Geachte,

Met dit schrijven wens ik bezwaar aan te tekenen tegen het project ParkKauwlei voor de bouw van 68 appartementen en 8 woningen (Dossier OMV\_2020163907), en wel om volgende redenen.

* Hoewel Kontich grotendeels gelegen is in grootstedelijk gebied, ligt het aan de buitenrand ervan. In de praktijk betekent dit dat er binnen grootstedelijk gebied sterke verschillen zijn in woondichtheid: terwijl die in de stedelijke delen van het grootstedelijk gebied inderdaad hoog liggen, daalt die densiteit naarmate men naar de periferie gaat. Hoewel dit project minimale dichtheid van 25 wo/ha benadert, is de manier waarop die in het gebied verspreid wordt niet conform de gewenste ruimtelijke invulling. Er is een disproportioneel groot aandeel appartementen die alle geconcentreerd worden op de grens van Natuurgebied, waardoor in dit lint eerder een densiteit van 100 wo/ha wordt bekomen. Op lokale schaal is het onaanvaardbaar dat de hoogste woondichtheid aan de rand van Natuurgebied ligt. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRSP) en de nieuwe stedenbouwkundige verordening laat een geleidelijk verdichting toe richting de stationsomgeving, wat logischer is gezien de concentratie van openbaar vervoer. Dit project beoogt net het omgekeerde en is om die reden ruimtelijk niet wenselijk hier. Dit project hoort thuis in een stedelijke context ipv in de rand.
* De bebouwing wordt niet afgestemd op deze van de omgeving. Alle woningen in de zones grenzende aan het projectgebied zijn open bebouwingen (max 2 bouwlagen). Het is enkel naar de stationsbuurt toe dat gesloten bebouwing/appartementen voorkomen. Volgens de stedenbouwkundige verordening dient de bebouwing rekening te houden met de aangrenzende woonzone en dient dus het gabarit afgestemd te worden op de die bebouwing. Het extreem hoge aantal appartementen is bijgevolg ook niet afgestemd op diezelfde omgeving. Dit kan enkel bekomen worden die bouwdichtheid in het nieuwe woonlint en hoogte te verminderen en een voor de omgeving meer optimale mix van eengezinswoningen en appartementen na te streven.
* Het project voorziet enkel in- en uitrijdend verkeer langs de Kauwlei. De mobiliteitsstudie vermeldt verkeerscijfers maar de resultaten van Straatvinken 2019 spreken die tegen. Tijdens straatvinken2019 werden op een uur tijd 729 wagens geregistreerd in de Kauwlei, in 2018 waren dat er zelfs 779. Gemiddeld komen er ook ongeveer 90 fietsers per uur langs. De uitrit via de Kauwlei veroorzaakt een bijkomende piek aan autoverplaatsingen op deze reeds drukke as. Bovendien vallen die pieken (ochtend- en avondspits) samen met het schoolgericht fietsverkeer waardoor dit zal leiden tot bijkomende gevaarlijke tot conflictsituaties. De mobiliteitsstudie houdt enkel rekening met de huidige situatie en niet met de talrijke bijkomende ontwikkelingen in Kontich-Kazerne (kruispunt Ooststatiestraat-Kauwlei (2 projecten), woonuitbreiding Duffelshoek,…) maar ook in Lint (+-200 woningen). De aangehaalde cijfers zijn bijgevolg nu al achterhaald en tonen bijgevolg niet op een realistische manier de impact van dit project op de omgeving aan. Het project voorziet trage verbindingen naar open ruimte gebied. Maar dit is enkel in de planning en er is geen garantie zijn dat die er ook ooit zal komen: een project van die omvang zou pro-actief dergelijke garanties moeten ingebouwd hebben. Het ontbreken van trage verbindingen richting beide delen van Broekbosstraat maakt dit project nog meer auto-gericht en dus geen voorbeeld van duurzaam ruimtelijk/mobiliteitsbeleid. Parkeerdruk: men voorziet 1,2 parkeerplaatsen per appartement. Gegeven de doelgroep van het te ontwikkelen project mogen we ervan uit gaan dat dit een onderschatting is. Tijdens de infoavond werd aangegeven dat met dan de bezoekersparkings kan gebruiken. De facto zijn er dan eigenlijk geen bezoekersparkings voorzien en zal het probleem van het tekort aan bezoekersparkings op de wijk worden afgeschoven. Er worden bijgevolg geen duurzame maatregelen genomen die een impact op mobiliteit opvangen. Het aspect ‘autoluwheid’ beperkt zich tot de site zelf, niet in relatie met de omgeving.
* Dit project creëert een nieuw woonlint dat heel diep in de open ruimte gaat. Het trekt ook de lintbebouwing van Broekbosstraat ver door waardoor Open ruimte verder versnippert. De Vlaamse lintbebouwing is een doodsteek voor open ruimte en alle overheden zijn het erover eens dat dit moet afgebouwd worden. In plaats van de ‘ontsnipperen’, wat het huidige doel moet zijn in ruimtelijke ordening, versnippert men hier nog meer. Door de wooninplanting langs de rand van Natuurgebied wordt immers een binnengebied gecreëerd dat geen enkele natuurlijke binding meer heeft met Natuur- en Bosgebied. Zo bijvoorbeeld worden bestaande landschapselementen niet doorgetrokken in het projectgebied waardoor geen landschapsversterking bekomen wordt. De ontwikkelaar had bij de aanvang alternatieve visies die hier wel mee rekening hielden, maar verlaten werden. Vanuit ruimtelijke (doordachte) visie, moet het parkgedeelte de overgang naar Natuur- en Bosgebied uitmaken om de bestaande open ruimte maximaal te behouden én een aanvaardbare overgangszone naar Natuur- en Bosgebied te krijgen. Het woon-parkconcept moet ruimtelijk omgedraaid worden (incl een beter woonconcept met een ondergeschikt aandeel aan appartementen).
* Het woonlint volgt het natuurlijke reliëf niet. Er wordt een terreinophoging gerealiseerd om eenzelfde waterpas aan te houden met Kauwlei. Hierdoor gaat de te realiseren lintbebouwing op een nog meer onnatuurlijke manier boven de omgeving uithangen. Men creëert hierdoor visueel een nog prominentere ‘Atlantik Wall’ met impact op Natuur- en Bosgebied (maar dan vanuit het standpunt van de gebruiker van het Natuur- en Bosgebied: zie ook volgend punt). De terreinophoging is louter een economisch/financieel gegeven: door het reliëf niet te volgen dient de ‘ondergrondse’ parkeergarage minder diep gebouwd te worden, wat een enorme winst voor de ontwikkelaar oplevert. Het is bijgevolg geen ruimtelijk ordeningsargument en dient om die reden geschrapt te worden. Door bebouwing met het reliëf te laten volgen, is er ook minder impact op de omgeving. Vooral voor de achtertuinen van Kauwlei is dit belangrijk want die mensen, desondanks een groene buffer, zullen op die manier nog nadrukkelijker op een stenen muur kijken die hen alle verbinding met open ruimte ontneemt.
* Er is geen groenbuffer tussen woonlint en Natuurgebied. Wat voorgesteld wordt als groene bufferzone tussen bebouwing en Natuurgebied is in de praktijk een 10m private tuinzone. Door de ligging van een ondergrondse parkeergarage en ondergrondse collector kan in deze 10m zone ook geen groenbuffer aangelegd worden. Zichten op het achterliggende Broekbos worden zo enkel gereserveerd voor bewoners van die appartementen. Het woonlint eigent zich dus een van de belangrijkste ‘ecosysteemdiensten’ (de diensten of voordelen die een Natuur/Bosgebied gratis aan de maatschappij teruggeeft), met name ‘kijkgroen’, toe. Omgekeerd wordt deze ecosysteemdienst afgenomen van de honderden fietsers en wandelaars die vanuit het Natuur- en Bosgebied steeds op een ‘Atlantik Wall’ van woningen moet zien. De betere landschapsarchitecten zorgen ervoor dat bebouwing net zo weinig mogelijk opvalt in de omgeving, zeker wanneer dat Natuur- en Bosgebied is. Zoals bevestigd door de verantwoordelijke voor de omgevingsaanleg, heeft het ontbreken van elke groenbuffer louter als doel de marktwaarde van de appartementen op te drijven.
* Het project is onvoldoende klimaatrobuust. Het situeert zich in de rand van een geologisch gevormde kom die als een uiterst belangrijke ‘spons’ werkt om oppervlaktewater bij te houden en te infiltreren. Het belang hiervan kan niet onderschat worden voor natuur en landbouw maar ook om lokale wateroverlast (ook stroomafwaarts van het gebied) te vermijden. Het woonlint vermindert niet alleen significant lokale waterinfiltratie (want iets hoger gelegen), maar het is verbazend dat alle overtollige hemelwater van dit woonlint rechtstreeks in het grachtenstelsel van het Natuur- en Broekbos wordt afgevoerd. Nochtans zijn in het ‘binnengebied’ ruime wadi’s voorzien, die echter nauwelijks een aanvoer gaan krijgen van oppervlaktewater (behoudens de afstroom van verharding, wat hier verwaarloosbaar is). Dit gaan grotendeels droge (en in de zomer, dorre) zones blijven, waarop de voorziene aanplant niet is aangepast. Elk nieuw project zou een neutraal tot verbeterend effect moeten hebben op waterhuishouding. Hier wordt versneld water afgevoerd naar een gebied dat tijdens een belangrijk deel van het jaar zowieso verzadigd is. Het afgevoerde water kan dus niet meer gebufferd worden en wordt hier eerder versneld afgevoerd naar Bautersem/Lachenebeek. Dat is tegenstrijdig aan het principe van het huidige integraal waterbeleid (water zo hoog mogelijk bijhouden en infiltreren, en vertraagd afvoeren).

Samengevat, het project is conceptueel een stedelijk project zonder enige aansluiting met de omgeving. De impact op Natuur- en Bosgebied is onaanvaardbaar en de eerste zorg van de ontwikkelaar is om natuur en omgeving louter te gebruiken om een financiële meerwaarde te creëren. Het project teert vooral op het groene zicht op Broekbos. Omgekeerd wordt vanuit het Broekbos het groene zicht en open ruimte aan de gemeenschap ontnomen. Ook naar mobiliteit toe is het te grootschalig en garanties ontbreken om een auto-ontradend effect te verkrijgen.

Omdat het parkgedeelte inclusief nieuwe wegenis wordt overgedragen naar de gemeente, moet die nieuwe wegenis eerst goedgekeurd worden op de gemeenteraad. De gemeenteraadsleden hebben dus elk een individuele en verpletterende verantwoordelijkheid in het al of niet goedkeuren van dit project (immers het project staat of valt met deze gemeenteraadsbeslissing). Ik doe hierbij dan ook een oproep aan elke individueel gemeenteraadslid, in meerderheid of oppositie, om deze nieuwe wegenis niet goed te keuren.

In de hoop dat het bestuur hier voldoende elementen vindt om dit project te weigeren,

Mvg,

Naam: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_