

Tienen, 18 november 2016

Aan het college van burgemeester en schepenen  
Stadhuis, Grote Markt 27  
3300 Tienen

Betreft: Milieuvergunningsaanvraag Klasse II van ULM-Goetsenhoven, correspondentieadres  
Boekhoutstraat 46, 3390 Tielt-Winge

Geachte burgemeester,  
Geachte schepenen,

Met de Tiense Milieuadviesraad hebben we in de vergadering van 3 november de milieuvergunningsaanvraag van **ULM-Goetsenhoven** onderzocht en opnieuw zorgvuldig afgewogen. Daarbij willen we laten opmerken dat we reeds op 6 juli 2016 een advies uitbrachten over de eerste milieuvergunningsaanvraag van deze vliegclub die even later werd ingetrokken. Wij voegen dit eerste advies bij als bijlage aangezien de daarin vermelde argumentatie onverminderd van toepasselijk blijft.

Vooreerst willen we beklemtonen dat we van oordeel zijn dat deze vliegclub volgens ons geen meerwaarde betekent voor onze stad. Het betekent een exclusieve hobby van enkelen die hinder oplevert voor een groter gedeelte van de bevolking, voornamelijk dan door geluid en verstoring van de rust die we allemaal zo essentieel nodig hebben voor onze mentale en lichamelijke gezondheid. Er is een verbod op het maaien van gras op zon- en feestdagen omwille van de rust voor de burens, terwijl het urenlang overvliegen van woonbuurten op vrij lage hoogte zou worden toegelaten.

Deze vliegclub levert geen bijdrage aan de werkgelegenheid noch aan de economie bijvoorbeeld horeca van de stad.

Het is zo dat op dit vliegveld reeds decennia lang een ander vliegclub actief is, de Koninklijke Vliegclub De Wouw, welke vrijwel door de bevolking werd gedoogd. De Tienenaars wisten bovendien niet dat er zonder vergunning werd gevlogen en begrijpen dus nu niet dat hiertegen nooit door bevoegde diensten werd opgetreden. Heden wil een tweede club van hetzelfde vliegveld komen gebruik maken wat bijkomende en cumulatieve hinder zal opleveren, maar ook extra problemen stelt qua veiligheid. Principieel mogen geen twee vliegclubs op eenzelfde vliegveld. Het FOD Mobiliteit en Verkeer erkent slechts één uitbater op een vliegveld waar burgervliegactiviteiten worden uitgevoerd. Vandaar dat moet gewerkt worden met een gemeenschappelijke vliegveldoverste en één vluchtregister. Of dit goed en veilig kan verlopen met twee concurrerende vliegclubs en zal blijven functioneren is een open vraag waaraan evenwel belangrijke veiligheidsaspecten verbonden zijn.

Deze vliegclub vliegt reeds maandenlang zonder dat er een vergunning is. Ze overtreden dus bewust de milieuwetgeving en dit maakt hen o.i. onbetrouwbaar. In de huidige aanvraag vermelden ze een startdatum in het verleden (1 juni 2016), helemaal niet volgens de geplogenheden.

Bovendien getuigt de ingediende aanvraag niet van grote zorgvuldigheid. Een Project-m.e.r.-screeningsnota ontbreekt evenals een aantal andere noodzakelijke bijlagen (E3, E4 en E5, E10).

Zoals reeds hoger gesteld had de bevolking in de omgeving van het vliegveld meer bepaald Goetsenhoven, Meer, Willebringen willens nillens leren leven met de geluidshinder. Recent wordt vastgesteld dat het aantal vliegbewegingen nu, met de vluchten van de nog niet vergunde club erbij, sterk is verhoogd en uit de vergunningsaanvragen van beide clubs blijkt dat nog een ruime toename wordt voorzien en dus ook van de hinder.

ULM-Goetsenhoven wil vluchten op alle weekend- en feestdagen van zonsopgang tot zonsondergang en op weekdays van 17 u. tot zonsondergang. Op geen enkele mooie dag kunnen de inwoners nog van rust genieten in hun tuin of op hun terras. Het geluid van deze toestellen is niet minimaal: voor eenzitters mag dit gaan tot 88 dB(a), voor tweezitters tot 92 dB(A) terwijl vanaf 90 dB(A) gehoorschade kan optreden.

Het is onduidelijk hoeveel vluchten er per dag of per uur of per jaar kunnen doorgaan.

Het systeem betreffende brandstofbevoorrading wekt weinig vertrouwen: leden die zelf jerrycans meebrengen en amateuristische vulling van de brandstoftanks. Hoe gaat de toevoer in concreto gebeuren? Brengt elk lid een jerry can mee van 20 liter, 50 liter, of meer?) of zullen er SUV's of bestelwagens rondrijden met een paar tientallen jerrycans als vriendendienst? Dit systeem geeft geen enkele garantie qua veiligheid in het verkeer.

Alhoewel er geen concrete gegevens vermeld worden (we betoogden reeds dat het dossier niet sterk is) zijn er schattingen van een jaarlijks verbruik van ongeveer 13.000 liter wat zou resulteren in een uitstoot van bijkomend 55 ton CO<sup>2</sup>, dit bijkomend op deze van Koninklijke Vliegclub De Wouw en dit alvast voor een paar decennia.

In een tijdsgeest van klimaatproblemen en het zoeken naar maatregelen die de CO<sup>2</sup>-uitstoot moeten doen dalen, is het ongebreideld verbruik door een elitaire vliegclub een foutief signaal. Als Tienen een klimaatplan wil uitbouwen, past dit er niet in.

De hinder zal door het bijkomen van een tweede vliegclub nog sterk toenemen in de woonkernen Goetsenhoven, Bost, Meer, Wulmersum. Dienen we er nog op te wijzen dat hier ook reeds een grote belasting bestaat door het motorcrossterrein van Hélécine, de autosnelweg, de HST en mogelijk komen daar ook nog de windturbines bij. Indien de druk hier nog toeneemt, heeft dit als effect dat de aantrekkelijkheid van dit deel van onze gemeente sterk afneemt en mogelijke nieuwe woonprojecten sterk negatief beïnvloedt.

Wij hopen dus dat u het algemeen belang en de duurzaamheid wilt vooropstellen en wilt opteren voor een duidelijke trendbreuk. Dit uitgestrekt terrein biedt grote kansen voor een alternatief gebruik, bijvoorbeeld voor minder milieubelastende zachte recreatie die wel een meerwaarde kan betekenen voor veel mensen en Tienen wel aantrekkelijker maakt.

Mocht u tegen deze logica in toch kiezen voor het vergunnen dan vragen wij om een aantal milderende maatregelen door het opleggen van een wezenlijk aantal beperkingen.

Het aantal vluchten en daarmee de hinder dienen beperkt om een minimale rust voor de omwonenden te beschermen. Dit kan door een beperking van het aantal vliegdagen, van het aantal vliegreizen per dag en/of het aantal vluchten bijvoorbeeld per uur.

Bovendien willen wij nog sterk benadrukken dat het aantal no-flyzones in het voorgelegde dossier ruim te klein zijn ingetekend. Grote gedeelten van Goetsenhoven, heel Meer en Wulmersum zijn niet blauw ingekleurd alhoewel ze als woonzones ook niet mogen overvlogen worden.

Bovendien vrezen we dat dit onvoldoende of niet zal opgevolgd worden. Schendingen van de blauwe zones gebeuren nu ook.

Verder willen we ook bepaalde natuurwaarden beklemtonen. Enerzijds vragen we dat ook het bijzonder vogelrijke gebied van het Tiens Broek / bezinkingsputten zeker niet zal overvlogen worden. Dit is een van de belangrijkste trekgebieden van onze provincie. Bovendien is dit het broedgebied voor meerdere bedreigde soorten, zelfs Europees bedreigde soorten. Een van die zeldzame soorten die er dit jaar heeft gebroed met niet minder dan drie nesten is de Bruine Kiekendief.

Verder willen we wijzen op de huidige natuurwaarden op het vliegveld zelf met o.a. de aanwezigheid van meerdere soorten wasplaten, bijzonder paddenstoelen waarvan eentje,

het Papegaaizwammetje als koesterbuur door onze stad en de provincie werd gekozen. Ook verblijven hier regelmatig zeldzame soorten als wintergasten –komende uit het hoge noorden en daardoor minder schuw – als Velduil en Ruigpootbuizerd. Dit gebied heeft dus nog grote potenties.

Bovendien willen we er nog op wijzen dat op het vliegveld – als eigendom van een overheidsinstelling – geen gebruik mag gemaakt worden van pesticiden wat naar men ons meedeelde toch wel gebeurt, mogelijk uit onwetendheid.

### **Conclusie**

De milieuvadvisraad formuleert een sterk **negatief advies**. Liefst hebben zij geen vliegclubs in Tienen, ze zijn zeker tegen de toelating van een tweede club. Als tegen dit advies in toch een vergunning wordt afgeleverd, rekenen ze op een aantal strengere voorwaarden waarvan de toepassing nadien opgevolgd wordt.

Met de meeste hoogachting

Marcel Jonckers  
voorzitter



Tienen, 6 juli 2016

Aan het college van burgemeester en schepenen  
Stadhuis, Grote Markt 27  
3300 Tienen

Betreft: Milieuvergunningsaanvraag Klasse II van ULM-Goetsenhoven

Geachte burgemeester,  
Geachte schepenen,

De Tiense Milieuadviesraad besprak tijdens haar bijkomende bijeenkomst bij hoogdringendheid van 27 juni 2016 dit dossier en kwam tot volgende bemerkingen.

Het betreft een klasse2-inrichting welke volgens de Vlarem-wetgeving valt onder de beslissingsbevoegdheid van het college van burgemeester en schepenen.

Het betreft een nieuwe inrichting in het kader van 'Terreinen voor opstijg- en/of landingsplaats voor uitsluitend ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's) '. Dit staat los van de reeds verleende vergunning aan de Koninklijke Vliegclub De Wouw.

Vooreerst vinden wij dat het uitbreiden van de activiteiten op het vliegveld van Goetsenhoven met een ULM-vereniging geen meerwaarde betekent voor de stad Tienen en evenmin voor de site van het vliegveld op zich.

Al jaren wordt dit vliegveld gebruikt door vliegclub De Wouw op een wijze die weinig hinder meebrengt voor de omwonenden, dit door de ernstige en bewuste organisatie van de

activiteiten. De mensen in de omgeving ervaren dit dan ook niet als hinderlijk, de vliegreuen zijn beperkt, het aantal vluchten eveneens.

Evenwel op dit vliegveld een tweede club toelaten, zal dit evenwicht ernstig verstoren, zeker ook gezien het feit dat deze ULM-vliegclub in zijn milieuaanvraag onverantwoord lange vliegtijden voorziet. Bovendien lijkt het ons gevaarlijk om twee vliegclubs op één vliegveld toe te laten. De kansen op ongelukken stijgen hierdoor, vandaar dat trouwens opgelegd wordt om in dat geval te komen tot één vzw. Dat vliegclub De Wouw niet positief staat tegen de komst van een tweede club, verzwaart de kansen om problemen.

Het blijkt dat er in de regio nog meerdere clubs / vliegvelden zijn waar ULM kan gevlogen worden, dan is het volgens ons ook niet nodig hier nog een bijkomende gelegenheid te creëren.

In de periode van het stedelijk structuurplan is er sprake geweest van het herinrichten van deze site voor zachte recreatie. We willen er ook op wijzen dat in de omgeving van Goetsenhoven, net over de taalgrens ook nog een milieubelastend motorcrossveld ligt. De bewoners van deelgemeente Goetsenhoven hebben dus wel heel veel milieuhinder te verwerken: er is ook nog de aanwezigheid van de drukke E40 en de HST. Een bijkomende hinder als van een drukke ULM-club zal de aantrekkelijkheid van dit deel van onze stad erg verlagen.

De stad Tienen heeft zich geëngageerd voor het uitvoeren van een klimaatplan. Harde sporten zoals deze zijn in tegenstrijd met acties om de klimaatdoelstellingen te realiseren vermits hier fossiele brandstoffen gebruikt worden en emissies vrijkomen.

ULM-Goetsenhoven vraagt vergunning voor niet minder dan 40 toestellen, dit bijkomend aan de vliegactiviteiten van De Wouw. Dit kan tot drukte en dus gevaren leiden. Er is hier ook geen centrale vliegcontrole om over de veiligheid te waken. De kansen op ongevallen lijken ons te groot.

Er dient ook rekening gehouden met de vliegbasis Beauvechain en deze nieuwe vliegactiviteiten mogen ook de mogelijke vestiging van windturbines (op geschikte locaties) niet belasten.

De hierboven genoemde gevaren voor incidenten verhogen sterk door het feit dat hier ook opleidingen worden gepland en het dus eveneens leerlingen betreft met veel opstijgen en landen en dit in een regio met toch veel woonkernen in de omgeving.

Op de kaartjes in bijlage 11 met vliegradius en vliegcircuits staan een aantal woonkernen binnen de rode zone blauw aangeduid. Deze aangeduide woonzones staan te klein aangeduid en zijn niet volledig. Zo is het gehucht Meer niet aangeduid en ook een groot stuk van Grimde en bedrijvenszones liggen in de rode perimeter en zijn niet gemarkeerd. Dit alles wijst erop dat de omgeving te veel bevolkt is voor deze risico-activiteit, immers

woonzones en bedrijvzones zijn no-flight-zone maar hoe wordt dit opgevolgd? Is onze stad hierop voorbereid? Dient zorgplicht niet te primeren?

Deze vliegactiviteiten leveren niet alleen een gevaar op voor de omwonenden maar zullen ook zeker geluidshinder met zich meebrengen. Er is toch sprake van 90 dB. Algemeen aanvaarde studies hebben aangeduid dat rust belangrijk is voor de gezondheid en dat stiltegebieden uiterst schaars zijn.

Het dossier vermeldt weinig zinnigs i.v.m. brandstoffen, afvalstoffen, onderhoud van de motors, bescherming van de bodem en het grondwater. Waar 40 toestellen moeten van benzine voorzien worden, waar die 40 toestellen moeten onderhouden worden, olie gewisseld e.d. zouden hiervoor toch voorzieningen moeten getroffen worden. Is werken met jerrycans en trechttertjes een ernstige en veilige aanpak? Is hier geen degelijk uitgeruste onderhoudsloods nodig vergelijkbaar met wat in een garage moet voorzien zijn met beschermende bodemverharding, met opvang olie, verontreinigd water? Hoe kan zonder dergelijke voorzieningen erover gewaakt worden dat er geen bodemverontreiniging optreedt? Is opslag van brandstoffen in jerrycans een veilige oplossing? En dit alles in een zone die nog niet is aangesloten op het rioleringsnetwerk.

Het dossier vermeldt dat er geen gebieden van bijzonder natuurbehoud in de omgeving zijn. Evenwel werden in deze omgeving, zelfs vlak tegen het vliegveld, bijzondere zones afgebakend voor akkervogelbescherming waarvoor speciaal voor deze soorten instandhoudingsdoelstellingen gelden en in deze zones kunnen als een van de weinige gebieden in Vlaanderen bijzonder beheersovereenkomsten worden afgesloten. Heel recent werd ook een soortbeschermingsplan grauwe kiekendief afgekondigd waarbij de Goetsenhovense plateaus zeker een van de kerngebieden is voor Vlaanderen voor maatregelen voor deze soort.

Bovendien is ook de Getevallei erg dichtbij: een belangrijke corridor voor vogeltrek. Hierin ligt ook de drieëenheid van de afgedekte gronden van Citrique Belge (nafunctie natuur), van Suikerfabriek (deels ook natuurgebied, maar in zijn geheel ornithologisch erg belangrijk) en de reservaatpercelen Tiens Broek van Natuurpunt. In deze zone broeden 2 paren Bruine Kiekendief (uitzonderlijk in het binnenland), en meerdere Europese doelsoorten, noemen we op: Blauwborst, Rietzanger, Geoorde Fuut maar ook rode lijst-soorten als Kuifeend, Tafeleend, Slobeend, Dodaars, Fuut, Rietgors, Roodborsttapuit... Het is duidelijk dat deze zone zeker niet mag overvlogen worden. Verstoring zou zeker een soort als de Bruine Kiekendief verdrijven.

Bovendien willen we erop wijzen dat hier ook de intentie is om zacht toerisme te ontwikkelen o.a. via het nieuwe wandelnetwerk dat in de omgeving van bovenstaand natuurgebied een van zijn toegangspoorten heeft.

In concreto willen we ook wijzen op de overdreven vraagstelling vanwege ULM-Goetsenhoven. Ze willen vliegen op elke werkdag van 17 u tot zonsondergang, op elke

weekenddag en feestdagen van zonsopgang tot zonsondergang. Er is dus nergens sprake van rustdagen. Elke dag, elke avond kunnen de omwonenden leren leven met de hinder van deze vliegtuigjes! Nooit meer rust in de tuin!

Zal dit nieuwe gebruik van het vliegveld andere interessantere ontwikkelingen niet dwarsbomen, onmogelijk maken? Is dit combineerbaar met bijvoorbeeld de wielerschool, een sport die een bredere basis heeft en wel bijdraagt tot volksgezondheid dan deze elitaire hobby.

Het verwondert ons ook dat de vergunningsaanvraag als startdatum 1 juni 2016 vernoemt (in punt C5 blz. 5) terwijl dan het openbaar onderzoek nog niet eens was opgestart.

**Rekening houdend met al deze bemerkingen is het voor de Tiense milieuvadvisraad duidelijk dat zij enkel een negatief advies kunnen geven.** Zij vragen het college van burgemeester en schepenen in het belang van de Tiense bevolking dit advies te volgen.

Met de meeste hoogachting

Marcel Jonckers  
voorzitter