

A. Algemeen :

1. **Het beperken van het omgevingslawaai en de gevolgen ervan moet eerst en vooral aangepakt worden door diegene die de hinder veroorzaakt, en niet afgewenteld worden op diegenen die gehinderd worden onder meer door hun recht op wonen te hypothekeren.** De hinder van de vliegtuigen dient aan de bron verminderd te worden, er mag geen bijkomende hinder ontstaan. Dit is haalbaar onder meer door
 - een dwingende bepaling op te leggen aan de uitbater van de luchthaven om, onder meer via een gedifferentieerd tarief, geluidsarmere vliegtuigen groter en sneller voordeel te geven dan andere vliegtuigen.
 - strengere beperkingen op te leggen om de nachtrust van de omwonenden te garanderen tijdens de weekdays en in het weekend door de nachtregimes en weekendregimes vroeger te laten beginnen en later te laten eindigen .
 - vliegtuigen sneller te laten opstijgen
 - de vliegtuigen rechtdoor te laten vliegen en dus minder manoeuvreerruimte te benutten
 - tegen de wind in te vliegen
 - geen bijkomende vliegtuigen toe te laten zowel overdag als 's nachts

2. **Luchthaven moet zich op een verstandige manier ontwikkelen :**
 - Het Vlaams regeerakkoord zelf verwijst naar een **billijke en evenwichtige verdeling van de hinder** over de inwoners in het Vlaamse gewest en deze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, deze billijke en evenwichtige verdeling dient ook binnen Vlaanderen zelf gerealiseerd te worden. Dit houdt in dat er eerst spijkerharde maatregelen moeten genomen worden om de vliegtuigen aan de bron correct **te spreiden**, en er **geen verdere concentratie kan zijn van de vluchtroutes**.
 - Door het versmallen van de vliegroutes komt een groter gebied binnen de Lden-norm te liggen die tot ontwaarding van het onroerend goed leidt.
 - Daarom is een structurele oplossing aangewezen :
 - een oplossing die gestoeld is op een aantal basisprincipes die in elke andere luchthaven gehanteerd wordt en ook door piloten met aandrang gevraagd wordt;
 - een oplossing waarbij de luchthaven optimaal gebruik maakt van **alle beschikbare banen**.

3. Een Actieplan om de geluidshinder maximaal te beperken heeft maar zin - binnen een federale omgeving als België – wanneer eerst voorafgaandelijk een “Algemeen Samenwerkingsakkoord” is ondertekend tussen de Federale Overheid en de 2 Gewesten, gegeven hun complementaire bevoegdheden in dit dossier. Het voorgestelde plan is gebaseerd op geluidscontouren van 2011 en heeft niets te maken met de situatie 2015/2016 waar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf aangeeft een “no fly” zone boven zijn grondgebied te organiseren met alle gevolgen van meer

geluidsdruk binnen de Vlaamse Rand! Het is enkel bij een Algemeen Samenwerkingsakkoord mogelijk, om met een “evenwichtige aanpak” een duurzame oplossing uit te rollen.

4. Voor de gehinderden uit de 2 kerngebieden stelt men voor dat enkel bij “nieuwbouw” moet geïsoleerd worden, terwijl er elders gezegd wordt dat nieuwbouw geweerd zal worden?... Ook geen woord over wie de isolatie betaalt (normaal de vervuiler). Wat zal er gebeuren met de actuele bewoners en hun isolatiekosten? Hierover wordt ook nergens iets vermeld ... terwijl toch zeer relevant.
5. Als parameter voor geluidsdrukmeting wordt enkel nog over Lden gesproken en worden frequentiecontouren gewoon weggelaten. Experts zullen aangeven dat een combinatie van Lden, LAm_{ax} en frequentiecontouren een realistischer beeld geven van de situatie ter plaatse. Brussels Airport heeft zelfs een officiële disclaimer waarmee ze aangeven dat Lden metingen maar een benadering zijn van de realiteit

B. Stedenbouwkundig :

Het is belangrijk dat er **juridische zekerheid wordt verschaft door een afgebakend stedenbouwkundig kader dat over een zo lang mogelijke termijn kan standhouden, om het recht op wonen te garanderen.**

Het toenemen van de bewoning is recht evenredig met het toenemen van de bedrijvigheid en de daarmee gepaard gaande tewerkstelling, immers, zoals alle studies op dit vlak aantonen, is het wonen **dichtbij de arbeidsplaats de beste manier om woon-werkverkeer zo efficiënt mogelijk te laten verlopen enerzijds en de mobiliteitsproblemen te beperken anderzijds.**

Dit uitgangspunt geldt evenzeer voor de bedrijvigheid die op en rond de luchthaven is ontstaan, waarbij wij verwijzen enerzijds naar de luchthavengerelateerde bedrijvzones en anderzijds de gebieden voor stedelijke ontwikkeling.

Wij kunnen niet akkoord gaan dat, als gevolg van een actieplan omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport , maatregelen worden getroffen waardoor bestaande woonzones niet meer bebouwbaar zijn.

Nieuwbouw en vernieuwingsmogelijkheden blijven ervoor zorgen ervoor dat gemeenten het **dynamische karakter van de woonomgeving** behouden.

C. Betaalbaar wonen in Vlaamse Rand

Naast elementen van ruimtelijke ordening moet rekening gehouden worden met andere beleidsaspecten die de te maken keuzes beïnvloeden.

Men mag in een gemeente gelegen in de Vlaamse rand niet voorbij gaan aan het aspect wonen/huisvesting en meer bepaald aan de sociale verdringing op de huisvestingsmarkt.

De schaarste aan bouw mogelijkheden vergroten, drijft de vastgoedprijzen nog maar eens de hoogte in.

De weinige mogelijkheden om nog huisvestingsinitiatieven te nemen onmogelijk maken druist volledig in tegen het streven naar initiatieven om "**betaalbaar wonen**" mogelijk te maken.

Bovendien kan het toch niet dat Vlaamse Overheid enerzijds een "sociaal bindend objectief" oplegt en anderzijds het gaat onmogelijk maken om dit objectief te realiseren.

De vraag van de vastgoedmarkt naar bijkomende woongelegenheden tonen aan dat de woonomstandigheden relatief aanvaardbaar zijn.

De kwaliteit van dicht bij het werk te wonen wordt duidelijk als een belangrijk voordeel ervaren. Velen die de afweging maken tussen lange verplaatsingstijden naar het werk of het gaan wonen in een verstedelijkt gebied met een relatieve hinder, maken een keuze voor wonen in deze omgeving. Dit onderstreept hetgeen wat ook in het ontwerp actieplan omgevingslawaaai zelf wordt gesteld met name dat de **ervaring van geluidshinder subjectief is, waarbij een aantal niet-akoestische factoren in rekening moeten gebracht worden zoals de houding ten opzichte van de bron, de verwachting over toekomstige geluidsniveaus, en sociale/economische voordelen.** Deze elementen dragen allemaal bij tot het draagvlak dat er momenteel is bij de bevolking ten overstaan van de luchthaven, uiteraard indien hun recht op wonen in dergelijke ernstige wijze wordt aangevallen, dreigt dit draagvlak onmiddellijk te verdwijnen.

Teneinde dit op een objectieve wijze te kunnen staven, stellen de gemeenten aan de Vlaamse regering voor dat op Vlaams niveau een studie wordt uitgeschreven om de effecten van de uitvoering van het actieplan omgevingslawaaai op bijkomende mobiliteitsproblemen met gezondheidsgevolgen en op het sociale leven te laten onderzoeken in vergelijking met de huidige gezondheidsproblemen en het sociale leven van en in de bewoonde gebieden. Hierbij dienen elementen als bijkomend fijn stof, maatschappelijke kost van tijdsverlies door files en ongevallen in rekening te worden gebracht, eveneens de eventueel noodzakelijke bijkomende mobiliteitsinvesteringen en de gevolgen op de gezondheid van een gedwongen verhuis of het niet kunnen realiseren een terechte woonwens.

De Vlaamse regering moet voldoende subsidiemechanismen en –middelen inzetten om nieuwe bouw en verbouwingsprojecten te steunen, de lokale overheid moet hierbij betrokken worden.