

**UITTREKSEL UIT HET REGISTER VAN DE BERAADSLAGINGEN VAN HET COLLEGE VAN
BURGEMEESTER EN SCHEPENEN VAN DE STAD TIENEN
Zitting van 27 december 2016**

De zitting wordt geopend onder het voorzitterschap van mevrouw Katrien Partyka, burgemeester.

Zijn aanwezig:

- Katrien Partyka, **burgemeester-voorzitter**;
- Johan Dewolfs, Eddy Poffé, Tom Roovers, Wim Bergé, Ine Tombeur, Jos Mombaers, Bram Delvaux, **schepenen**;
- Karel Bloos, **wnd. secretaris**

Inrichting klasse 2 – Milieuvergunning V/II/2645bls

Het college van burgemeester en schepenen;

Gelet op het gemeentedecreet;

Gelet op het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, zoals gewijzigd;

Gelet op het besluit van 6 februari 1991 van de Vlaamse Executieve houdende vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende de milieuvergunning, zoals gewijzigd;

Gelet op het besluit van 1 juni 1995 van de Vlaamse Regering houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, zoals gewijzigd;

Gelet op de Circulaire GDF-04 uitgegeven door de FOD Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Luchtvaart;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling der bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ULM's meer bepaald art. 52.2° waarin gesteld wordt dat zonder voorafgaandelijk toestemming van de bevoegde overheid, de bewegingen van ULM niet toegelaten zijn

- boven steden, woonzones, industriële complexen of mensenverzamelingen;
- in de gecontroleerde gebieden;
- in de verboden, gevaarlijke of beperkte gebieden.

Gelet op de volgende vergunning en beslissing die met betrekking tot de exploitatie van de hierna vermelde inrichting werden getroffen, en op de datum van de indiening van de hierna vermelde milieuvergunning van toepassing waren:

V/II/2290 – SC 9 maart 2009 – ingediend door Theo Stockmans voor de Koninklijke Vliegclub De Wouw, Hannuitsesteenweg 350 te 3300 Tienen voor het plaatsen van een tankplatform met volgende rubrieken: 17.3.4.2.b): opslagplaats voor zeer licht ontvlambare en licht ontvlambare vloeistoffen met een totaal inhoudsvermogen van 15.000 l, 17.3.9.2° b): brandstofverdeelinstallaties voor koolwaterstoffen bestemd voor de voeding van de erop geïnstalleerde motoren met max. 1 verdeelslan, 17.3.6.1° b): bovengrondse opslagtank van 2.000 l stookolie;

Gelet op de milieuvergunningsaanvraag dd. 27-09-2016 ingediend door Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw, met maatschappelijke zetel Hannuitsesteenweg 350 te 3300 Tienen, strekkende tot het bekomen van een milieuvergunning om een inrichting gelegen te Tienen, postnummer 3300, Hannuitsesteenweg 350, op kadastrale percelen, afdeling 12, sectie A, perceelnummer 100 D, met als voorwerp : uitbaten van een vliegclub te veranderen door uitbreiding zodat deze voortaan zou omvatten :

- rubriek 6.5.1: Brandstofverdeelinstallaties voor motorvoertuigen, zijnde installaties voor het vullen van brandstoftanks van motorvoertuigen met vloeibare koolwaterstoffen bestemd voor de voeding

- van de erop geïnstalleerde motor(en): Inrichtingen voor de verdeling van vloeistoffen, vermeld in rubriek 17.3.2.1.1. of 6.4., met maximaal 1 verdeelslang: 1 verdeelslang (klasse 3);
- rubriek 17.3.2.1.1.1 °b): Brandgevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen. Opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS02: Ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3: Gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt ≥ 55 °C met een gezamenlijke opslagcapaciteit van: 100 kg tot en met 20 ton voor andere inrichtingen dan vermeld in punt a: opslag van 2.000 l stookolie (klasse 3);
 - rubriek 17.3.2.2.2 °b): Brandgevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen. Opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS02: Ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 1 en 2 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van: meer dan 1 ton tot en met 50 ton, wanneer de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een gebied ander dan industriegebied: opslag van 15.000 l of 10,5 ton benzine (klasse 2);
 - rubriek 17.4: Opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van deze vermeld onder rubriek 48., in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor zover de maximale opslag begrepen is tussen 50 kg of 50 l en 5000 kg of 5000 l : max. 500l/kg (klasse 3);
 - rubriek 57.1.1 °: Terreinen voor vliegvelden met een start- en landingsbaan minder dan 800 meter: start- en landingsbaan van minder dan 800 m nl. baan 1 van 720 m lang x 30 m breed en baan 2 van 780 m lang x 30 m breed (klasse 2);
 - rubriek 57.2: Terreinen voor opstijg- en/of landingsplaats voor uitsluitend ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's) zoals gedefinieerd in het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling der bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ULM's (klasse 2);
 - rubriek 57.3: Terreinen voor opstijg- en/of landingsplaats voor uitsluitend zweefluchtvaartuigen zonder motor (klasse 3).

Gelet op het feit dat op datum van 18 oktober 2016 de milieuvergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig werd verklaard;

Gelet op de periode van het openbaar onderzoek namelijk van 20 oktober 2016 tot en met 18 november 2016;

Gelet op het proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek waaruit blijkt dat er 355 bezwaarschriften werden binnengebracht bij de stad;

Overwegende dat in het aanvraagdossier van de milieuvergunning vermeld staat dat er jaarlijks 3800 motorvluchten (inclusief 1500 zweefvliegtuigen met motorvliegstart) en 1800 zweefvluchten waarvan er 1500 met zweefvliegtuigen met motorvliegstart en 300 zweefvliegtuigen met lierstart per jaar, kunnen uitgevoerd worden;

Overwegende dat de bezwaarschriften als volgt zijn samengevat:
GELUIDSHINDER:

- Bijkomende geluidsoverlast voor inwoners van Bost, Potterijwijk, Overlaar, Meer, Wulmersum, Hakendover, Goetsenhoven,... (reeds hinder van zuidelijke en oostelijke ring, de invalsweg, E40, (HST)spoorweg, motorcrossterrein in Hélécine, oefeningen met helikopters door de federale politie).
- Hoge frequentie van de vluchten: 70 vluchten per dag.
- Politierglement verbiedt gras te maaien op zondag terwijl de club elke dag van de week lawaai maakt.
- De klager heeft geen kennis van de specifieke geluidsnorm voor motorvliegtuigen. Een geluidsproductie van 96 dB (A) zijnde 50% meer dan een ULM zou moeten volstaan. Elk gestationeerde ULM heeft aan deze dwingende waarde van 96 dB (A) te voldoen. Een geluidsmeting van elk gestationeerde ULM is over te maken aan de milieudienst van de stad. Tevens is elke ULM die 12x/jaar Goetsenhoven aandoet- hetgeen af te leiden is uit het logboek, voor deze specifieke controle ter beschouwen als een gestationeerde ULM.
- Op zondag 6 november '16 werd om de 7,5 minuten een opstijgend vliegtuig waargenomen. Ook op de zondagen van oktober waren er perioden van om de 5 minuten een in halve duikvlucht overvliegend toestel: te veel is te veel!
- De toenemende geluidshinder zal de gezondheid van de omwonenden negatief beïnvloeden.
- Geluidshinder draagt bij aan stress, mogelijk ziekteverzuim (met een maatschappelijke kost) en verminderde levenskwaliteit.

- De hinderaspecten voor de omwoners worden geminimaliseerd in het dossier :
 - project-m.e.r.-screeningsnota punten 10 en 122 “geen effecten op mens, natuur of landschap”
 - bijlage E 3 – processchema
 - bijlage E 6 – emissies
 - bijlage E 11 – preventieve maatregelen: “gezien de vluchten slechts enkele dagen per maand plaatsvinden, een groot deel van de vluchten worden uitgevoerd met zweeftoestellen en de vliegroutes staan opgetekend in een vlieghandboek wordt geluidsoverlast tot een minimum beperkt”.
- In bijlage E6 is er sprake van een maximaal geluidsniveau voor een ULM-tweezitter van 92 dB(A) op 10 meter. Er wordt verwezen naar ICAO annex 16 chapter 6, een norm refereert naar vliegtuigen uit de periode 1975-1988. Steeds meer (internationale) steden verbieden het gebruik van voertuigen met verouderde technologie, waarom zou de stad zijn goedkeuring geven aan technologie van meer dan 40 jaar oud. In de aanvraag staan geen absolute waarden voor zijn motorvliegtuigen.
- Absoluut tegenstander van het vliegen van zonsopgang tot zonsondergang. Van 10:00 tot 19:00 uur is aanvaardbaar.
- Verzoeken om vliegen tijdens zon- en feestdagen te verbieden of sterk te beperken.
- Door de toenemende geluidshinder van de E40 dringt een meting van het achtergrondniveau zich op en dient naar de Vlaamse overheid te worden doorgespeeld voor actie. Pas in combinatie met dit achtergrondniveau kan dan ook de werkelijke geluidsproductie gemeten worden aan de grond bij het overvliegen van de huizen in de buurt.
- Geluidsniveau van een modern ULM vliegtuig met 4-takt motoren zijn stiller dan de gewone PPL-toestellen. De stijgsnelheid van een ULM vliegtuig is over het algemeen groter dan de PPL-toestellen van De Wouw.

MOBILITEIT:

- Vrees voor toename verkeersdrukke door bezoekende vliegtuigen.

NATUUR:

- Het vliegveld ligt in de onmiddellijke nabijheid van biologisch waardevol gebied en bossen (Bruul/Drenkeling) => negatieve beïnvloeding van de natuur door de vestiging en uitbreiding van nieuwe motorsport.
- Het bijzonder vogelrijk gebied van het Tiens Broek / bezinkingsputten zeker niet laten overvliegen. Dit is een van de belangrijkste trekgebieden van onze provincie. Bovendien is dit het broedgebied van meerdere bedreigde soorten, zelfs Europees bedreigde soorten (Bruine Kiekendief).
- De huidige natuurwaarden van het vliegveld zelf: o.a. de aanwezigheid van meerdere soorten wasplaten, bijzondere paddenstoelen waarvan eentje, het papegaaizwammetje als koesterbuur door onze stad en de provincie werd gekozen. Regelmatig verblijven hier zeldzame soorten als wintergasten als Velduil en Ruigpootbuizerd.
- Suggestie: unieke gelegenheid voor de Stad Tienen om samen met het ministerie van landsverdediging de handen in elkaar te slaan en de site van het vliegveld terug te geven aan de natuur en de inwoners voor gezonde recreatieve ontspanning of landbouw. Dit zou immers een sterk signaal zijn dat het Tienen menens is met een duurzame ontwikkeling op haar grondgebied.
- Het vliegveld is eigendom van een overheidsinstelling en hier mag geen gebruik gemaakt worden van pesticiden, wat mogelijk uit onwetendheid nog gebeurt.

LUCHT:

- Klimaatdoelstellingen ?
- VK De Wouw geeft aan dat het brandstofverbruik 40.000 l/jaar bedraagt, hetgeen neerkomt op 170 ton CO₂
- cumulatief aspect van ULM: Verbruik geschat van 13.000 l brandstof/jaar dus een CO₂ impact van 55 ton CO₂ => in totaliteit 225 ton CO₂.
- Een milieuvergunning toekennen strookt niet met het engagement van het Tiense stadsbestuur in het initiatief “Vlaams-Brabant Klimaatneutraal”.
- Sommige oude ULM-toestellen verbruiken tot 35 liter benzine per uur. Dit is niet meer verantwoord. Bovendien hebben sommige vliegtuigen geen roetfilter.
- De Wouw kocht onlangs een vrachtwagen aan om de zweefvliegtuigen door middel van een lier op te trekken. Het betreft een dieselveertuig, dat daarvoor constant moet draaien.

LOCATIE:

- De vliegclub geeft aan de woonkernen te zullen vermijden maar de aangeduide woonkernen op de plannen met de vluchtschema's vallen niet samen met de bebouwde kom zoals door de agglomeratieborden door de overheid bepaald. Momenteel wordt wel degelijk en zeer frequent boven de bebouwde kom gevlogen.
- Niet naleven van KB van 25 mei 1999 betreffende het verbod tot vliegen boven woonzones.
- De veiligheid komt in het gedrang omdat de vluchtroutes in realiteit vaak anders zijn dan die op papier. => wie controleert dit?

- Het aantal no-flyzones in het voorgelegde dossier zijn ruim te klein ingetekend. Grote gedeelten van Goetsenhoven, heel Meer en Wulmersum zijn niet blauw ingekleurd alhoewel ze als woonzones ook niet overvlogen mogen worden. Er wordt gevreesd dat dit niet opgevolgd zal worden. Schendingen van de blauwe zones gebeuren nu ook.
- Zweefvliegvluchten en ULM-vluchten gebeuren nu al boven de bebouwde kom van Meer en Goetsenhoven.
- Volgens K.B. van 25 mei 1999 – vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ultralichte motorluchtvaartuigen.
- In een straal van 50 km zijn er al 5 mogelijkheden voor het beoefenen van gemotoriseerde vliegsport namelijk Aéroclub de Hesbaye te Hannut, Aero-Kiewit te Hasselt, Limburg Regionaal Airport te Brustem, Liernut te Eghezée en Diest Aeroclub te Schaffen. Waarom nog een 6 vliegmogelijkheid?
- Het optrekken van de zweefvliegtuigen veroorzaakt de meeste geluidshinder daar de motoren dan op vollast draaien. Om milderend op te treden ten opzichte van de inwoners is dit optrekken voornamelijk te realiseren boven industriezones. De industriezones is een hogere geluidsproductie toegelaten. Na het opstijgen zou men dadelijk koers moeten zetten naar de industriezones West-Grijpen of Soldatenplein om het optrekken te voleindigen. Naast beide zones liggen voldoende open ruimten om een buitenlanding te maken.
- Uit de plannen van de vluchtschema's blijkt dat de aanvrager en de ULM-club beiden over de bebouwde kom zullen blijven vliegen met hun ULMS's en motorvliegtuigen.
- Niet onbelangrijk is dat op 250 meter van het vliegveld een kinderdagopvangcentrum ligt en iets verderop een geboortehuis, een bed and breakfast, in het centrum een bejaardentehuis. Ook het voetbalplein, wat zeer frequent gebruikt wordt, ligt in het vliegcircuït.
- Dit terwijl in het KB van 25 mei 1999 is vastgelegd dat de bewegingen van ULM's niet zijn toegelaten (tenzij indien voorafgaandelijk toegestaan door de bevoegde overheid):
- Boven steden, woonzones, industriële complexen of mensenverzamelingen
- In de gecontroleerde gebieden
- In de verboden, gevaarlijke of beperkte gebieden
- De bewoning/bebouwing van de dorpskern van Goetsenhoven is erg toegenomen in vergelijking met 20 jaar geleden.
- Er zijn nog 30 andere ULM-vliegvelden in België. Er kan geen sprake zijn van een pertinente maatschappelijke noodzaak.
- De druk door beide vliegclubs heeft als effect dat de aantrekkelijkheid van dit deel van onze gemeente sterk afneemt en mogelijk nieuwe woonprojecten sterk negatief beïnvloedt.

MILIEUWETGEVING:

- Vliegen = exploiteren zonder milieuvergunning => milieumisdrijf op Vlareme I art. 5.
- De vliegclub is zich terdege bewust dat zij niet in orde is met de milieuwetgeving (in feiten door het indienen van de aan vraag op 20/07/2016). De voorzitter had moeten weten dat de exploitatie van de inrichting pas mag aangevat worden nadat de vergunning is afgeleverd door het College van Burgemeester en Schepen (en nadat de termijn voor een beroepsprocedure is afgelopen). Een conditio sine qua non is natuurlijk dat er hiervoor een vergunning moet zijn, quod non.
- Moet gezien worden als een milieutechnische eenheid => voldoende om het dossier zonder voorwerp te verklaren en een nieuw dossier voor te leggen met alle vergunningsplichtige activiteiten die plaatsvinden op het kadastraal perceel 100D.
- Vraag om het aantal vliegbewegingen te beperken tot max. 50 per dag. De vliegbewegingen zijn bij te houden in een gezamenlijk logboek => overmaken ter opvolging aan de stad Tienen.
- Het dossier is onvolledig en het is een inrichting waarvoor conform het Bodemdecreet en het Vlarebo een oriënterend onderzoek verplicht is bij o.a. overdracht en om de twintig jaar.
- De club is al meer dan 20 jaar actief en het keuringsattest van de benzineopslag van De Wouw vermeldt een niet-conformiteit, een verslag van het oriënterend bodemonderzoek dient zich in het dossier te bevinden.
- De vliegclub voert al jaren vliegactiviteiten zonder milieuvergunning uit, iets wat het stadsbestuur van Tienen blijkbaar oogluikend of te goeder trouw toestaat.
- De club heeft nog nooit zoveel gevlogen als de laatste maanden, waarmee ze telkens een misdrijf pleegt (Vlareme I, art. 5 §1). Dit boezemt weinig vertrouwen in.
- Suggestie: geleidelijke uitdoving via de milieuvergunning regelen.
- Suggestie: de club nodigt de buurtbewoners uit voor een gesprek en de milieuaanvraag wordt hieraan aangepast.
- Bijkomende voorwaarden opleggen aan de uitbating om geen andere gemotoriseerde vliegtuigen, modelvliegtuigjes, drones,.. dan deze geregistreerd bij de vzw De Wouw, mogen worden gestationeerd, landen noch opstijgen. Het aantal dient strikt te worden beperkt en dient elk jaar te worden hernieuwd als bijlage bij de milieuvergunning, en dit tot uitdoving van hun activiteiten.

- De aanvraag moet gezien worden als een nieuwe vergunning voor rubriek 57.1.1.; 57.2.; 57.3.
- Kan aan een organisatie met een dergelijke ingesteldheid (exploiteren zonder de nodige vergunning) een exploitatievergunning tot 2029 verleend worden?
- Het feit jarenlang zonder vergunning gewerkt te hebben, geeft geen rechten voor de toekomst. Er kan geen sprake zijn van verworven rechten.
- Dit dossier moet als een nieuw dossier worden beschouwd, daar er in het verleden enkel een vergunning was voor opslag van benzine en niet voor vliegactiviteiten.
- Bezwaarindiener was laattijdig op de hoogte van de aanvraag, waardoor de infoavond werd gemist.
- Suggestie: in de milieuvergunning omschrijven dat tweetakt toestellen hier niet mogen opstijgen of landen (owv geluid en stank).
- Suggestie: het aantal toestellen beperken: voor De Wouw max. 5 en de ULM max. 10 laten stationeren.
- In de milieuvergunning de doelstelling omschrijven om naar geluidsarme en eventueel zelf elektrische toestellen te evolueren, daarom een voorlopige vergunning van 5 jaar toekennen, gelimiteerd in aantal vluchten en voor beide clubs enkel zaterdag, zon- en feestdagen.

VEILIGHEID:

- Toenemende kans op ongevallen door de hoeveelheid vliegtuigen.
- Relatieve kans op ongevallen zal toenemen wanneer er meer vliegtuigen circuleren en 2 verschillende clubs gelijktijdig actief zijn.
- Het aanbieden van vlieglessen, waarbij veelvuldig geoefend wordt op het opstijgen en landen verhoogt de kans op ongevallen.
- In 1995 heeft de heer Stockmans, voorzitter van de Wouw, zelf gewezen op de risico's van het zweefvliegen in combinatie met ULM-vluchten. Nu volgt al maanden de Wouw haar eigen advies niet meer en brengen beide clubs onze veiligheid in gevaar.
- Als de twee clubs niet overeenkomen, wat zal het dan zijn wanneer ze écht met elkaar moeten communiceren om de veiligheid te garanderen?
- Wie controleert de naleving van de vliegroutes en kan de veiligheid garanderen?
- Op vliegtoestellen is geen verplichte keuring (cfr autokeuring). DE eigenaar moet de motor vervangen om de x-aantal gevlogen uren, maar dit wordt door geen enkele (overheids)instantie gecontroleerd. Ook dit baart zorgen.
- Er is vaak gevaarlijk en zelfs roekeloos vlieggedrag, vooral onder de vorm van ontzettend laag overvliegen, vlak boven de huizen. Bij het landen zakken de vliegtuigen ter hoogte van de Hannuistsesteenweg tot op 4 meter. Dit kan gevaar opleveren voor hoge vrachtwagens en uitzonderlijk vervoer, terwijl de verkeerslichten niet werkzaam zijn.

ALGEMENE KLACHTEN:

- 3800 motorvluchten en 1500 zweefvluchten met motortrek/jaar => het aantal is veel hoger dan in het verleden.
- Cumulatief effect met de aanvraag ULM met nog eens 1850 vluchten.
- Overvliegende toestellen geven het gevoel van de schending van de privacy.
- Hebben al meegemaakt dat een piloot deur aan deur luchtfoto's kwam verkopen van ons huis.
- Kiezen voor de rust en de gezondheid van de inwoners boven de elitaire hobby van enkelen.
- Vrees voor het verdwijnen van de rust want alle dagen zal er gevlogen worden.
- Vrees voor de gezondheid van de burgers.
- Vraag: om de privacy te beschermen is een minimum vlieghoogte van 200 m boven woonzones te garanderen voor motorvliegtuigen, niet voor zweefvliegtuigen.
- Start met een lier is een vorm van milderende maatregel.
- De vliegsport geeft geen toegevoegde waarde aan onze stad en haar inwoners.
- De stad wil een participatorisch beleid voeren, dan is het zeker aangewezen om over dit dossier inspraak aan burgers te verlenen.
- Een slechte verstandhouding tussen beide clubs is gebleken tijdens de infovergadering van 14/11 waar door de woordvoerder van de Wouw letterlijk werd gezegd dat ze met de ULMGoetsenhoven niets te maken hadden. Opvallend ook dat de vergadering niet uitging van beide clubs, maar enkel van De Wouw.
- Geen maatschappelijke relevantie, geen noodzaak en geen openbaar nut. Er is geen tewerkstelling gekoppeld aan deze exploitatie, dus geen bijdrage aan de inperking van de werkloosheid in Tienen.
- Geen bijdrage aan de economie, bijvoorbeeld horeca.
- Suggestie: indien een vergunning wordt verleend, bijzonder voorwaarden opleggen, in nauwe samenwerking met de omwonenden: vliegbewegingen per dag en het aantal beperken, sterke klemtoon op de zweefvluchten, vliegen boven bebouwde kom verbieden, vliegen tijdens zon- en feestdagen verbieden of sterk beperken, een degelijke controle door de vergunningverlenende overheid betreffende de veiligheid, de vluchtroutes, de vliegwaardigheid van de toestellen, de toegelaten geluidsproductie, lucht- en bodemkwaliteit.

- Het groot aantal vluchten zal de waarde van huis en grond negatief beïnvloeden. Er wordt nergens een compensatie voorzien.
- Verstoring van de zondagsrust.
- Suggestie: het maximum aantal vliegbewegingen dat kan worden toegestaan voor De Wouw en ULM Goetsenhoven samen mag de 4.000 uren niet overschrijden (ULM + De Wouw = max. 4.000 uren) en gelimiteerd in geluidsniveau.

Gelet op de behandeling van de bezwaren:

De klachten rond geluidshinder kunnen genuanceerd worden namelijk de meeste bezwaarindieners hebben geen problemen met de huidige situatie (aantal vliegbewegingen en vluchttijden). De vliegclub had met de omwonenden reeds een mondelinge overeenkomst om niet te vliegen vanaf zonsopgang maar vanaf 09.00 uur 's morgens. Deze mondelinge overeenkomst wordt nu officieel gemaakt.

De stad heeft inderdaad een klimaatactieplan opgemaakt en probeert de CO₂-reductiedoelstellingen te behalen door het uitvoeren van acties. De stad heeft echter niet de mogelijkheid om een milieuvergunning te weigeren, ongeacht het soort hinderlijke inrichting, enkel en alleen op basis van de CO₂-uitstoot die inherent is aan de aangevraagde activiteiten.

De club heeft een eigen bestuur met een eigen huishoudelijk reglement. De vzw is verantwoordelijk voor het naleven van reglementen en veiligheidsvoorschriften door haar leden. Er zijn afspraken gemaakt tussen de Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw en ULM Goetsenhoven vzw over de aanstelling en de aanwezigheid van een vliegveldoverste en diens plaatsvervanger.

Directoraat-generaal Luchtvaart, dienst handhaving, kan inbreuken in het luchtruim vaststellen en sanctioneren. De stad kan enkel optreden voor milieu-inbreuken of –misdrijven vanuit de Vlarew-wetgeving.

Gelet dat er ook 'positieve' bewaarschriften werden ontvangen tijdens de periode van het openbaar onderzoek dat dat ze kunnen als volgt kunnen worden samengevat:

- Geluidshinder is niet te vergelijken met de overlast van treinen, snelwegen of motorcross. De geluidshinder is er sporadisch en enkel hoorbaar als de wind occasioneel langs het oost/zuidoosten waait.
- Beide clubs houden beide rekening met dorpskernen en vliegroutes.
- Er dient overleg te zijn met de directe omwonenden over de tijdstippen wanneer er gevlogen wordt. De vliegers digitaliseren en communiceren op hun website zou een verdere stap kunnen zijn.
- Een richtlijn over start- en einduur i.p.v. de activiteiten af te voeren.

Gelet op het advies van de gemeentelijke dienst belast met het onderzoek en de behandeling van de milieudossiers:

“Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw is een vliegclub die reeds geruime tijd gevestigd is aan de Hannuitsesteenweg 350 te Tienen. Aangezien ze gevestigd zijn op het militair domein hebben ze een concessie met bijhorende aanhangsels afgesloten met het Ministerie van Landsverdediging. De club is erkend door het Directoraat-generaal Luchtvaart als de uitbater van het vliegveld. Tijdens de openingsuren van deze club zal deze zorgen voor de aanwezigheid van een vliegveldoverste. De vliegtijden van de club worden vastgelegd in weekenddagen en op feestdagen vanaf 9u tot zonsondergang met einduur op 22u. In het aanvraagdossier van de milieuvergunning vermeldt de exploitant dat er jaarlijks 3800 motorvluchten (inclusief 1500 zweefvliegtuigen met motorvliegstart) en 1800 zweefvluchten waarvan er 1500 met zweefvliegtuigen met motorvliegstart en 300 zweefvliegtuigen met lierstart per jaar, kunnen worden uitgevoerd.

Momenteel zijn er een 3000-tal motorvluchten. De stad opteert voor een standstill van het aantal motorvluchten.

Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw en ULM Goetsenhoven vzw hebben samen een elektronisch vluchtregister aangekocht zodat ze vluchten vanop verschillende locaties op het vliegveld kunnen inschrijven in hetzelfde vluchtregister.

In de wetgeving (KB d.d. 25 mei 1999) met betrekking tot ULM-toestellen is er een maximaal geluidsniveau opgelegd voor luchtvaartuigen van het type éénzitters als zijnde 88 dB(A) en voor tweezitters 92 dB(A). Om preventief te werken om geluidsklachten te voorkomen zou een mogelijk optie kunnen zijn om een geluidsstudie te laten uitvoeren op alle gestationeerde toestellen. Door het aantal vluchten vast te leggen en de vliegtijden te beperken, probeert de stad de hinder voor de omwonenden tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen.

Niet alle vliegcircuits van ULM's, gevoegd bij het aanvraagdossier, houden geen rekening met het verbod om te vliegen boven woonzones (woonkernen). Deze moeten alsnog worden aangepast.

Het hemelwater infiltreert deels naast de landings- en startbanen en taxiwegen en deels met afvoer naar waterloop Vissengracht. Ook het sanitair water dat ontstaat in het clubhuis vloeit eerst over een kleinschalige waterzuiveringsinstallatie alvorens te lozen in de Vissengracht.

De milieuvergunningsaanvraag wordt gunstig geadviseerd met bijzondere voorwaarden.”

Gelet op het gunstig advies TI/00567/009M/RS dd. 23-11-2016 van de Hulpverleningszone Oost Vlaams-Brabant, met bijzondere aandacht voor het volgende: "het manipuleren van de brandstof vormt het grootste risico. Om die reden zijn bij het tanken de aanwezigheid van 2 bruikbare poederblussers ABC 12 kg in de directe nabijheid van het tankplatform noodzakelijk. Tijdens het bevoorraden van het onbemande toestel dient men het toestel te aarden.";

Gelet op het laattijdig advies VL2-1136 d.d. 12 december 2016 van het Departement Leefmilieu, Natuur & Energie: "In 2009 werd aan vliegclub de Wouw door het college van burgemeester en schepenen een vergunning afgeleverd voor het tankplatform. (vergunning met ref. V/II/2290 d.d. 9 maart 2009). De uitbating van deze vliegclub staat los van de recent opgerichte ULM club. Beide clubs vragen nu gelijktijdig een milieuvergunning aan en werken voor sommige aspecten samen omdat er door het Directoraat-generaal slechts één uitbater erkend wordt. Zo moet er bijvoorbeeld één gemeenschappelijk vluchtregister zijn.

Artikel 5.57.1.1. van Vlare II stipuleert dat de algemene sectorale voorwaarden voor geluid (Vlare II, hoofdstuk 4.5.) in regel niet van toepassing zijn voor rubriek 57.

Wel kunnen volgens artikel 5.57.2.1. in de milieuvergunning voorwaarden worden opgelegd die een impact hebben op het aantal bewegingen en op de geluidsproductie van de bewegingen.

Conform deze laatste bepaling kunnen met het oog op het beperken van de hinder in de omgeving dus voorwaarden worden opgelegd. In de praktijk zal de aandacht zich vooral toespitsen op het beperken van vliegzones en de tijdsduur waarbinnen kan gevlogen worden.

Het verbod om boven woonzones te vliegen kan bepaald worden door gebieden op kaart af te bakenen waarover niet mag gevlogen worden. In de aanvraag worden de aanvliegroutes voor het landen en opstijgen voor ULM's, zweefvliegtuigen en sportvliegtuigen op kaart weergegeven. Deze werden in samenspraak met de ULM vliegclub opgemaakt. Hiervoor zijn 4 alternatieven mogelijk afhankelijk van de windrichting. Een aantal verboden zones (woonkernen) worden hierop in blauw aangeduid (de noise abatement area). De aanvliegcircuits op deze kaarten zullen als bijzondere voorwaarden worden voorgesteld. In principe worden de zones gebruikt om het landings- of opstijgmaneuver uit te voeren waarna ze het gebied verlaten (bij opstijgen) of binnenkomen (bij landen) op grotere hoogte.

In het Noorden kan best gekozen worden om over of net ten zuiden van de Oostelijke ring te vliegen. Het volledig gebied binnen de Tiense Ring kan ook beschouwd worden als no-flight-zone. Bemerkt ook dat binnen de aanvliegzones in de omgeving van de snelweg E40 op termijn windturbines worden voorzien. In de mate van het nodige zal met deze installaties rekening moeten worden gehouden.

De club is enkele open gedurende weekends, feestdagen en brugdagen met een gemiddelde bezetting van 40 tot 50 mensen. In totaal heeft de club een 150-tal leden. De activiteiten starten om 9.00 uur en eindigen bij zonsondergang.

In de aanvraag is sprake van 3800 motorvluchten (met kleine sportvliegtuigjes) en 1800 zweefvluchten waarvan er 1500 met motorvliegtuig gestart worden en 300 met de lier.

Gezien het voorstel in de aanvraag zelf al vrij ruime beperkingen inhoudt, kan voorgesteld worden om deze tijdsduur aan te houden. Voor alle duidelijkheid kan best ook gesteld worden dat nooit langer dan 22.00 uur kan gevlogen worden (begin nachtperiode). Dit betekent dat vliegen slechts toegelaten is in de periode van zonsopgang tot zonsondergang én dat men zich ook aan volgende uren dient te houden:

Gedurende weekends, feestdagen en brugdagen: van 09.00 tot 22.00 uur.

Gelet op bovenstaande wordt voor het vliegterrein Goetsenhoven voor opstijg- en/of landingsplaats voor sportvliegtuigen en zweefvliegtuigen gunstig geadviseerd mits volgende voorwaarden worden opgelegd:

- voor de vergunningstermijn van 20 jaar die aanvangt op de datum van de ondertekening van de vergunning;
- onder de vergunningsvoorwaarden van de bestaande vergunningen en de door de Vlaamse Regering vastgestelde voorwaarden opgenomen in Vlare II
- bijzondere vergunningsvoorwaarden:
 1. met het oog op het vrijwaren van woongebieden dienen de vliegcircuits en no-flight-zones zoals in bijlage bij het aanvraagdossier aangegeven, gerespecteerd te worden.
 2. het volledige gebied binnen de Tiense Ring wordt eveneens beschouwd als no-flight-zone.
 3. het vliegen is slechts toegelaten gedurende het weekend en op feestdagen en brugdagen van 09.00 tot 22.00 uur en is bovendien verboden in de periode van zonsondergang tot zonsopgang.
 4. ultralichte gemotoriseerde vliegtuigen van het type 'deltavleugel' DPM worden niet toegelaten.

Gelet op het spontane schrijven d.d. 07-12-2016 van SPORT VLAANDEREN, Arenbergstraat 5 te 1000 Brussel, waarbij wordt aangehaald dat het vliegveld van Goetsenhoven zeer belangrijk is als terrein voor het sportvliegen en daarom wordt gevraagd dat minstens de bestaande situatie zou behouden blijven;

Gelet op de ligging van de inrichting in een gebied van het gewestplan Tienen-Landen, waarvoor de volgende voorschriften van toepassing zijn: militair domein;

Overwegende dat gesteld kan worden dat de exploitatie van de inrichting, die het voorwerp van de voormelde milieuvergunningaanvraag uitmaakt, verenigbaar is met de algemene principes van een goede ruimtelijke ordening;

Overwegende dat gesteld kan worden dat de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting, veroorzaakt door de gevraagde exploitatie mits naleving van de in onderhavig besluit opgelegde milieuvergunningvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt.

Overwegende dat er bijgevolg aanleiding toe bestaat de gevraagde vergunning volledig toe te staan voor een termijn samenvallend met de eindtermijn van de lopende milieuvergunning namelijk 09-03-2029.

Na beraadslaging;

Besluit:

- Art. 1: Aan de Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw, met maatschappelijke zetel Hannuitsesteenweg 350 te 3300 Tienen, strekkende het verder exploiteren en veranderen door uitbreiding van de bestaande milieuvergunning om een inrichting gelegen te Tienen, postnummer 3300, Hannuitsesteenweg 350, op kadastrale percelen, afdeling 12, sectie A, perceelnummer 100 D, met als voorwerp het uitbaten van een vliegclub, wordt onder de voorwaarden bepaald in onderhavig besluit de vergunning verleend, zodat deze voortaan zou omvatten :
- rubriek 6.5.1: Brandstofverdeelinstallaties voor motorvoertuigen, zijnde installaties voor het vullen van brandstoftanks van motorvoertuigen met vloeibare koolwaterstoffen bestemd voor de voeding van de erop geïnstalleerde motor(en): Inrichtingen voor de verdeling van vloeistoffen, vermeld in rubriek 17.3.2.1.1. of 6.4., met maximaal 1 verdeelslang: 1 verdeelslang (klasse 3);
 - rubriek 17.3.2.1.1.1° b): Brandgevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen. Opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS02: Ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 3: Gasolie, diesel, lichte stookolie en gelijkaardige vloeistoffen met een vlampunt ≥ 55 °C met een gezamenlijke opslagcapaciteit van: 100 kg tot en met 20 ton voor andere inrichtingen dan vermeld in punt a: opslag van 2.000 l stookolie (klasse 3);
 - rubriek 17.3.2.2.2° b): Brandgevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen. Opslagplaatsen voor vloeistoffen en vaste stoffen op basis van etikettering gekenmerkt door het gevarenpictogram GHS02: Ontvlambare vloeistoffen van gevarencategorie 1 en 2 met een gezamenlijke opslagcapaciteit van: meer dan 1 ton tot en met 50 ton, wanneer de inrichting volledig of gedeeltelijk is gelegen in een gebied ander dan industriegebied: opslag van 15.000 l of 10,5 ton benzine (klasse 2);
 - rubriek 17.4: Opslagplaatsen voor gevaarlijke vloeistoffen en vaste stoffen, met uitzondering van deze vermeld onder rubriek 48., in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor zover de maximale opslag begrepen is tussen 50 kg of 50 l en 5000 kg of 5000 l : max. 500l/kg (klasse 3);
 - rubriek 57.1.1°: Terreinen voor vliegvelden met een start- en landingsbaan minder dan 800 meter: start- en landingsbaan van minder dan 800 m nl. baan 1 van 720 m lang x 30 m breed en baan 2 van 780 m lang x 30 m breed (klasse 2);
 - rubriek 57.2: Terreinen voor opstijg- en/of landingsplaats voor uitsluitend ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's) zoals gedefinieerd in het koninklijk besluit van 25 mei 1999 tot vaststelling der bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van ULM's (klasse 2);
 - rubriek 57.3: Terreinen voor opstijg- en/of landingsplaats voor uitsluitend zweefluchtvaartuigen zonder motor (klasse 3).
- Art. 2: §1. De in artikel 1 bedoelde vergunde inrichting dient in gebruik genomen binnen een termijn van 200 kalenderdagen te rekenen vanaf de datum bepaald in artikel 3, 1.

§2. Voor zover de inrichting die het voorwerp uitmaakt van de in artikel 1 bedoelde vergunning, krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist, wordt onderhavige milieuvergunning geschorst zolang de stedenbouwkundige vergunning niet is verleend.

In afwijking van het bepaalde in §1 wordt de aanvangsdatum van de milieuvergunning in dat geval verdaagd tot de dag dat deze stedenbouwkundige vergunning definitief is verworven.

§3. Wordt de in §2 bedoelde stedenbouwkundige vergunning geweigerd dan vervalt de in artikel 1 bedoelde milieuvergunning van rechtswege op de dag van de weigering van de stedenbouwkundige vergunning in laatste aanleg.

Art. 3: De in artikel 1 bedoelde vergunning wordt verleend voor een termijn:

1° die aanvangt op 27 december 2016, behoudens wanneer :

a) onderhavige milieuvergunning is geschorst omdat de stedenbouwkundige vergunning, vereist krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, gewijzigd bij de decreten van 28-09-1999, 22-12-1999 en 26-04-2000, op datum van onderhavige milieuvergunning niet definitief is verleend; de exploitant dient de datum waarop de stedenbouwkundige vergunning werd verleend bij ter post aangetekend schrijven mee te delen aan de overheid die de milieuvergunning heeft verleend;

b) onderhavige milieuvergunning overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, § 3 van rechtswege vervalt; in dat geval is geen enkele vergunningstermijn toegestaan;

2° die eindigt op 9 maart 2029 samenvallend met de einddatum van de termijn van de vergunning dd. 9 maart 2009 behoudens wanneer :

de inrichting overeenkomstig het bepaalde in sub 1 later werd in gebruik genomen; in dat geval wordt de einddatum van onderhavige vergunning met een termijn overeenstemmend met deze latere in gebruikname later verschoven, behalve wanneer de einddatum samenvalt met de eerder verleende lopende vergunning(en).

Art. 4: De in artikel 1 bedoelde vergunning is afhankelijk van de strikte naleving van de volgende voorwaarden :

§1. Algemene : zie bijlage 1 bij onderhavig besluit.

§2. Sectorale : zie bijlage 2 bij onderhavig besluit.

§3. Bijzondere :

1. Het maximale aantal vluchten wordt vastgesteld op 3000 motorvluchten per jaar inclusief zweefvliegtuigen met motorvliegstart. Het aantal vluchten met zweefvliegtuigen met lierstart is niet gelimiteerd en wordt gezien als volwaardig alternatief.
2. De vliegtijden worden vastgesteld op weekenddagen, wettelijke feestdagen en brugdagen vanaf 09.00 uur 's morgens tot zonsondergang en zeker met een einduur van 22 uur.
3. Tijdens het 14-daags vakantiecamp worden de vliegtijden vastgesteld vanaf 09.00 uur tot tot zonsondergang en zeker met een einduur van 22 uur. 1 maand voor de start van het 14-daags vakantiecamp brengt de club de stad hiervan op de hoogte.
4. Het is verboden om te vliegen met eender welk vliegtuig op Paasmaandag.
5. De vliegclub reikt de stad nieuwe getekende vliegcircuits aan waarbij rekening is gehouden met de ruimtelijke structuurplannen en alle woonkernen (stad, dorp, gehucht en lintbewoning). De vliegclub maakt de plannen met de vliegcircuits over aan de stad binnen een termijn van 1 maanden na het verlenen van de milieuvergunning .
6. Om bijkomende hinder voor de omwonenden te voorkomen, zal de vliegclub de planning van de oefeningen van de piloten in opleiding zodanig afstemmen dat deze niet gelijktijdige samenvallen maar dat er een spreiding is in de tijd.
7. Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw maakt maandelijks digitaal het vlieglogboek over aan de stad Tienen waaruit zeker de gegevens over het type vliegtuig, de eigenaar van het toestel en tot welke vliegclub hij/zij behoort, het aantal vluchten, de vliegtijden en het genomen vliegcircuit moeten blijken.
8. Vliegen met ultralichte gemotoriseerde vliegtuigen van het type "deltavleugel" (DPM) is niet toegelaten.
9. ULM Goetsenhoven vzw en Koninklijke Vliegclub De Wouw vzw richten samen een overlegplatform op met een representatieve delegatie van omwonenden waarop de beide clubs communiceren over het gehele vlieggebeuren. Minstens volgende onderwerpen dienen hierop besproken te worden: aantal vliegbewegingen, vliegekampen, circuittrainingen, opendeurdag, algemene bevraging naar hinder. De club doet zijn uiterste best om de aangehaalde hinderaspecten te beperken en de gemaakte afspraken na te leven. Een uitgebreid verslag hiervan wordt overgemaakt aan de stad. De frequentie wordt vastgelegd op minimum 2 per jaar, waarvan één voor de start van het vliegseizoen.

Art. 5: Onderhavige vergunning doet geen afbreuk aan de rechten van derden.

Art. 6: §1. Voor elke verandering van de vergunde inrichting gelden de bepalingen van artikel 5, §1, 2° van titel I van het VLAREM.

§2. Elke overname van de inrichting door een andere exploitant dient uiterlijk tien kalenderdagen vóór de datum van overname gemeld aan de vergunningverlenende overheid, overeenkomstig de bepalingen van artikel 42 van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning.

Een hernieuwing van de vergunning moet worden aangevraagd overeenkomstig de bepalingen van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning uiterlijk tussen de 18de en de 12de maand voor het verstrijken van de vergunningstermijn van de lopende vergunning.

AANDACHT !

Ingevolge de koppeling van de bouw- aan de milieuvergunning vervalt de krachtens het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening verleende stedenbouwkundige vergunning in geval onderhavige milieuvergunning in beroep zou worden geweigerd, op de dag van de definitieve weigering van de milieuvergunning.

Tegen onderhavige beslissing kan beroep worden aangetekend bij de Gouverneur van Vlaams-Brabant, Provincieplein 1 te 3010 Leuven, overeenkomstig de bepalingen van het Vlaams Reglement betreffende de milieuvergunning. Tot staving van de ontvankelijkheid dient bij het beroepsschrift het hierbijgevoegde attest van betekening evenals het bewijs van de betaling van de dossiertaxe gevoegd te worden.

Aldus gedaan in zitting met bovenvermelde datum.

De wnd. secretaris,
(get.) Karel Bloos

De burgemeester,
(get.) Katrien Partyka

Voor eensluidend uittreksel:

voor de burgemeester
besluit 02-09-2015 art. 183 G.D.



Karel Bloos
wnd. secretaris



Tom Roovers
schepen van leefmilieu