, wind of water toegepast, die met houten stampers het laken bewerkten. Een schorsmolen werd gebruikt om run te pletten uit eikenschors. Run werd gebruikt bij het looien van leer. In de 19^e eeuw was de molen een papiermolen die aan de oorsprong ligt van het huidige bedrijf Pacapime. De site van de molen is nu volledig ingesloten in de fabrieken van dat papierbedrijf.

De rechte **Edingensesteenweg** werd aangelegd in 1769. Voordien liep de weg naar Edingen vanuit Halle nabij de Bergenpoort via het laagste stuk van de Beertsestraat en verder, vanaf de bocht na de kruising met de Demaeghtlaan via een nu volledig verdwenen tracé dat onder meer over de parking met de vleermuizenbunker liep. Er bestond ook een parallel tracé dat van de Beertsestraat aftakte waar wij de helling naar Wilgenveld opliepen. Ook dit tracé is volkomen uitgewist. Het liep o.a. onder de hoofdzetel van Colruyt en onder de winkel Colruyt en sloot in de velden nabij Prinsenbos bij de andere tak aan. Ook op het parcours Halle – Nijvel – Ardennen zagen we op een eerdere wandeling op de Dag van de Trage Weg twee parallelle

tracés. Men neemt aan dat de slechte, vaak modderige staat van de wegen aanleiding gaf tot het ontstaan van lokale alternatieven.

We vervolgen de weg tussen akkers en weiden en komen aan in de verkaveling Europalaan. Bij het eerste kruispunt nemen we links de Europalaan. Deze daalt en op het einde, aan de E429, het asfaltvoetwegje rechts nemen. Steek meteen de Bergensesteenweg over (opgelet, drukke weg!), neem links het voetpad van de Bergensesteenweg onder het viaduct en sla na 25 m rechts af (Voldersstraat). Na 25 m links gaan tussen de Amsterdammertjes. We gebruiken nu een pad met steenslag dat het viaduct volgt. Dit pad steekt de Zenne over. Dit is ons volgende stoppunt.

6. Landschapspark Zenne en Zennepad

Hier staan we in de "**Rattenput**", de plaats waar het zijdalletje dat we doorkruisten voor de Europawijk, in de Zenne uitmondt. Nu versmacht tussen de verkeersassen is het een van historie doordrongen plek. De **oude weg Halle – Bergen** nam de Voldersstraat, vóór de rechte steenweg voor 1692 werd aangelegd. De weg volgde de voet van een steil talud, waarin rotsen van de Paleozoïsche sokkel werden ontgonnen. Ongetwijfeld zijn veel rotsbouwstenen in de Halse binnenstad hier gewonnen. De rotswand is nog aanwezig achter de huizen nr. 2 tot 12.

400 m ten zuiden lag op de Zenne de **molen van Rodenem**. Ik vind het erg aannemelijk te veronderstellen dat de rivierovergang en de molen werden gebouwd op een rotsige passage in de bedding van de Zenne. Na de 17^e eeuw verloor de Zenne-overgang te Rodenem wellicht belang. Er bestaat de hypothese dat rivaliteit tussen Halle en Lembeek en de ligging aan de grens tussen die twee plaatsen (en feodale heerlijkheden) ertoe geleid heeft dat het belang van de molen van Rodenem werd afgebouwd en het gebruik als Zenne-overgang ontmoedigd. Hierdoor zou uiteindelijk het gehuchtje Rodenem niet uitgroeien tot een dorp, maar zelfs wat ontvolken.

Verbesselt veronderstelde correct dat er zich te Rodenem ooit (wellicht uit de 11^e of 12^e eeuw) een versterking op een kunstmatig heuveltje, een "motte", bevond. Hij situeerde de motte ongeveer op de plaats van de huidige verlaten steengroeve van Rodenem, aan de rechteroever van het kanaal, en grondde dit op de vorm van een rond perceel. De kaart van Villaret toont echter duidelijk aan dat de motte op de linkeroever lag, vlakbij de molen. Van de molen is thans, midden in het bedrijf Pacapime, nog de molenvijver en een oude funderingsmuur bewaard, jammer genoeg zijn de restanten niet te bezichtigen.

In het begin van 2017 liet de stad Halle een integrale visie ontwikkelen voor het landschap rond de Zenne op haar tocht door Halle in een project genaamd **Landschapspark Halle**. Dit is een stadsvernieuwingsproject waarin studie bureau Omgeving alle planningsprocessen en bijkomende mogelijkheden met nadruk op groen en stappen langs de Zenne groepeerd in een homogene aanpak. Natuurpunt Halle en onze werkgroep waren bij de klankbordgroepen die inspraak mochten geven. Een doorlopend Zennepad is de centrale spil van het project. Het gebiedje nabij de Rattenput werd uiteindelijk uit het project gelaten, wegens niet goed ontsloten. Toch zijn er mogelijkheden, zoals we met onze wandeling willen aantonen. De verwilderde bosjes bieden zeker natuurpotentie. En het Zennewater wordt jaar na jaar zuiverder, dankzij zuiveringsinspanningen opwaarts.



Uittreksel uit de kaart van Villaret (1745). De molen van Rodenem is aangeduid als Moulin à Foulerie. Vlakbij de molen is een heuveltje getekend: vrijwel zeker een motte. Deze lag op de plaats van een van de waterzuiveringsbekkens van het huidige bedrijf Pacapime. Rechts van "Corps de Garde" is het talud en de toenmalige holle weg (nu Voldersstraat) te zien, en de reeds rechtgetrokken Bergensesteenweg.



Bouw van het viaduct van de E429 omtrent 1967.

We volgen het brede grintpad langs de spoorlijn Halle – Bergen en komen op het jaagpad van het kanaal Brussel – Charleroi. Aan de overkant wordt een nieuwe oever voor een breder en iets dieper gelegen kanaal aangelegd. We nemen het jaagpad links richting Halle en gaan onder de nieuwe boogbrug van de spoorlijn Halle – Edingen door. Net voorbij Bouwmaterialen Denayer loopt het jaagpad op een smalle dijk tussen kanaal en Zenne. Hier staan we nogmaals stil.

7. De modernisering van het kanaal in Halle

Het huidige uitzicht van het kanaal dateert uit de jaren 1930. Vooral in Halle is de doortocht voor schepen te smal voor de toekomst van de waterweg. In een jarenlang planningsproces groeide een consensusvisie over de **uitbouw, verbreding en verdieping van het kanaal**. Ook werkgroep Trage Wegen deed meermaals zijn inbreng in dit proces en blijft – na mooie toezeggingen voor voetgangers en fietsers – nog verder de trom roeren om ook in Buizingen een overgang naar Stroppen te krijgen.

De modernisering gebeurt ook in samenspraak met de rivierbeheerder, die zich de laatste jaren geconfronteerd zag met nooit eerder voorgekomen wateroverlast. In 2010 scheelde het een haar of Halle-Centrum was volledig overstroomd. Het kanaal fungeert als evacuatieweg maar kon de grote waterafvoer niet meer aan. Op verschillende plaatsen stroomde het kanaal terug naar de Zenne. Gelukkig bleef de grote duiker van de Zenne aan de Bres functioneren en kon het water weg zonder al te veel schade aan te richten. Een van de overloopplaatsen was op dit punt.



Het jaagpad op 14 november 2010. Het kanaal loopt over in de Zenne.

We zagen tussen de nieuwe spoorwegbruggen de aanleg van de nieuwe rechteroever van het kanaal. Na de lange boogbruggen die al ruim twintig jaar geleden werden gebouwd, is dit het eerste werk in een serie bouwwerven die Halle de komende 15 jaar zullen treffen. Na afloop zal een aangenamere beleving van de waterkant mogelijk zijn en zullen vernieuwde en nieuwe bruggen over het kanaal de verbinding tussen de wijken van Halle versterken.

De René Deboecklaan (straat tussen Suikerkaai en de "Bascule") volgt de oude bedding van de spoorlijn Halle – Edingen. De brug over de Zenne is nog het fraaie metselwerk uit 1865. In het verlengde van de Deboecklaan zal een nieuwe, hoog gelegen brug gebouwd worden over het kanaal, waardoor een rechtstreekse verbinding met de Vogelpers wordt gerealiseerd. De brede weg krijgt ook voet- en fietspaden en afritten naar de Suikerkaai. Daarom moet de oude Zennebrug sneuvelen en een breder exemplaar verschijnen. Naar verluidt is deze zo ontworpen,

dat in de toekomst een wandelpad langs de Zenne via een gehangen constructie onder de (dan nog veel dikkere) Deboecklaan kan worden aangebracht. Op de plaats van de huidige stadsmagazijnen (zelf nog een restant van een cichoreifabriekje) is, naast een zone voor wonen, een voorstadsparking gepland. Er zou een **wandelbrugje over de Zenne** komen, waarlangs men via de Groebegrachtstraat (beneden Dreamland) en een nieuwe doorsteek naar de Arkenvest snel in de binnenstad is. Het brugje over de Zenne en de doorsteek, voorzien naar de Arkenvest en het Elisabethpark, door het RUP 't Parkske, zijn echter vandaag nog niet gerealiseerd – in tegenstelling tot de vele tientallen wooneenheden die het RUP mogelijk maakte. We zullen onze wandeling dan ook afwerken via de Suikerkaai.

We hebben vandaag kennis genomen van vele, grootse plannen en infrastructuurwerken in Halle. We roepen alle investeerders en overheden op om steeds maximaal het belang van te voet gaan en natuurlijke inpassing te dienen. Zonder twijfel zullen de vele werven die er aan komen, het beeld van Halle voor meer dan een eeuw bepalen. Wat nooit zal verdwijnen, is de behoefte van de mens aan lucht, landschap en verplaatsing te voet!

We volgen het jaagpad en verder de Suikerkaai. We gaan over de parking van warenhuis Delhaize (na Suikerkaai 12 links en voor de winkel rechts) naar de Basiliëkstraat, waar we links draaien, de Zenne oversteken en onmiddellijk weer links nemen. We lopen over het houtsnipperpaadje links van de bibliotheek het Elisabethpark door. Op het einde gaan we een kijkje nemen op het houten terras langs de Zenne. Dit geeft een mooi zicht op de overigens nogal weggestopte rivier. Net op dit punt mondt de ondergrondse Groebegracht in de Zenne uit. Tevens maakt de Zenne hier een bocht naar rechts, eigenlijk de afleiding "Leide" gemaakt in 1400 rond het omwalde stadje Halle. Omstreeks 1965 werd de natuurlijke Zenneloop in het centrum van Halle gedempt. De Molenborre en Vuurkruisenstraat volgen de oorspronkelijke loop van de rivier.

Ga verder naar de Arkenvest, neem ze bij het verlaten van het park links en steek de Molenborre en Bergensesteenweg over. Ga de Theunckensstraat in. Zo beland je op het beginpunt, het Oudstrijdersplein.