

**REACTIE GEMEENTE MACHELEN OP ACTIEPLAN OMGEVINGSLAWAAI VOOR DE LUCHTHAVEN
BRUSSELS AIRPORT**

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
 - 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. 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 verder concentratie kan zijn van de vluchtroutes.**

B. Stedenbouwkundig :

De gemeente Machelen, met deelgemeenten Machelen en Diegem, is stedenbouwkundig verankerd en gekaderd door :

- Het gewestplan van 1976
- Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
- Het gemeentelijk structuurplan goedgekeurd 8 januari 2009.
- Het VSGB GRUP

Bij de opstelling van het VSGB GRUP is er reeds een toetsing gebeurd binnen het vastgelegde Europese kader inzake milieunormen en hierbij zijn toenmalig al definitieve conclusies getrokken. Het huidig voorliggende ontwerp actieplan omgevingslawaaai voor de luchthaven zet dit alles terug op losse schroeven.

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.**

De ontwikkeling van de gemeente Machelen met haar twee deelgemeenten hangt overigens samen met de ontwikkeling van de luchthaven.

Immers, waar de gemeente Machelen voorheen, net zoals de andere gemeenten rond de luchthaven, een landbouwersgemeente was, is door de komst van de spoorweg in de negentiende eeuw, en later met de komst en uitbouw van de luchthaven in zijn huidige vorm sedert de jaren vijftig, zowel de structuur van de bedrijvigheid als de bewoning danig gewijzigd.

Het toenemen van de bewoning is rechtevenredig 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 naar enerzijds de luchthavengerelateerde bedrijventoneel in Diegem als anderzijds de gebieden voor stedelijke ontwikkeling in Machelen.

De gemeente Machelen kan in geen geval akkoord gaan dat, als gevolg van een actieplan omgevingslawaaai voor de luchthaven Brussels Airport , maatregelen worden getroffen waardoor bestaande woonzones niet meer bebouwbaar zijn.

De gemeente wenst dat voldoende nieuwbouw en vernieuwingsmogelijkheden blijven voor de deelgemeente Diegem, zodat het **dynamische karakter van de woonomgeving** behouden blijft en er in deze woonkern nog bouwmogelijkheden blijven voor de inwoners.

De gemeente kan er niet mee akkoord gaan dat met de **visie van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan**, dat na intensief overleg met de Vlaamse overheid werd goedgekeurd in januari 2009, geen rekening wordt gehouden.

Het ontwikkelen van woongebieden met meerdere woonlagen, uitgevoerd met moderne technieken en een aangepaste oriëntatie om te voldoen aan de eisen inzake geluidsbelasting, was één van de speerpunten van het beleid dat werd uitgetekend in het goedgekeurd ruimtelijk structuurplan.

Dit standpunt is onderbouwd door een in opdracht van de gemeente uitgevoerde studie “ studie van kwalitatieve woonmogelijkheden in gebieden met lawaaibelasting” die in 2011 reeds aan de Vlaamse regering werd overhandigd en die naar aanleiding van dit ontwerp actieplan omgevingslawaai opnieuw zal overgemaakt worden.

In het bijzonder de woonzones langsheen de Woluwelaan en in de Zaventemsesteenweg, aansluitend bij de kern van Diegem, werden in het structuurplan aangeduid als gebieden voor nieuwe woningbouw, en meer bepaald om de mogelijke onteigening van woningen langsheen de luchthaven te kunnen compenseren. De bedoeling is om op deze manier de inwoners van Diegem de mogelijkheid te geven om na onteigening in de eigen gemeenschap te kunnen blijven wonen. De gemeente is vragende partij om, na het herleggen van de Woluwelaan naar de parallelstructuur van de R0, een omvattend huisvestingsprogramma op te zetten in samenwerking met de Vlaamse overheid.

C. Betaalbaar wonen in Vlaamse Rand

Naast elementen van ruimtelijke ordening moet rekening gehouden worden met andere aspecten 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 bouwmogelijkheden 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 gemeente merkt op dat gezien de duidelijke vraag van de vastgoedmarkt naar bijkomende woongelegenheden in Diegem de woonomstandigheden relatief aanvaardbaar zijn. Recent nog ging een bejaardenhuis open en op dit ogenblik is de bouw bezig van een groot serviceflatcomplex in het betrokken gebied. Bij beide dossiers werden er in de vergunningenprocedure geen bezwaren geuit inzake woonomstandigheden. Onder impuls van het door de Vlaamse regering goedgekeurd en gesubsidieerde DBFM programma Scholen van Morgen wordt daarenboven vandaag gewerkt aan de plannen van de bouw van een nieuwe secundaire school in het betrokken gebied.

De kwaliteit van dicht bij het werk te wonen (nabij tewerkstellingspolen als de luchthaven en de internationale kantoorzone Diegem-zuid) wordt duidelijk als een belangrijk voordeel ervaren door de inwoners van Diegem. 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 omgevingslawaai 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 van Machelen/Diegem 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, stelt de gemeente Machelen aan de Vlaamse regering voor dat op Vlaams niveau een studie wordt uitgeschreven om de effecten van de uitvoering van het actieplan omgevingslawaai 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 inwoners van Machelen-Diegem zullen eerder wakker liggen van een gemeente waar het onmogelijk of toch zeer moeilijk wordt gemaakt om op lange termijn te mogen blijven wonen dan van de overvliegende vliegtuigen die ze reeds kennen sinds 1957.

De gemeente Machelen is ervan overtuigd dat als men naast de geluidsbelasting ook andere factoren die de gezondheid beïnvloeden in overweging neemt, samen met factoren van duurzaamheid, Diegem, mits het nemen van aangepaste maatregelen inzake nieuwbouw, een aanvaardbare woonlocatie kan blijven.

Anderzijds wenst de gemeente Machelen de noodzaak van een billijke spreiding van het vliegtuiglawaai te beklemtonen. De eerlijke spreiding van de overlast over alle gemeenten rond de luchthaven is noodzakelijk om een duurzame woonomgeving in de toekomst te verzekeren.

De recente beslissingen van de federale regering gaan net de omgekeerde weg uit: de baan 25R wordt nog meer gebruikt om op te stijgen en hierdoor worden nog meer vliegtuigen boven de Noordrand, een sterk bewoond gebied gestuurd, ook die vliegtuigen die de vliegroutes naar het westen (DENUT) en het zuidwesten/zuiden (CIV) dienen te nemen.

Daarnaast is er nu de toelating om op te stijgen met een rugwind van maximum 7 knopen.

Deze maatregelen maken dat de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang komt, er meer moet worden (over)gevlogen, waardoor er meer overlast is en meer kerosineverbruik, dus meer milieuvervuiling.

Voornamelijk inzake de veiligheidsrisico's worden deze nieuwe maatregelen mede op de korrel genomen door de Belgian Cockpit Association, de verkeersleiders van de Belgian Guild of Air Traffic Controller en de vakbond ACV Transcom.

D. Recht op wonen in de Vlaamse rand

De gemeente verzet zich tegen een onteigeningsscenario. De uitwerking van een dergelijk scenario zou immers de huidige bewoning in een grote rechtsonzekerheid brengen. De huidige vaststelling is dat de oudere bestaande woningen slecht geïsoleerd zijn. In het door de Vlaamse regering voorgestelde onteigeningsscenario zouden precies die woningen voor een lange tijd blijven staan. Dit genereert het effect dat dergelijke woningen wel aantrekkelijk worden voor diegenen die zich geen goede woningen kunnen permitteren.

Op die manier wordt een demografische evolutie ingezet waar op dit ogenblik niet te voorziene en onoverzichtelijke sociale problemen mee gepaard gaan.

Ook het scenario waarbij de nog onbebouwde kavels wel zouden kunnen ingevuld worden kavel per kavel, en dus per definitie quasi uitsluitend met ééngezinwoningen, is voor de gemeente Machelen geen optie. Integendeel, het gemeentelijk beleid is er op gericht om oudere woningen en vrije kavels waar mogelijk enerzijds te slopen, anderzijds samen te brengen, zodat er grotere woonprojecten met meerdere woonentiteiten mogelijk worden, die juist door hun schaalgrootte voldoende maatregelen inzake isolatie kunnen dragen.

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

E. Flankerend

De ontwikkeling van de luchthaven en de hiermee gepaarde hinder moet in een groter geheel worden bekeken, in dat groter geheel zijn ook de nodige maatregelen vereist op vlak van mobiliteit en bereikbaarheid van de luchthaven :

- De Diabolo-taks dient afgeschaft te worden
- De fietsroutes voorzien in het provinciaal fietsroutenetwerk dienen prioritair aangelegd te worden.
- De sneltramverbinding Jette-Tervuren via de luchthaven moet versneld uitgevoerd worden
- Er moet een snelle openbaar vervoersverbinding tot stand komen met Brussel-Hoofdstad die internationale instellingen als Navo en Europese Commissie aandoet en verbindt.
- Er moet snel werk worden gemaakt van de optimalisatie van de R0 om filevorming en sluisverkeer op gewest- en lokale wegen terug te dringen en de doorstroming te verbeteren van het doorgaand verkeer.

Namens het College :

Daniël Schell,
Gemeentesecretaris.

Jean-Pierre De Groef,
Burgemeester.

Bijlage: studie van kwalitatieve woonmogelijkheden in gebieden met lawaaibelasting