

Verslag vergadering 9 juli 2026

Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening

Plaats: Theo Humbletzaal, administratief centrum
Provinciebaan 20
3110 Rotselaar

Aanvang: 20.00 uur – Einde: 22.00 uur

Aanwezigheden

Effectieve leden: Wim Oeyen, Jan Martens

Plaatsvervangende leden: Pepijn De Snijder, Kate Vanhoutte, Hans Van Hyfte, Bert Van Laer, Bart Vandyck, Achilles Wouters, Renilde Mertens

Politieke afgevaardigden: Eric Meyers, Werner Martens, Frans Vansteenbeeck

Voorzitter: Wim Oeyen

Secretaris: Sven Buyens en Sofie Juvyns

Plaatsvervangend schepen: Nele Demuynck

Projectontwikkelaar: Sofie David, Sara Wuyts en Dries Bex voor Frigmat

Verontschuldigd: Joris Vermeiren, Jan Schrijvers, Stijn Sempels, Mieke De Cat, Roland Van Espen, Tom Feyaerts, Ilse Vervloesem, Shavkat Egamberdiev, Marijke Vanden Bosch, Kristien Natens, Thalia Danckers, Jan Van den Broeck, Gust Janssens

Introductie

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

Plaatsvervangend schepen Nele Demuynck kadert het project en licht toe dat het perceel gelegen is in het dynamische dorpshart van Rotselaar-Centrum, langsheen de Stationsstraat en de Leuvensebaan. Het project beoogt niet alleen de realisatie van bijkomende woongelegenheden, maar voorziet eveneens een aantal maatschappelijke meerwaarden voor de dorpskern. Zo worden twee handelsruimten voorzien die bijdragen aan de levendigheid van het centrum, een kwalitatieve groene binnenruimte die publiek toegankelijk is en een doorwaadbare verbinding tussen de Stationsstraat en de Leuvensebaan. Een zone die momenteel gekenmerkt wordt door verharding, wordt vergroend. Daarnaast wordt voorzien in een ondergrondse sorteerstraat en brengt de projectontwikkelaar de bestaande glasbollen aan de overkant van de straat (publiek domein) ondergronds, wat zal bijdragen aan de netheid van deze hoek. De ondergrondse sorteerstraat is bruikbaar voor 60 woongelegenheden. Dit is ruimer dan de 15 wooneenheden van het project en dus inzetbaar voor de wooneenheden in de directe omgeving. Er wordt een deelwagen voorzien aan het publiek toegankelijkparkeerzone bushalte Rotselaar Dorp dat later kan ingericht worden als Hoppin-punt, waardoor dit zowel bijdraagt aan de inrichting van de openbare ruimte als aan de realisatie van de modal shift.

Toelichting meergezinswoningproject Stationsstraat 3-5, Leuvensebaan 2 in Rotselaar-Centrum

De architecten Sofie David, Sara Wuyts en Dries Bex van Frigmat lichten het ontwerp toe aan de hand van een presentatie.

Het project is gelegen op de hoek van de Stationsstraat en de Leuvensebaan, tegenover de Mena. Het bevindt zich binnen het hoogdynamisch dorpshart zoals afgebakend in het RUP Woonzoning en dient te voldoen aan de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Wonen-in-meervoud. Vanuit deze ligging wordt ingezet op een kwalitatieve kernversterking waarbij verdichting wordt gecombineerd met een aangename woonomgeving en het behoud van voldoende open en groene ruimte.

De ontwerpers vertrekken vanuit de bestaande context. Vandaag bevinden zich op de projectsite twee leegstaande woningen en een voormalig handelspand. Door de strategische ligging vormt de site een belangrijke schakel in het dorpscentrum, maar de huidige invulling zorgt voor een weinig kwalitatieve hoek aan het kruispunt.

Bij het ontwerp werd bewust gezocht naar een evenwicht tussen verdichting en leefkwaliteit. In plaats van één groot bouwvolume wordt gekozen voor twee afzonderlijke volumes rond een collectieve binnentuin. Hierdoor ontstaan voldoende licht, lucht en doorzichten binnen het project en wordt de schaal afgestemd op de bestaande omgeving. De centrale buitenruimte vormt het groene hart van het project en neemt ongeveer een derde van de totale perceelsoppervlakte in. Een belangrijk deel daarvan blijft bovendien als volle grond ingericht.

Een belangrijk uitgangspunt vormt eveneens de doorwaadbaarheid van het terrein. Tussen de Stationsstraat en de Leuvensebaan wordt een kwalitatieve trage verbinding gecreëerd die de bestaande wandelstructuur versterkt en een veilige en aangename doorsteek biedt voor voetgangers. Door de visuele relatie tussen de straat en de binnentuin wordt bovendien sociale controle gecreëerd.

Het project omvat vijftien appartementen met een gevarieerd woningaanbod, waaronder drie ruime en volledig rolstoeltoegankelijke appartementen. Op het gelijkvloers worden twee handelsruimten voorzien die bijdragen aan een actieve plint en de lokale economie ondersteunen. De handelszaken zijn gericht op functies die aansluiten bij de schaal en behoeften van het dorpscentrum en geen bijkomende verkeersgenererende activiteiten veroorzaken.

Ondergronds wordt een parkeerkelder ingericht met vijftientig parkeerplaatsen. Daarnaast worden vier bovengrondse parkeerplaatsen voorzien voor bezoekers, evenals een standplaats voor een deelwagen. De bewoners beschikken over private bergingen en ruime fietsvoorzieningen, terwijl ook voldoende fietsenstallingen voor bezoekers worden ingericht.

Als maatschappelijke meerwaarde voorziet het project tevens in de aanleg van een ondergrondse sorteerstraat. Deze zal niet enkel door de bewoners van het project kunnen worden gebruikt, maar kan op termijn ook een ruimere functie vervullen voor de omgeving. De locatie werd reeds afgestemd met EcoWerf.

Ook op vlak van duurzaamheid wordt ingezet op een kwalitatieve inrichting. De daken worden maximaal als groendaken uitgevoerd en kunnen voorzien worden van individuele zonnepanelen. Regenwater wordt hergebruikt en geïnfiltreerd via een centrale wadi. Voor de verwarming wordt uitgegaan van individuele lucht-waterwarmtepompen, waarbij de inplanting van de buitenunits zorgvuldig wordt geïntegreerd in het ontwerp.

De architectuur zoekt bewust aansluiting bij de karakteristieke verschijningsvorm van de Mena zonder deze te imiteren. De ritmiek van de gevels, de geleding van de volumes en het materiaalgebruik verwijzen subtiel naar het markante gebouw aan de overzijde van het kruispunt. Rode accenten in het schrijnwerk vormen daarbij een knipoog naar de baksteenarchitectuur van de Mena, terwijl een sobere en hedendaagse materialisatie ervoor zorgt dat beide gebouwen elkaar versterken zonder met elkaar te concurreren.

Bespreking

De maatschappelijke meerwaarde van het project wordt positief onthaald.

De gecoro apprecieert dat naast de woonontwikkeling ook wordt ingezet op een kwalitatieve publieke ruimte, een groene doorsteek, een deelwageninitiatief en een ondergrondse sorteerstraat. Wel wordt opgemerkt dat het succes van deze elementen in belangrijke mate zal afhangen van de effectieve realisatie en het toekomstige beheer.

De aanvrager zal in zijn aanvraag omstandig moeten motiveren waarom de verhoogde dichtheid en de vierde bouwlaag te verantwoorden zijn conform de uitzonderingsbepalingen van de verordening wonen-in-meervoud. De maatschappelijke meerwaarde die hiervoor gebruikt wordt moet duidelijk omschreven zijn in de aanvraag om de afweging maatschappelijke meerwaarde en verhoogde dichtheid te kunnen maken.

De ondergrondse sorteerstraat leidt tot een uitgebreide gedachtewisseling. Hoewel de meerwaarde van een gecentraliseerde inzameling wordt onderschreven, worden vragen gesteld bij de gekozen locatie aan de overzijde van het kruispunt. Verschillende leden wijzen erop dat bewoners hun afval via een druk kruispunt zouden moeten brengen, wat de toegankelijkheid en het praktisch gebruik kan beperken. De ontwerpers lichten toe dat de sorteerstraat in overleg met EcoWerk werd ingeplant en eveneens bruikbaar zal zijn voor bewoners uit de onmiddellijke omgeving. Door de centrale ligging kan de inzameling efficiënter verlopen en wordt vermeden dat meerdere afzonderlijke afvalpunten in de dorpskern nodig zijn.

Ook de parkeerbalans wordt uitvoerig besproken. Verschillende leden wijzen erop dat veel gezinnen vandaag over meer dan één wagen beschikken en vrezen dat hierdoor bijkomende parkeerdruk op het openbaar domein kan ontstaan. De ontwerpers verduidelijken dat het project beschikt over 25 ondergrondse parkeerplaatsen, vier bovengrondse bezoekersplaatsen en een standplaats voor een deelwagen, conform de geldende parkeernormen. Daarbij wordt toegelicht dat iedere wooneenheid verplicht over minstens één parkeerplaats zal beschikken.

De Gecoro merkt op dat ondergrondse parkeerplaatsen in verschillende recente projecten soms onderbenut blijven omdat bewoners de voorkeur geven aan bovengronds parkeren. Daarom wordt benadrukt dat de bovengrondse parkeerplaatsen maximaal voor bezoekers en de handelsfuncties beschikbaar moeten blijven en dat bewoners in de eerste plaats gebruik dienen te maken van de ondergrondse parkeergarage.

Verder wordt gevraagd of eventuele niet-verkochte ondergrondse parkeerplaatsen later publiek beschikbaar zouden kunnen worden gemaakt. De ontwerpers antwoorden dat de ondergrondse parkeergarage integraal deel zal uitmaken van de private mede-eigendom en niet als publieke parking zal worden uitgebaut.

De toekomstige mobiliteitsvisie voor het dorpscentrum komt eveneens aan bod. Daarbij wordt verwezen naar de geplande herinrichting van de omgeving van de Mena en de toekomstige circulatiemaatregelen waarbij de Leuvensebaan op termijn een ander karakter zou kunnen krijgen. De Gecoro stelt vast dat deze evoluties de kwaliteit van de publieke ruimte verder kunnen versterken en de doorsteek binnen het project bijkomende betekenis kunnen geven.

De architectuur van het project wordt overwegend positief beoordeeld. De leden waarderen dat het ontwerp geen letterlijke kopie vormt van de Mena, maar wel aansluiting zoekt via de geleiding van de volumes, het ritme van de gevels en het gekozen materialenpalet. De subtiele verwijzing naar de rode baksteenarchitectuur van de Mena wordt als geslaagd beschouwd.

Wel wordt gevraagd naar de motivatie voor de vierde bouwlaag. De ontwerpers lichten toe dat deze beperkt blijft tot het hoekaccent en architecturaal werd uitgewerkt om het volume optisch te verkleinen. Door de terugliggende positie en de beperkte omvang wordt de impact op het straatbeeld gemilderd.

Het collectieve groen wordt eveneens positief geëvalueerd. Er wordt gevraagd of de bomen op de visualisaties voldoende groeikansen krijgen boven de ondergrondse parkeerkelder. De ontwerpers verduidelijken dat hiermee rekening werd gehouden bij het ontwerp en dat voor de bomen voldoende substraat wordt voorzien. Ook de keuze van de beplanting zal afgestemd worden op de oriëntatie en de schaduwomstandigheden binnen het project.

Verschillende leden wijzen erop dat het uiteindelijke groene karakter van het project een belangrijke kwaliteit vormt en vragen hoe dit beeld ook op langere termijn behouden kan blijven. Hierbij wordt onder meer verwezen naar het onderhoud van de collectieve binnentuin en de semi-publieke doorsteek. De ontwerpers geven aan dat deze onderdelen onder het beheer van de vereniging van mede-eigenaars zullen vallen en dat de inrichting zal worden opgenomen in de vergunningsaanvraag en de latere basisakte.

De toegankelijkheid van het binnengebied wordt eveneens besproken. De Gecoro vraagt bijzondere aandacht voor de inrichting van de toegang tot de binnentuin en de wadi zodat deze ook voor minder mobiele gebruikers vlot toegankelijk blijft. Volgens de ontwerpers voldoet het ontwerp aan de geldende toegankelijkheidsnormen.

Ook de technische duurzaamheidsmaatregelen worden besproken. Er worden vragen gesteld over de keuze voor individuele lucht-waterwarmtepompen in plaats van een collectief geothermisch systeem. Volgens de ontwerpers is geothermie voor een project van deze schaal ruimtelijk en financieel minder evident. De inplanting van de buitenunits werd daarom zorgvuldig geïntegreerd op de daken zodat geluidshinder en visuele impact maximaal worden beperkt.

Daarnaast vraagt de Gecoro aandacht voor de toekomstige uitrusting van de parkeerplaatsen met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De ontwerpers verduidelijken dat iedere parkeerplaats voorbereid wordt zodat eigenaars later eenvoudig een individueel laadpunt kunnen installeren overeenkomstig de afspraken binnen de vereniging van mede-eigenaars.

Binnen de gecoro werd opgeworpen dat het achteraf voorzien van oplaadpunten onenigheid binnen de VME kan veroorzaken, soms botst soms ook op beperkingen die opgelegd worden door de hulpverleningszone. Het is van belang dat in de basisakte de mogelijkheden wat betreft het voorzien van autolaadpunten voldoende wordt beschreven in de basisakte.

Tot slot wordt gewezen op het belang van een kwalitatieve inrichting van de semi-publieke doorsteek. De Gecoro vraagt dat duidelijk wordt aangegeven welke delen publiek toegankelijk zijn en welke delen tot de private gemeenschappelijke ruimte behoren, zodat hierover in de toekomst geen onduidelijkheid ontstaat.

Bijkomende schriftelijke opmerkingen aangeleverd na vergadering:

- Het huidige voorstel waarbij niet gekozen wordt voor een collectief verwarmingssysteem zorgt ervoor dat er 16 buitenunits op het dak zullen moeten geplaatst worden. Dit is geen optimaal gebruik van de ruimte en is energetisch niet optimaal.
- Artikel 19 van de verordening wonen-in-meervoud dient aangehouden te worden. Zowel de uitgebreide analyse en het onderzoek naar energie en collectieve opwekking ontbreken in de duurzaamheidstoets. De aanvrager zal de keuze voor de individuele systemen ten opzichte van de collectieve systemen verder moeten verduidelijken en motiveren.

- Het energielokaal dient conform artikel 19 van de verordening wonen-in-meervoud minimaal 12 m² netto vloeroppervlakte te hebben, een maximale lengte langs de zijde van 4 m en minimaal 2,5 m hoog zijn. Uit de aangeleverde plannen is hier niet aan dit voorschrift niet voldaan.

Advisering

Aanwezige stemgerechtigde leden: Wim Oeyen, Pepijn De Snijder, Kate Vanhoutte, Achilles Wouters, Jan Martens, Bart Vandyck, Hans Van Hyfte en Renilde Mertens

De Gecoro kan zich vinden in de voorgestelde ontwikkeling op deze strategische locatie in het hoogdynamisch dorpshart van Rotselaar-Centrum. Het project geeft een kwalitatieve invulling aan een onderbenutte hoeksite en draagt bij aan de verdere versterking van de dorpskern door een evenwicht te zoeken tussen verdichting, leefkwaliteit en publieke meerwaarde. De commissie waardeert dat niet uitsluitend wordt ingezet op bijkomende woongelegenheden, maar dat het project ook maatschappelijke meerwaarde creëert door de realisatie van twee handelsruimten, een kwalitatieve collectieve groene ruimte, een doorwaadbare verbinding tussen de Stationsstraat en de Leuvensebaan, een deelwageninitiatief en een ondergrondse sorteerstraat. Deze elementen versterken de centrumfunctie van Rotselaar en sluiten aan bij de doelstellingen van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening Wonen-in-meervoud.

Ook de architecturale benadering wordt positief beoordeeld. De hedendaagse architectuur sluit op een respectvolle wijze aan bij de Mena zonder deze te kopiëren. De geleding van de volumes, de ritmiek van de gevels en de gekozen materialisatie zorgen ervoor dat het project zich op een harmonieuze wijze inpast in zijn omgeving.

De Gecoro is eveneens positief over de keuze om het bouwvolume op te splitsen in twee afzonderlijke gebouwen rond een collectieve groene binnentuin. Hierdoor ontstaat een aangename woonomgeving met voldoende licht, lucht en doorzichten, terwijl de groene doorsteek een bijkomende ruimtelijke kwaliteit toevoegt aan de dorpskern.

De commissie vraagt evenwel bijzondere aandacht voor een aantal aspecten bij de verdere uitwerking van het project:

- Het groen vormt één van de belangrijkste kwaliteiten van het ontwerp. Het groeninrichtingsplan dient daarom integraal deel uit te maken van de vergunningsaanvraag. Daarbij moet bijzondere aandacht gaan naar de keuze van de beplanting, de groeikansen van de bomen boven de ondergrondse parkeergarage en het toekomstige beheer van de collectieve groenzones.
- Het gewenste groene eindbeeld moet ook op lange termijn behouden blijven. De commissie vraagt te onderzoeken hoe dit maximaal juridisch kan worden verankerd in de basisakte of andere beheersinstrumenten zodat de beeldkwaliteit duurzaam gegarandeerd blijft.
- De doorwaadbare verbinding en de collectieve binnentuin vormen een belangrijke meerwaarde voor het project. Het is wenselijk dat duidelijk wordt aangegeven welke delen publiek toegankelijk zijn en welke delen behoren tot de private gemeenschappelijke ruimte, zodat hierover later geen onduidelijkheid ontstaat.
- De ondergrondse sorteerstraat wordt als een belangrijke maatschappelijke meerwaarde beschouwd. De commissie vraagt evenwel bijzondere aandacht voor de praktische toegankelijkheid, de verkeersveiligheid en de gebruiksvriendelijkheid van de gekozen locatie, gelet op de ligging aan een druk kruispunt.
- De Gecoro vraagt dat de bovengrondse parkeerplaatsen maximaal hun functie als bezoekersparking behouden en dat het gebruik van de ondergrondse parkeergarage door de bewoners maximaal wordt gestimuleerd om bijkomende parkeerdruk op het openbaar domein te vermijden.

- Bij de verdere uitwerking van de parkeerkelder dient blijvende aandacht te gaan naar de gebruiksvriendelijkheid van de parkeerplaatsen, de manoeuvreerruimte en de toegankelijkheid voor grotere voertuigen. De positionering en dikte van de pilaren moet nader onderzocht worden.
- De voorbereiding van de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt positief beoordeeld. De commissie vraagt dat deze voorbereiding voldoende toekomstgericht wordt uitgewerkt zodat iedere parkeerplaats zonder ingrijpende aanpassingen kan worden uitgerust met een laadpunt.
- De commissie vraagt blijvende aandacht voor de landschappelijke integratie van de technische installaties, waaronder de buitenunits van de warmtepompen, zodat deze geen afbreuk doen aan de architecturale kwaliteit van het project.
- De toekomstige heraanleg van de omgeving van de Mena en de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan voor het dorpscentrum kunnen de ruimtelijke kwaliteit van deze ontwikkeling nog versterken. De Gecoro vraagt daarom dat de inrichting van het openbaar domein maximaal op deze toekomstige ontwikkelingen wordt afgestemd.
- Aan de omgevingsvergunningsaanvraag moet een realistisch werfinrichtingsplan worden toegevoegd. Dit plan moet duidelijkheid scheppen over de inname aan de gewestweg en de achterliggende Leuvensebaan en de impact op de buurt.
- Het project moet voldoen aan artikel 19 van de verordening wonen-in-meervoud. Een evaluatie van de duurzaamheidstoets en het ontwerp van het energielokaal dient herzien te worden.

De Gecoro besluit dat het project een kwalitatieve bijdrage kan leveren aan de verdere ontwikkeling van het dorpshart van Rotselaar-Centrum. De commissie spreekt haar waardering uit voor de zorg die besteed werd aan de architecturale uitwerking, de kwalitatieve inrichting van de buitenruimte en de maatschappelijke meerwaarde van het project. Mits rekening wordt gehouden met de geformuleerde aandachtspunten, kan de Gecoro het voorgestelde ontwerp gunstig beoordelen.