

AGENDA

0. Goedkeuring verslag
1. Verkaveling: Hogeweg / Jack-Opstraat Werchter
2. Project wonen-in-meervoud: Wezemaalplein Wezemaal
3. Project wonen-in-meervoud: Steenweg op Nieuwrode 21-33 Wezemaal
4. Varia

AANWEZIGHEDEN

Effectieve leden: Wim Oeyen, Trees Verhoogen, Machteld Moechars, Tom Feyaerts, Ilse Vervloesem, Leo Brouckaert, Mieke De Cat, Bart Verlinden en Hans Van Hyfte

Plaatsvervangende leden: Bart Vandyck, Maarten Degent, Els Ingels en Bert Van Laer

Politieke afvaardiging: Luc Tuerlinckx en Kris Uytterhoeven

Voorzitter: Wim Oeyen

Secretaris: Thomas Benaets

Schepen ruimtelijke ordening en wonen: Jelle Wouters

Verontschuldigd: Koen Nys, Marc Ringoet, Rik Maes, Achilles Wouters, Jan Martens, Bart Lemmens, Gunther Dereze, Wim Buelens en Dirk Van den Eynde

0. GOEDKEURING VERSLAG

Er zijn geen opmerkingen op het verslag van de Gecoro van 22 april 2021, bij deze wordt dit verslag goedgekeurd.

1. VERKAVELING: HOGEWEG / JACK-OPSTRAAT WERCHTER

Korte omschrijving project:

Toelichting door Yannick Pannier (namens ontwikkelaar Novus en Kolmont), Nele Raets (stedenbouwkundig planner) en Veerle Piedfort (studiebureau).

- Site: iets meer dan 1 ha groot, gelegen aan Hogeweg en Jack-Opstraat
- Omgeving: hoofdzakelijk vrijstaande bebouwing
- Historiek:
 - Februari-maart 2018: eerste ontwerpconcepten, gemengde ontsluiting via Hogeweg en Jack-Opstraat, 34 à 37 woningen, groenaandeel beperkt
 - Augustus 2018: ontwerp verder uitgewerkt, twee toegangen met parkeerclusters aan Hogeweg en Jack-Opstraat, 27 woningen, groenaandeel 15%
 - November 2019: herneming ontwerpend onderzoek met éénzijdige toegang, 23 à 28 woningen
 - Mei 2020: ontwerp verder uitgezuiverd, deel woningen met eigen carport en deel met parkeercluster
- Huidig verkavelingsvoorstel:
 - Hoofdtoegang gemotoriseerd verkeer en parkeervoorzieningen vanuit Hogeweg.
 - Enkel trage verbinding vanuit Jack-Opstraat.
 - Hoogwaardige publieke groenzone aan oostelijke zijde, centraal ten opzichte van het omliggend woonweefsel.
 - Kerncijfers: 20 woningen, 19,2 wo/ha,
 - 13 woningen met garage/carport en open staanplaats op oprit
 - 7 woningen aan groenzone met parkeercluster met 14 parkeerplaatsen
 - 2 parkeerplaatsen per woning, 3 bezoekersparkings aan ingang verkaveling
 - groenzone 2200 m² = 21% excl. groene inkadering van toegangsweg en parkeerzone

Bespreking:

- Parkeercluster: centraal geplaatst om de loopafstand van de parkings naar de woningen te beperken. Er worden paaltjes aan beide zijden van de trage weg voorzien om te vermijden dat auto's toch tot aan de voordeur gaan rijden.
- Verkeersveiligheid: er is bezorgdheid over de verkeersveiligheid van de uitrit naar de Hogeweg door het beperkte zicht na de bocht. Hierop wordt geantwoord dat er een verkeersplateau wordt aangelegd om het verkeer af te remmen.
- Schaduwstudie: in de winter zijn er zowel vooraan als achteraan sterk beschaduwde percelen op het terrein zelf.
- Afvalophaling: voor de woningen die toegankelijk zijn via de Hogeweg wordt afvalophaling aan de deur voorzien, voor de andere woningen wordt een verzamelplaats ingericht aan de Jack-Opstraat. Dit voorstel werd voorgelegd aan Ecowerf, maar moet nog bevestigd worden. Andere optie is om een verzamelplaats aan de parkeercluster te voorzien.
- Postbedeling: de postbode heeft toegang via de Hogeweg en zal voor de andere woningen deels te voet moeten gaan. Mogelijkheid om brievenbussen aan de parkeercluster te voorzien moet verder doorgesproken worden.
- Verhardingen: in de referentiebeelden worden de verhardingen tot een minimum beperkt, de vraag wordt gesteld of het ontwerp ook zo wordt uitgevoerd. Het is belangrijk dat het type groen en de inrichting van de wegenis wordt gerealiseerd zoals voorgesteld.
 - De trage weg is een betonverharding van 2,2 m breed met een overbreedte in grasbetontegels voor de brandweer.
 - Karresporen worden niet toegepast.

- Algemeen: het perceel zelf is kortgelegen bij het centrum van Werchter, verdichting is hier mogelijk maar op een doordachte en evenwichtige manier. Vandaar dat het project meermaals werd bijgestuurd: van 37 woningen naar 20 woningen en meer aandeel groene ruimte waardoor het evenwicht beter werd hersteld. Er werd ook tegemoet gekomen aan opmerkingen vanuit de buurtbevraging en de mobiliteitsraad om de druk op het gebied niet te maximaliseren en verkeersmaatregelen op te nemen.

Beraadslaging:

- Groenzones: de kwaliteit van de groenzones is belangrijk. De functie van de publieke groenzone moet nog concreter worden ingevuld.
- Evolutie van het project is positief, goed aangepast aan de vragen die er geweest zijn.

Conclusie:

- Afvalophaling: voor de woningen die toegankelijk zijn via de Hogeweg wordt afvalophaling aan de deur voorzien, voor de andere woningen wordt een verzamelplaats ingericht aan de Jack-Opstraat. Dit voorstel werd voorgelegd aan Ecowerf, maar moet nog bevestigd worden. Andere optie is om een verzamelplaats aan de parkeercluster te voorzien.
- Verhardingen: in de referentiebeelden worden de verhardingen tot een minimum beperkt, de vraag wordt gesteld of het ontwerp ook zo wordt uitgevoerd. Het is belangrijk dat het type groen en de inrichting van de wegenis wordt gerealiseerd zoals voorgesteld.
- Groenzones: de kwaliteit van de groenzones is belangrijk. De functie van de publieke groenzone moet nog concreter worden ingevuld.

2. PROJECT WONEN-IN-MEERVOUD: WEZEMAALPLEIN WEZEMAAL

Korte omschrijving project:

Toelichting door Gert Schoofs (GJN Vastgoed) en Johan Everaerts (architect).

- Situering: Steenweg op Nieuwrode – Wezemaalplein, 3 kadastrale percelen gescheiden door voetweg.
- Randvoorwaarden:
 - Verordening type 1
 - Deel beschermd dorpsgezicht onroerend erfgoed
 - Buurtweg 52 (Marktwegje)
- Erfgoed: kleinschaligheid aansluitend bij de dorpskern, verwijzing naar de authentieke dorpsstuijn, buurtweg locatie moest behouden blijven.
- Collectieve buitenruimte: moestuin en groenzone zijn gemeenschappelijk.
- Gebouwen: de voorgevel van het gebouw aan het Wezemaalplein is gesloten om een pleinwand te creëren. Het dakvolume springt zowel links als rechts in.
- Wooneenheden: 8 in linkse blok, 10 in rechtse blok.
- Voetweg: de voetweg wordt aangelegd en overgedragen aan het openbaar domein, de gevels langs de voetweg worden ingegroend.
- Materiaalgebruik: roodbruine steen met authentieke indruk voor erfgoed, dit werd doorgetrokken naar het andere gebouw.
- Parking:
 - Inrit ondergrondse parking via Steenweg op Nieuwrode, niet via het Wezemaalplein om activiteiten op het plein te vrijwaren. Bovendien zou de impact van de lengte van de inrit ruimtelijk veel groter zijn indien ontsloten via zijde Wezemaalplein.
 - Alles conform de verordening: 18 wooneenheden, waarvoor 30 parkeerplaatsen en 1 deelwagen bovengronds werden voorzien, 57 fietsparkeerplaatsen op basis van het aantal wooneenheden en slaapkamers (35 bovengronds en 22 in de kelder).
 - De mobiliteitsstudie van Vectris stelt dat de 30 parkeerplaatsen meer dan ruimschoots aan de parkeerbehoefte voldoen en dat het extra verkeer nagenoeg geen invloed heeft op het verkeer tijdens de spits. De eisen van de verordening zijn dus hoger dan nodig.
 - Fietsstallingen zijn bovengronds voorzien aan beide inkomsten en achteraan, de fietsstallingen in de kelder zijn te bereiken met een lift met kooi van 2,10 m. Via een helling van maximum 8% was dit onmogelijk in te passen.

Bespreking:

- Inrit: er zijn meerdere bedenkingen over de inrit die vrij dicht tegen het kruispunt op de Aarschotsesteenweg gelegen is. Auto's die moeten wachten om de parking in te rijden, houden mogelijks het verkeer op. Volgens de studie van Vectris is dit geen probleem, het aantal verkeersbewegingen is zo gering dat dit project geen negatieve invloed heeft. De storing zal ook heel beperkt in de tijd zijn gezien de poort elektrisch wordt geopend met afstandsbediening. Dit zal moeten geëvalueerd en eventueel bijgestuurd worden. Uitrijden is comfortabel, het laatste stuk van de helling is 4% en door het brede voetpad is er een ruim zicht links en rechts.
- Verkeerssituatie: vandaag niet de intentie om Steenweg op Nieuwrode éénrichting te maken.
- Frituur: staat op eigendom van de gemeente en verdwijnt niet.
- Moestuin: op welke manier kan gegarandeerd worden dat de moestuin onderhouden blijft. Dit kan vermeld worden in de aktes en mee opgenomen worden door de syndicus.
- Constructie tussen gebouwen: de hele bouwconstructie tussen de twee delen van erfgoed maakt dat het terug één geheel is en geen twee aparte delen. Verschillende voorstellen werden voorbesproken met erfgoed, dit voorstel werd goed bevonden.
- Gebouwen: de gebouwen zijn genuanceerder, eleganter, minder zwaar dan de panden aan de overzijde van het Wezemaalplein. Er is een significante reductie gebeurd van de bovenste bouwlaag om het geheel beter te laten inpassen in de omgeving.
- Ingroenen gevels: op vraag van de gemeente worden de twee gevels langs de voetweg ingegroend. Een aantal suggesties werden gedaan, dit moet nog verder uitgewerkt worden in overleg.
- Parking: de parkeerplaatsen vooraan in de ondergrondse parking (ter hoogte van de Steenweg op Nieuwrode) zijn moeilijk bereikbaar, de draai vanuit de inrit kan niet in één keer gemaakt worden.
- Bergingen: op een aantal plaatsen geven de deuren van de bergingen uit op de parkeerplaatsen, de bedenking wordt gemaakt of de fietsen hier op eenvoudige wijze uit kunnen. Dergelijke bergingen worden als positief gezien door kopers van andere projecten.
- Mindervalidenparking: de vraag wordt gesteld wat de regeling voor deze parkeerplaats is bij aankoop en latere verkoop. Er is geen goed antwoord op deze vraag, volgens de norm moet minstens 6% als parkeerplaats voor mindervaliden voorzien worden.
- Collectieve ruimte: volgens de verordening wordt het minimum percentage collectieve ruimte bepaald op basis van de oppervlakte van de percelen. Het stuk voetweg dat wordt afgestaan aan de gemeente werd hier niet meegeteld in de totale oppervlakte, waardoor er 20% in plaats van 30% collectieve ruimte moet voorzien worden.

Beraadslaging

A. *Projectgebonden bepalingen*

- Doorwaadbaarheid van projecten
 - Voetweg tussen de 2 gebouwen. Positief dat wandelweg verbreed is.
- Mix grondgebonden woningen
 - Niet van toepassing (type 1).
- Collectieve buitenruimte
 - De collectieve ruimte is niet publiek toegankelijk.
 - De terrassen zijn niet afgeschermd van de collectieve buitenruimte (bijvoorbeeld door een haag). Het terrein is wel afgeschermd van de voetweg met een haag en een poort, waardoor de doorwaadbaarheid inboet.
 - Om het percentage van de collectieve buitenruimte te berekenen wordt de voetweg niet meegeteld.
 - De onderhoudsvriendelijkheid van de moestuin wordt in vraag gesteld. Moestuin wel een kans geven, maar toch suggestie doen van boomgaard (laagstammige fruitbomen) of bloemenweide.

B. *Uiterlijke kenmerken van meergezinswoningen*

- Inplantingsafstanden en bouwdiepte
 - De voorbouwlijn aan de Steenweg op Nieuwrode is een vreemd zicht met het groen (tuinzone van appartement) en het verhard deel. In het verhard stuk ook groene elementen te voorzien.
- Bouwhoogte
 - Architecturaal OK. Op Steenweg op Nieuwrode wordt erfgoed gerespecteerd. Voor het nieuwe blok wordt de hoogte gereduceerd met de insprongen, wat goed is.
 - Het voorstel van de architect voor de ingegroende gevel is beter.
- Garagepoorten, inritten en carports

- Zelfde bedenking over de inrit als tijdens de bespreking. Studie van Vectris te ontvangen.
- C. *Woonkwaliteit*
 - Minimale uitrusting van een meergezinswoning
 - De appartementen onder de daken lijken niet heel ruim, zijn deze goed geteld (onder de 2m lijn)?
 - Daglichttoetreding
 - Er zijn heel vaak kleine ramen.
 - Differentiatie van de wooneenheden in een meergezinswoning
 - Er is variatie.
 - Buitenruimtes
 - De buitenruimtes van alle appartementen zijn conform de verordening.
 - De privé tuin van het appartement op het gelijkvloers gelegen langs de Steenweg op Nieuwrode is niet toegankelijk vanuit het appartement.
 - Er is geen afscherming tussen de private en de publieke toegankelijke buitenruimten achteraan. Het is beter om hier een natuurlijke afscheiding met haag te voorzien en de publiek toegankelijke buitenruimte meer open te trekken aan de voetweg.
- D. *Parkeren*
 - Parkeercoëfficiënten
 - Het aantal parkeerplaatsen is in orde.
 - Afmetingen van een autoparkeerplaats
 - De inrichting van parkeervoorzieningen en de overdracht van autoparkeren
 - De organisatie van de parking moet nog geoptimaliseerd worden, zowel het functioneel gebruik van de parkeerplaatsen en de bergingen die erachter liggen, als de fietsplaatsen die verspreid liggen. Het verschuiven van de lift zou de functionaliteit ook ten goede komen. Meer differentiatie in de fietsstalplaatsen is gewenst, bijvoorbeeld ook voorzieningen voor elektrische fietsen en bakfietsen.
 - Een paar parkeerplaatsen zijn moeilijk bereikbaar.
 - Vermoedelijk gaan bewoners zich op het marktplein zetten.
 - Fietsparkeerplaatsen
 - Voorzieningen voor bakfietsen te voorzien.
- E. *Algemeen*
 - Afvalophaling: hier is niets over gezegd, dit blijft een vraag hoe dit georganiseerd wordt.
 - Architecturale kwaliteit: het project voldoet aan de vereisten van erfgoed, toch zijn er hedendaagse elementen ingebracht door het gebruik van staal en de dieptewerking in de gevel.

Conclusie:

- De onderhoudsvriendelijkheid van de moestuin wordt in vraag gesteld. Moestuin wel een kans geven, maar toch suggestie doen van boomgaard (laagstammige fruitbomen) of bloemenweide.
- De voorbouwlijn aan de Steenweg op Nieuwrode is een vreemd zicht met het groen (tuinzone van appartement) en het verhard deel. In het verhard stuk ook groene elementen te voorzien.
- Zelfde bedenking over de inrit als tijdens de bespreking. Studie van Vectris te ontvangen.
- De organisatie van de parking moet nog geoptimaliseerd worden, zowel het functioneel gebruik van de parkeerplaatsen en de bergingen die erachter liggen, als de fietsplaatsen die verspreid liggen. Het verschuiven van de lift zou de functionaliteit ook ten goede komen. Meer differentiatie in de fietsstalplaatsen is gewenst, bijvoorbeeld ook voorzieningen voor elektrische fietsen en bakfietsen.
- Voorzieningen voor bakfietsen te voorzien.
- Afvalophaling: hier is niets over gezegd, dit blijft een vraag hoe dit georganiseerd wordt.

3. PROJECT WONEN-IN-MEERVOUD: STEENWEG OP NIEUWRODE 21-33 WEZEMAAL

Korte omschrijving project:

Toelichting door Berno Bosch (Buur).

- Gestart in 2018, maar de Kwaliteitskamer heeft finaal geoordeeld dat de site eerst ruimer moest bekeken worden in relatie tot de omgeving.
- In juni 2020 is Buur aangesteld door Tribeka om een masterplan op te maken voor de hele site.
- Het dorp zelf wordt als uitgangspunt genomen. De topografie wordt drager van de nieuwe ontwikkeling, de gebouwen worden parallel aan de hoogtelijnen geplaatst.

- Aan de dorpszijde/steenweg komt een gesloten vorm, aan de Wijngaardberg meer open vormen en centraal een groene doorsteek.
- Erfgoed: de schuur in relatie tot het boerenerf, het Frans huis en de boomgaard.
- 3 belangrijke structuren:
 - Het collectief kader als cohousing rond de centrale groene weg, boerenerf en boomgaard.
 - De trage wegen, een fijnmazig netwerk van verbindingen.
 - De (groene) woonerven tussen de woningen.
- De schuur als ontmoetingsplek en gemeenschappelijke keuken, het koetshuis als fietsatelier of oogst- en plukhuis.
- Duurzame mobiliteit: alle fietsenstallingen worden bovengronds en verspreid over projectgebied voorzien. De wijk wordt volledig autoluw, er is één inrit aan de kop van het project voor de ondergrondse parking, een compacte parkeergarage met twee bouwlagen om groene weg te vrijwaren.
- Samenvattend: het is voorbeeldproject van dorpsvriendelijk bouwen, een hedendaags project met verdichting waarbij elke hoek refereert naar de omgeving.

Bespreking:

- Architectuur: het project is een mooi voorbeeld van verdichting en er is goed nagedacht over de impact op het dorp, maar de architectuur kan nog twee kanten op. Het is belangrijk dat dit goed wordt opgevolgd. Er is een nauwe samenwerking met de Buur, het architectuurbureau en de ontwikkelaar zodat het masterplan gevolgd wordt. Het uitgewerkt architectuurplan zal ook nog op de Gecoro komen.
- Centrale weg: de weg is publiek toegankelijk maar geen openbaar domein. Er komen geen trappen op de weg, maar wel op de doorsteekjes.
- Bezoekersparkings: er zijn geen aparte bezoekersplaatsen, er is gekozen voor een verkeersluwe wijk. De parkeernorm van de verordening is ruim zodat ook bezoekersparkings zijn inbegrepen.
- Afvalophaling: hoe de afvalophaling wordt georganiseerd zal deel uitmaken van het verder traject van de omgevingsaanleg. Een collectief afvalsysteem of dergelijke verder te bekijken.
- Verhuizingen: de weg wordt voorzien op het accommoderen van de brandweer, deze kan dus occasioneel overrijdbaar zijn.
- Leveringen: hoe leveringen met bestelwagens kunnen gebeuren moet nog bekeken worden. Er kan desnoods gekeken worden in de verdere uitwerking van de omgevingsaanleg om een tijdelijke stopplaats te voorzien of voor kleinere pakketten in kastjes/Bringme boxen te voorzien voor centrale levering. Stopplaatsen voor leveringen te voorzien op eigen terrein, gezien de parkeersdruk in de omgeving zoals ook opgemerkt tijdens de mobiliteitsraad.
- Parkeerplaatsen: aankoop parkeerplaatsen gekoppeld met de woningen te houden, het risico bestaat dat de tweede parkeerplaats niet wordt aangekocht en in de buurt geparkeerd wordt.
- Dagelijks beheer: de vraag stelt zich wie de groene ruimte gaat onderhouden en wie controle gaat uitoefenen, kortom hoe dit gaat beheerd worden. Er werd oorspronkelijk gedacht om het gebied op te delen in verschillende kavels met onafhankelijk beheer per gebied en een gemeenschappelijk beheer van de schuur en het koetshuis. Het is beter om het project niet op te splitsen in deelprojecten met verschillende verenigingen van mede-eigenaars, maar te gaan voor een totaalontwikkeling zodat het beheer van het geheel niet uit het oog wordt verloren.
- Dynamiek: het is een heel mooi project en het zit goed ineen. Er zal wel een heel andere dynamiek komen, het is belangrijk dat de gemeente dit in de hand houdt. Er is een structuur rond het gebruik van de schuur en het koetshuis nodig.
- Algemeen: deze manier van werken is goed voor een dergelijk belangrijk project en is een voorbeeld voor toekomstige andere projecten. Er wordt gekeken op welke manieren aan kernversterking kan worden gewerkt en via een dergelijke studie wordt vermeden dat een binnengebied met veel potentieel in het centrum van Wezemaal apart wordt uitgewerkt door enkele projectontwikkelaars. Ook in deze fase van visievorming wordt de Gecoro erbij betrokken, zodat concrete praktische vragen kunnen worden meegenomen in het verdere traject.

Beraadslaging

A. *Projectgebonden bepalingen*

- Doorwaadbaarheid van projecten
 - Zeer goed.
- Mix grondgebonden woningen

- Na te gaan of 25% gehaald wordt.
- De projectfiches moeten samengevoegd worden tot 1 projectfiche voor het gehele project.
- Collectieve buitenruimte
 - Goed, er is variatie met de boomgaard rond het Frans huis en er is gekeken naar de omgeving.
 - De groenaanleg en omgevingsaanleg moet nog beter uitgewerkt worden.
- B. *Uiterlijke kenmerken van meergezinswoningen*
- Inplantingsafstanden en bouwdiepte
 - Goed.
- Bouwhoogte
 - Goed.
- Garagepoorten, inritten en carports
 - De inrit zit logisch, maar is een stuk voorbij de bocht waardoor er slecht zicht is op de wagens die uit Nieuwrode komen.
- C. *Woonkwaliteit*
- Minimale uitrusting van een meergezinswoning
 - De architectuur van de referentiebeelden is OK, jaren 90 stijl zou niet OK zijn.
 - Voorstel dat Buur een guideline maakt voor de architectuur.
- Daglichttoetreding
- Differentiatie van de wooneenheden in een meergezinswoning
- Buitenruimtes
 - De private ruimten en terrassen van bepaalde woningen voldoen volgens de fiche nog niet aan de verordening.
 - Het beheer en onderhoud van de publieke collectieve ruimtes, de schuur en het koetshuis moet collectief georganiseerd worden. Dit kan via de basisakte geregeld worden. Het project moet één geheel blijven, geen verschillende verenigingen van mede-eigendom.
- D. *Parkeren*
- Parkeercoëfficiënten
 - Goed, wel wachtruimtes te voorzien.
- Afmetingen van een autoparkeerplaats
 - Afmetingen van de kleinste parkeerplaats op te geven.
- De inrichting van parkeervoorzieningen en de overdracht van autoparkeren
 - Het is onduidelijk waar bezoekers zich gaan parkeren. Het pleintje tegenover gaat snel vol staan en dan gaat men zich in de zijstraten parkeren. Op de mobiliteitsraad is ook gebleken dat tijdens de schooluren er een groot parkeerprobleem is in de omgeving.
 - Kortparkeerplaatsen, wachtplaatsen, leverplaatsen te voorzien op eigen terrein.
 - Veel meer voorzieningen te treffen voor elektrische wagens met het oog op de toekomst. In Brussel worden in ondergrondse parkings geen elektrische laadpalen toegelaten, hoe staat de brandweer hier tegenover?
- Fietsparkeerplaatsen
 - Decentraal, vlot bereikbaar bovengronds.
 - Differentiatie te voorzien: voorzieningen voor bakfietsen, veilige fietsstallingen voor koersfietsen.
 - Het koetshuis wordt ook als fietsstalplaats voorzien voor 30 fietsen, dan kan dit geen andere functie krijgen.
- E. *Algemeen*
- De manier waarop het gebied geanalyseerd is en terug opgebouwd, is een heel goede methode om het gebied op te bouwen en invulling te geven. Dit is al een hele evolutie in vergelijking met de eerste projecten die op de Gecoro zijn gekomen.
- In de masterplanfase is het wel belangrijk om ook na te denken over afvalophaling en leveringen.
- Het project moet nog heel wat evolueren en er zal nog wel heel wat boven water komen.
- De vraag wordt gesteld of in het project iets voorzien is van handel.
- Het fietspad gaat aan het Frans huis op straat. Het zou goed zijn om dit door te trekken, maar dit gaat waarschijnlijk niet gezien de schuur het verste naar voor staat. De suggestie wordt gedaan om het pleintje en de wegenis meer als woonerf te beschouwen als er ooit een heraanleg komt. Een kern met meer gemengd verkeer moet mogelijk zijn, maar dit is een moeilijk evenwicht.

Conclusie:

- De projectfiches moeten samengevoegd worden tot 1 projectfiche voor het gehele project.
- De groenaanleg en omgevingsaanleg moet nog beter uitgewerkt worden.
- Voorstel dat Buur een guideline maakt voor de architectuur.
- Het beheer en onderhoud van de publieke collectieve ruimtes, de schuur en het koetshuis moet collectief georganiseerd worden. Dit kan via de basisakte geregeld worden. Het project moet één geheel blijven, geen verschillende verenigingen van mede-eigendom.
- Afmetingen van de kleinste parkeerplaats op te geven.
- Kortparkeerplaatsen, wachtplaatsen, leverplaatsen te voorzien op eigen terrein.
- Veel meer voorzieningen te treffen voor elektrische wagens met het oog op de toekomst. In Brussel worden in ondergrondse parkings geen elektrische laadpalen toegelaten, hoe staat de brandweer hier tegenover?
- Differentiatie te voorzien: voorzieningen voor bakfietsen, veilige fietsstallingen voor koersfietsen.
- In de masterplanfase is het wel belangrijk om ook na te denken over afvalophaling en leveringen.

4. VARIA

- Volgende Gecoro op 20 mei 2021 zoals eerder doorgestuurd, officiële uitnodiging en info volgt nog.
- Er wordt een overzicht gevraagd van de toekomstige projecten die nog op de Gecoro zullen komen.