



VZW
Erkende streekgebonden vereniging

Secretariaat:
Oude Keulseweg 354
1933 Sterrebeek

Sterrebeek, 7 april 2009

Aan de Dienst MER
Departement Leefmilieu, Natuur
en Energie
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel

Betreft: Verzoek tot ontheffing van de MER-plicht voor de bouw van een lagekostenpier op de luchthaven Brussel-Nationaal te Zaventem, door Brussels Airport Company, met zetel te August Reyerslaan nr. 80 bus 2 te 1030 Schaarbeek.

Gelet op het feit dat het verzoek betrekking heeft op de uitbouw van een lagekostenpier met 6 vliegtuigparkeerplaatsen met het doel het aantal bewegingen uitgevoerd door lagekostenmaatschappijen jaarlijks te verdrievoudigen van 12000 tot 32500 bewegingen.

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004, ter omzetting van de Europese Richtlijn 85/337/EEG, houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage in bijlage 1, waarbij onder categorie 8 wordt vermeld: Aanleg van vliegvelden met een start- en landingsbaan van ten minste 2100 meter.

Gelet op het feit dat de aanvrager argumenteert dat het hier niet gaat om de aanleg van een start- of landingsbaan maar om een inschepingsgebouw of terminal (blz 13).

Gelet op bijlage II van voornoemd besluit, waar onder categorie 13 vermeld wordt dat wijzigingen of uitbreidingen van projecten, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben, MER-plichtig zijn en niet van MER-ontheffing kunnen genieten.

Gelet op het feit dat de aanvrager aanvoert dat er geen aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden,
Dat de aanvrager hiervoor oa. aanvoert over geen beslissingsbevoegdheid te beschikken in verband met hetgeen zich afspeelt in het luchtruim en hij aanvoert dat het ontheffingsdossier zich derhalve kan beperken tot de effecten van de activiteiten op de grond (blz 15 en blz 23 onder 2.3.4. en blz 25 tot blz. 27),

Gelet op de bewering van de aanvrager onder 2.3.3. (blz 22 en 23) dat het "voorgenomen project uitsluitend betrekking heeft op de ontwikkeling van infrastructuur ten behoeve van de lagekostenvluchten..... geen uitstaans met goederenvervoer en evenmin met nachtvluchten tot maximaal 32500 lagekostenvliegtuigbewegingen kunnen worden gemaakt" en hierdoor aangeeft dat het project en de infrastructuur wel degelijk zal worden gebruikt om vliegtuigbewegingen mogelijk te maken en op te voeren.

Gelet op de exploitatielicentie van BAC waarin BAC verzekert volgens Art 4, 1°: **het landen**, het bewegen op de grond, het stationeren en het **opstijgen** van passagiers- en vrachtvliegtuigen, en volgens Art 4: het waken over voldoende capaciteit.

Gelet op rechtspleging in het verleden waarbij de luchthavenuitbater herhaaldelijk door de rechter werd gewezen op de betrokkenheid van BAC bij de geluidshinder, geproduceerd door het luchtverkeer rond de luchthaven.

Gelet op de bewering van de aanvrager dat de **Belgische Staat** een plan-MER zal moeten opstellen onder meer voor de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal in navolging van de Europese richtlijn 2002/49/EG voor de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (blz 31-32),

Gelet evenwel op het **arrest van het Europees Hof van Justitie van 28 februari 2008** (Tweede kamer) ingevolge zaak Abraham (C-2/07), betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door het Hof van Cassatie (België) bij beslissing van 14 december 2006, ingekomen bij het Hof op 4 januari 2007, in de procedure Paul Abraham e.a., tegen het Waals Gewest, Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset, TNT Express Worldwide (Euro Hub) SA, Nationale Maatschappij der luchtwegen-Belgocontrol, Belgische staat, Cargo Airlines Ltd,

waarbij het Hof oa. stelt dat

- Het Hof heeft evenwel reeds herhaaldelijk bevestigd dat richtlijn 85/337 een ruime werkingssfeer en een zeer breed doel heeft (zie in die zin arresten van 24 oktober 1996, Kraaijeveld e.a., C-72/95, Jurispr. blz. I-5403, punt 31, en 16 september 1999, WWF e.a., C-435/97, Jurispr. blz. I-5613, punt 40). Het zou in strijd zijn met het doel van richtlijn 85/337, werken tot verbetering of uitbreiding van de infrastructuur van een bestaand vliegveld aan de werkingssfeer van bijlage II ervan te onttrekken, op grond dat bijlage I bij richtlijn 85/337 de „aanleg van vliegvelden” en niet „vliegvelden” als dusdanig beoogt. Bij een dergelijke uitlegging zouden immers alle werkzaamheden tot wijziging van een bestaand vliegveld kunnen worden onttrokken aan de verplichtingen die uit richtlijn 85/337 voortvloeien, ongeacht de omvang van deze werkzaamheden, waardoor bijlage II bij richtlijn 85/337 op dit punt elke betekenis zou verliezen.
- Derhalve moeten de bepalingen van punt 12 van bijlage II, gelezen in samenhang met de bepalingen van punt 7 van bijlage I, aldus worden verstaan dat deze eveneens betrekking hebben op werkzaamheden tot wijziging van een reeds bestaand vliegveld.
- Daarenboven is het gegeven dat de werkzaamheden waarvan sprake in het hoofdgeding geen betrekking hebben op de lengte van de start- en landingsbaan, irrelevant voor de vraag of deze werkzaamheden binnen de werkingssfeer van punt 12 van bijlage II bij richtlijn 85/337 vallen. In punt 7 van bijlage I bij richtlijn 85/337 wordt het begrip „vliegveld” immers nader bepaald door een verwijzing naar de definitie in bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart. Naar luid van deze bijlage „is een luchthaven een oppervlakte op de aarde of op het water (met inbegrip van gebouwen, installaties en uitrusting) bestemd om geheel of gedeeltelijk te worden gebruikt voor de aankomst en het vertrek en bewegingen op de grond van luchtvaartuigen”.
- **Bijgevolg moeten alle werkzaamheden die betrekking hebben op de gebouwen, de installaties of de uitrusting van een vliegveld worden beschouwd als werkzaamheden met betrekking tot het vliegveld als zodanig.** Voor de toepassing van punt 12 van bijlage II, gelezen in samenhang met punt 7 van bijlage I bij richtlijn 85/337, betekent dit dat werkzaamheden tot wijziging van een vliegveld dat over een start- en landingsbaan van tenminste 2 100 meter beschikt, dus niet enkel werkzaamheden tot verlenging van de baan omvatten, maar alle werkzaamheden met betrekking tot de gebouwen, de

installaties of de uitrusting van dit vliegveld voor zover deze gezien hun aard, omvang en kenmerken als een wijziging van het vliegveld zelf kunnen worden beschouwd. **Dit is in het bijzonder het geval bij werkzaamheden die ertoe strekken de luchthavenactiviteit en het luchtverkeer op significante wijze uit te breiden.**

- Ten slotte zij eraan herinnerd dat de beoordelingsmarge waarover de lidstaten krachtens artikel 4, lid 2, tweede alinea, van richtlijn 85/337 beschikken voor het specificeren van bepaalde projecttypes die aan een beoordeling moeten worden onderworpen, of voor het vaststellen van de noodzakelijke criteria en/of drempelwaarden, wordt begrensd door de in artikel 2, lid 1, van die richtlijn neergelegde verplichting, projecten die met name gezien hun aard, omvang of ligging een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, aan een beoordeling van dat effect te onderwerpen (arrest Kraaijeveld e.a., reeds aangehaald, punt 50).
- Wanneer een lidstaat dus criteria en/of drempelwaarden vastlegt waarbij enkel de omvang van projecten in aanmerking wordt genomen en niet tevens de aard en ligging ervan, overschrijdt hij de grenzen van de beoordelingsmarge waarover hij krachtens de artikelen 2, lid 1, en 4, lid 2, van richtlijn 85/337 beschikt.
- **Het zou restrictief zijn en onverenigbaar met deze aanpak, indien voor de milieueffectbeoordeling van een project of van de wijziging ervan enkel rekening werd gehouden met de rechtstreekse gevolgen van de geplande werkzaamheden zelf, zonder acht te slaan op de milieueffecten die het gebruik en de exploitatie van de met deze werkzaamheden aangelegde installaties kunnen veroorzaken.**

Dat dit werd bevestigd door het Hof van Cassatie in arrest C.04.0582.F.

De vereniging STERREBEEK 2000 vzw besluit hiermee dat het onaanvaardbaar is om de overwegingen aangaande de MER-plicht louter te beperken tot de oppervlakte van de geplande terminal.

De geplande lagekostenterminal heeft immers tot doel de capaciteit van het aantal bewegingen van en naar de luchthaven te verhogen en zal aldus rechtstreeks maar ook onrechtstreeks ernstige schade veroorzaken voor mens- en milieu in de ruime omgeving van de luchthaven.

Een plan-MER, in de geest van richtlijn 85/337/EEG, moet derhalve ook de (geluids)impact beoordelen voor de omwonenden door het stijgend aantal bewegingen in de lucht.

Ook aangaande de hinder op de grond minimaliseert BAC stelselmatig elke hinder op het gebied van luchtvervuiling (o.a fijn stof), mobiliteit en grondlawaai voor mens en milieu om te ontkomen aan de MER-plicht.

Mobiliteit:

De luchthavenuitbater schrijft zelf dat het operationeel worden van de terminal voor een toename van 1093 wagens per dag zal zorgen van en naar de luchthaven. Het verkeersinfarct in deze dichtbevolkte regio zal alleen maar toenemen!

Dit beïnvloedt zowel de mobiliteit in de regio als de luchtkwaliteit.

Uit de studie blijkt tevens dat de meetapparatuur op het gebied van fijn stof onvoldoende is de Zaventemse regio.

Grondlawaai:

De aanvrager schrijft dat het aantal vliegtuigbewegingen (taxiën) op de grond een beduidende verhoging kan hebben langs de taxibanen parallel aan de banen 02/20 en

07R/25L. Men spreekt van een toename van 20- 25 %! Dat dit een significante verhoging is en zeker negatieve effecten heeft op vlak van grondlawaai, is zonneklaar.

Naast het taxiën, speelt ook het stationair draaien van de vliegtuigen een rol. Het concept van de lagekostenoperaties stoelt op een minimale invulling van services, zowel voor de passagiers als voor de vliegtuigen. Dit betekent o.m. dat er geen elektriciteitsvoorziening zal zijn ter hoogte van de nieuwe pier. Het gevolg hiervan is dat de hulpmotoren van de vliegtuigen constant zullen draaien tijdens de bevoorrading en controle, dit wil zeggen een periode van 30 minuten per vliegtuig; dit terwijl er 6 vliegtuigen tegelijkertijd kunnen aanliggen!

Het dossier verklaart nergens waarom voor die optie gekozen wordt. Ook in de alternatievenstudie wordt hier niet over gerept. Het is duidelijk dat de keuze voor deze oplossing niet strookt met de verplichting ingebouwd in de exploitatielicentie, om "een uiterste inspanning te leveren om het geluid veroorzaakt door het verkeer op de grond, te beperken" o.m. door het tot stand brengen van de noodzakelijke infrastructuur. De bouw van een proefdraailoods situeert zich in dit kader, maar laat al jaren op zich wachten. In plaats van het grondlawaai maximaal te beperken, kiest BAC nu voor investeringen in een pier die dit probleem nog doet toenemen !

Ook nog in het hoofdstuk 'geluid' besluit het rapport dat door het verhoogde aantal vliegtuigbewegingen op de grond bij het in gebruik nemen van de lagekostenpier, het totale uitgestraalde geluid op de grond weinig zal veranderen en dat 'een zelfde overweging geldt voor het totaal uitgestraalde geluid wanneer de vliegtuigen bij vol vermogen opstijgen van op hun vertrekplaats'. Dit laatste valt inderdaad ook onder de bevoegdheden van BAC (zoals ze zelf aangeven), maar wordt nergens in het rapport gestaafd. Nergens vinden we een berekening van de hinder van de opstijgende vliegtuigen, noch op vlak van lawaai, noch op vlak van emissie. Een duidelijke lacune in het rapport.

De lagekostenactiviteiten worden geconcentreerd op de nieuwe pier in het zuiden. Dit geeft niet alleen een toename van hinder, maar bovendien ook een concentratie van het toegenomen grondlawaai en geluidshinder op en rond de banen 02/20 en 07R/25L. De hinder wordt dus in die zone geconcentreerd. Dat dit een negatieve impact heeft op Zaventem is evident.

Bovenstaande argumentatie toont voldoende aan dat het ontheffingsdossier onvoldoende alle milieueffecten analyseert en tot besluiten komt die onvoldoende gestaafd zijn om te concluderen dat 'er geen significante negatieve effecten voor het milieu zullen optreden'. Bovendien doet BAC ook onvoldoende inspanningen om het grondlawaai te beperken.

STERREBEEK 2000 vzw verzoekt daarom aan de dienst MER de ontheffing van de MER-plicht niet toe te staan.

Hoogachtend,

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts
Voorzitter