

BEZWAARSCHRIFT – MILIEUVERGUNNINGSAANVRAAG VOOR DE EXPLOITATIE VAN HET VLEGVELD TE URSEL (Dossiernr. 11-2010; Datum ontvankelijkheids- en volledigheidverklaring: 31 augustus 2010)

1. CONTEXT

Het Drongengoed, inclusief het militair domein en de startbanen, staat bekend als Habitatrictlijngebied. Het vliegveld met inbegrip van de startbanen is tevens opgenomen in de Biologische Waarderingskaart als biologisch waardevol en bepaalde onderdelen ervan als biologisch zeer waardevol.

Hoewel aan de Vliegclub Brugge en de Vliegclub Ursel door de militaire overheid een concessie werd toegekend, blijken de burgerlijke sportvliegactiviteiten, met inbegrip van de exploitatie van het vliegveld, de opslag van kerosine en alle andere constructies die in dit verband werden opgericht, niet vergund te zijn. Het milieuvergunningsdecreet stelt dat terreinen voor vliegvelden vergunningsplichtig zijn. Ondanks de permanente ontkenning van de noodzaak aan een milieuvergunning voor de burgerluchtvaartactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld door zowel de sportvliegclubs als de bevoegde plaatselijke autoriteiten, werd dit algemeen bekend gegeven op diverse fora bevestigd. Zo werd het ontbreken van de noodzakelijke milieuvergunning zonder meer toegegeven naar aanleiding van een parlementaire vraag aan de toenmalige minister van leefmilieu (Nr. 925, 2008-2009) en aan de minister van Landsverdediging (Nr. 18318, 2009-2010). Bij brief van 28 januari 2010 door de bevoegde gedeputeerde van de provincie Oost-Vlaanderen werd bijgevolg de noodzaak van een milieuvergunning voor de betrokken activiteiten in de verf gezet. Verder heeft ook de gewestelijk toezichthouder (AMI) op 18 januari 2010 de betrokken vliegclubs aangemaand om een milieuvergunning aan te vragen voor de exploitatie van een vliegveld met start- en landingsbaan.

Uiteindelijk werd op 5 februari 2010 een milieuvergunningsaanvraag voor de exploitatie van het Urselse vliegveld voor burgerluchtvaartactiviteiten bij de gemeentelijke autoriteiten ingediend, dewelke door Natuurpunt en Partners Meetjesland ten gronde werd bestuurd (start openbaar onderzoek: 12 april 2010) en waartoe een bezwaarschrift door Natuurpunt en Partners Meetjesland werd ingediend. Alhoewel door de gemeentelijke overheid geen gepast gevolg aan dit bezwaarschrift werd gegeven en ook geen argumentatie hieromtrent werd voorzien, houden wij eraan de gemeente kennis te laten nemen van de volgende bezwaren betreffende de toelaatbaarheid, vergunbaarheid en wenselijkheid van de sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld. Het hier voorliggende bezwaarschrift betreft een weergave van onze hernieuwde studie, alsook de bijhorende bezwaren en omvat:

- (A) de onregelmatigheden bij het onttrekken van documenten aan het openbaar onderzoek met betrekking tot
 - 1. de ongegrondheid van de afwijkingsaanvraag en
 - 2. de onwettelijkheid van de afwijkingsaanvraag
- (B) de onvergundbaarheid van frequente burgerlijke vliegactiviteiten vanaf het militaire vliegveld
- (C) de onontvankelijkheid van de milieuvergunningsaanvraag als gevolg van
 - 1. het onterecht opsplitsen van een milieu-technische eenheid,
 - 2. de noodzaak aan een Klasse 1 vergunning en
 - 3. de onvolledigheid van het milieuvergunningsaanvraagdossier
- (D) de onwenselijkheid van sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld wegens
 - 1. de onverenigbaarheid met andere gebruikersfuncties,
 - 2. de onverenigbaarheid met Europese natuurbehoudsdoelstellingen en
 - 3. de onverenigbaarheid met het potentieel als stiltegebied

2. BEZWAREN

2.1. ONREGELMATIGHEDEN BIJ HET ONTTREKKEN VAN DOCUMENTEN AAN HET OPENBAAR ONDERZOEK

Aan het openbaar onderzoek werden heel wat documenten in bijlage bij de milieuvergunningsaanvraag onttrokken aan het openbaar onderzoek. Ter argumentatie van het onttrekken van documenten aan het openbaar onderzoek wordt beroep gedaan op de bepalingen van artikel 14 §2 van het Milieuvergunningendecreet. Deze paragraaf bepaalt:

“De aanvrager verplicht is aan de adviesverlenende overheidsorganen alle gevraagde gegevens en inlichtingen te verstrekken. De aanvrager kan in de aanvraag, of bij het overmaken van gevraagde gegevens en inlichtingen aan de bevoegde administratie vragen om te onderzoeken of ze overeenkomstig artikel 15, § 1, 7°, van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur bepaalde gegevens in de stukken die overeenkomstig artikel 11, § 1, ter inzage zullen worden gelegd tijdens het openbaar onderzoek, niet ter beschikking van het publiek te stellen. Hij duidt in zijn vraag aan over welke gegevens het gaat en motiveert waarom hij van mening is dat deze gegevens niet aan het publiek ter beschikking kunnen worden gesteld. De administratie neemt een beslissing over de vraag van de aanvrager volgens de modaliteiten bepaald door de Vlaamse regering, in elk geval voor de aanvang van het openbaar onderzoek. Ze maakt een belangenafweging overeenkomstig het voornoemde artikel 15, § 1, 7°. Als ze op grond hiervan beslist dat op dat ogenblik de gegevens in kwestie niet ter beschikking gesteld worden van het publiek, kan ze die laten opnemen in een bijlage, die niet ter beschikking van het publiek wordt gesteld. Deze bepaling doet geen afbreuk aan de regeling inzake passieve openbaarheid, bedoeld in hoofdstuk II van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur.”

De toepassing van deze bepaling is afhankelijk van een aantal bijkomende voorwaarden, dewelke in de aanvraag niet worden vervuld en dus tot ongeldigheid van de aanvraag moeten leiden.

2.1.1 Ongegrondheid van de afwijkingsaanvraag

Vermits artikel 14 § 2 van het Milieuvergunningendecreet slechts een afwijking toelaat om redenen die zijn opgesomd in artikel 15 § 1, 7°, van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur, moet die motivatie uiteraard hierop betrekking hebben. Bij gebrek aan een dergelijk gemotiveerde aanvraag gebeurt de uitsluiting van de bovenvermelde documenten uit het openbaar onderzoek zonder meer onwettig.

In de milieuvergunningsaanvraag wordt gesteld:

“In toepassing van artikel 14 van het decreet van 28 juni 1985, ziet CCE EBUL zich genoodzaakt er uitdrukkelijk op te wijzen dat de bijlagen bij de huidige aanvraag niet ter beschikking van het publiek mogen worden gesteld. Dit gebod tot geheimhouding is gestoeld op: de nationale en militaire veiligheid (domein met beperkte toegang), de bestrijding van sabotage en terrorisme in de luchtvaartsector, de beperkingen opgelegd in de concessie”

Artikel 15 § 1, 7° van het decreet betreffende de openbaarheid bepaalt

“De in artikel 4 genoemde milieu-instanties wijzen de aanvraag tot openbaarmaking af, voorzover die betrekking heeft op milieu-informatie, indien ze van oordeel zijn dat het belang van de openbaarheid niet opweegt tegen de bescherming van één van de volgende belangen : 7° het vertrouwelijk karakter van commerciële en industriële informatie, wanneer deze informatie beschermd wordt om een gelegitimeerd economisch belang te vrijwaren, tenzij degene van wie de informatie afkomstig is, met de openbaarheid instemt.”

Met andere woorden, de vraag en toekenning tot uitsluiting van documenten tot het openbare onderzoek steunt op de foute juridische motieven, aangezien artikel 15 § 1, 7° betrekking heeft op geheimhouding op grond van economische motieven, niet omwille van redenen van nationale en militaire veiligheid. Dit wordt bevestigd door de parlementaire voorbereidingswerken bij het decreet (Memorie van toelichting, *Parl. St. VI. Parl.*, nr. 1732/1 (2002-2003), 49-50) die met betrekking tot die bepaling stellen:

“Artikel 14 § 2, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning diende vervangen te worden door een nieuwe bepaling. Het huidige artikel bepaalt immers het volgende: "De documenten welke krachtens dit decreet moeten worden meegedeeld, hoeven geen gegevens te bevatten waarvoor het handels- of fabricagegeheim geldt. De aanvrager is nochtans verplicht aan de adviesverlenende overheidsorganen alle gevraagde gegevens en inlichtingen te verstrekken. Hij die in welke hoedanigheid ook kennis krijgt van deze gegevens en inlichtingen, is gehouden tot verplichte geheimhouding ervan."

De bepaling beoogt dus de bescherming van de vertrouwelijke, aan een instantie meegedeelde, commerciële en industriële gegevens, die *in globo* als ondernemingsgegevens kunnen beschouwd worden. Er is daarbij geen sprake van militaire gegevens.

Dezelfde memorie van toelichting bij het artikel 15 § 2, 7° van het decreet betreffende de openbaarheid van bestuur, bevestigt dit nogmaals (nr. 1732/1, (2002-2003), 33):

“Voor milieu-informatie is vereist dat het moet gaan om de bescherming van een legitiem economisch belang, zijnde een belang dat gelegitimeerd is omwille van economische redenen. Zo zou bepaalde commerciële informatie, die door de exploitant al publiek is gemaakt of waarvoor geen redelijke beschermingsmaatregelen zijn genomen, toch onder de openbaarmaking kunnen vallen. Ook de omvang van de mogelijke schade en het competitief voordeel dat aan concurrenten zou worden geven door de openbaarmaking zijn elementen voor de bepaling van het legitiem economisch belang.”

Tenslotte willen we er op wijzen dat

- a. indien het de intentie was geweest de nationale en militaire veiligheid ter argumentatie te gebruiken ook moest verwezen worden naar punt 10° van artikel 15 § 2 van het decreet betreffende de openbaarheid van bestuur, dat precies betrekking heeft op “de openbare orde en veiligheid”. Dit is evenwel niet gebeurd.
- b. de nationale en militaire veiligheid nog steeds een federale bevoegdheid is en geenszins door een gemeentelijke autoriteit kan worden geïnterpreteerd of ingeschat
- c. er niet kan worden ingezien dat installaties die louter voor private doeleinden zijn bedoeld zouden kunnen vallen onder de uitzonderingsbepaling “openbare orde en veiligheid” (zie verder in 2.2.2.)
- d. bepalingen binnen de bilaterale concessie, tussen de beide vliegclubs enerzijds en de militaire overheid anderzijds, betreffende de exploitatie van het terrein voor burgerluchtvaartactiviteiten, geenszins als een argumentatie *pro* uitzonderingsmaatregelen op de ter plaatse geldende Vlaamse wetgeving kan worden geïnterpreteerd.

Er dient bijgevolg te moeten worden besloten dat de motivering van de beslissing in verband met de geheimhouding van bepaalde bijlagen niet pertinent is en bijgevolg de afwijkingsaanvraag niet kan schragen. Ten overvloede moet worden vastgesteld dat de verwijzing naar de beperkingen die in de concessie zouden staan, onbegrijpelijk is, nu de relevante bepalingen niet worden geciteerd in de beslissing.

Gelet op voorgaande dient dus te worden besloten dat indien sommige documenten of bijlagen van de aanvraag aan het openbare onderzoek worden onttrokken, het openbaar onderzoek is aangetast door onwettigheid (schending van art. 17 § 1, 1° VLAREM I)¹, en derhalve een substantiële formaliteit is geschonden die de rechtsgeldigheid van de latere milieuvergunning aantast.

2.1.2 Onwettigheid van de afwijkingsaanvraag

Het decreet op de milieuvergunning maakt geen uitzondering voor militaire inrichtingen en activiteiten, ook niet wat het “administratieve luik” betreft. Uit de door het Hof van Cassatie² bevestigde³ rechtspraak blijkt

¹ Art. 17 § 1, 1° bepaalt: “Ongeacht de klasse waartoe de geplande inrichting behoort, omvat het openbaar onderzoek over een vergunningsaanvraag: 1° het op bevel van de bevoegde burgemeester ter inzage leggen van de vergunningsaanvraag en zijn bijlagen gedurende dertig kalenderdagen bij de diensten van het gemeentebestuur.”

² Cass., 26 november 1999, C.97.0314.F.

dat die aanneemt dat de wetgeving inzake ruimtelijke ordening van toepassing is op militaire bouwwerken, waarbij wel een onderscheid wordt gemaakt tussen “zuiver militaire aangelegenheden” en andere. Wanneer we die rechtspraak toepassen op het decreet op de milieuvergunning en de uitvoeringsbesluiten ervan, met inbegrip van de regels inzake het bekendmaken van milieuvergunningsaanvragen en inzake openbaar onderzoek impliceert dit dat die wetgeving volledig van toepassing is op alle inrichtingen en activiteiten die *niet* kunnen gekwalificeerd worden als “zuiver militaire aangelegenheden”, zoals in voorliggend geval de vliegactiviteiten van de aanvrager⁴. Er moet dus worden aangenomen dat in de voorliggende zaak er geen reden is om een en ander geheim te houden en aan het openbaar onderzoek te onttrekken.

Verder moet worden vermeld dat bovenstaande juridische opmerkingen evenzeer opgaan voor de “passende beoordelingsplicht” en “verscherpte natuurtoets”. Artikel 36ter §3 e.v. van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu bevat op dit vlak immers geen afwijkings- of uitzonderingsbepalingen voor sites gelegen binnen militair domein.

Tot slot moet gesteld worden dat de onttrekking van de bijlagen in strijd is met het verdrag van Aarhus (Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieu-aangelegenheden).

Bij besluit stellen we dat de onttrekking van de bijlagen bij de milieuvergunningsaanvraag als onwettig dient te worden beschouwd.

2.2. ONVERGUNBAARHEID VAN FREQUENTE BURGERLIJKE VliegACTIVITEITEN VANAF HET MILITAIRE VliegVELD

In antwoord op het beroep tegen het niet-regulariseren van de uitbreiding van de vliegtuigloodsen op het militaire terrein, aangetekend door de Vliegclub Ursel (zaak A. 184.240/X-13.354), stelt de Raad van State in haar Arrest dd. 28/06/2010 (nr. 205.890):

“het betrokken militair domein is bijgevolg ingedeeld onder de gebieden bestemd voor ander grondgebruik en moet derhalve onderscheiden worden van woon-, industrie-, dienstverlenings-, landelijke en recreatiegebieden. In het betrokken militair domein mogen alleen woongelegenheden voorkomen die voor de goede werking van de militaire inrichtingen aldaar noodzakelijk zijn. Daaruit volgt dat in militair domein enkel militaire inrichtingen en woongelegenheden die voor de goede werking van die inrichtingen noodzakelijk zijn, kunnen worden toegelaten en dat bijgevolg inrichtingen met een recreatieve functie er principieel uitgesloten zijn.”

Hierop bestaat een uitzonderingsbepaling voor recreatief medegebruik (vroeger: artikel 145sexies, §2, derde lid DRO; nu artikel 4.4.4. Codex RO), maar deze dient uiterst strikt te worden toegepast. Een milieuvergunning is niet helemaal uit te sluiten, maar de frequentie moet dan uiterst occasioneel zijn. Het vergunnen van gebouwen past hier volgens de Raad van State in elk geval niet in.

In het geciteerde arrest oordeelde de Raad van State (RvS 28 juni 2010, nr. 205.890, vzw Vliegclub Ursel, p. 14):

“Het recreatief vliegen met motorvliegtuigen is een hoogdynamische recreatieve activiteit, zodat enkel de afgifte van een tijdelijke of voorwaardelijke vergunning tot de mogelijkheden behoort (overeenkomstig de voorwaarden in artikel 145sexies DRO). De bouw van vaste constructies die bedoeld zijn permanent ter plaatse te blijven staan (loodsen) kan niet op deze basis worden vergund”.

³ Rb. Namen, 24 juli 1996, *J.L.M.B.*, 1996, 1459; Luik, 15 april 1997, *J.L.M.B.*, 1997, 1496

⁴ Gaat het daarentegen wel om “zuiver militaire aangelegenheden”, dat is de gewestelijke milieuwetgeving er in beginsel ook op van toepassing, maar mag zulks er niet toe leiden dat door de toepassing van die regelgeving afbreuk wordt gedaan aan het operationeel houden of brengen van de militaire plaatsen of dat militaire geheimen worden prijs gegeven. Zulks lijkt er op neer te komen dat de burgerlijke overheden geen milieuvergunning kunnen weigeren voor dergelijke installaties en dat zij evenmin milieuvorwaarden kunnen opleggen die voor gevolg hebben dat afbreuk wordt gedaan aan die operationaliteit. Voorts zullen de regels inzake het bekendmaken van milieuvergunningsaanvragen en inzake openbaar onderzoek niet onverkort kunnen toegepast worden, omdat de toepassing ervan op gespannen voet staat met de bewaring van het militair geheim.

Op basis van dezelfde rechtspraak dient te worden aanvaard dat een milieuvergunning voor "permanent (zij het enkel tijdens weekends en feestdagen)" beoefenen van sportvliegerij (wat hier duidelijk wordt beoogd), onmogelijk kan worden toegekend.

Volgens artikel 145sexies, § 2, derde lid, van het DRO (huidige artikel 4.4.4 Vlaamse Codex RO) kunnen recreatieve activiteiten waarvan de inrichtingen onderworpen zijn aan de milieuvergunningsplicht "*hoe dan ook slechts op occasionele basis worden toegestaan*". De vraag of de beoogde activiteiten al dan niet occasioneel zijn, is een zaak van interpretatie, waarbij het begrip occasioneel correct moet worden uitgelegd. Specifiek voor motorcrossactiviteiten, als hoogdynamische activiteit, vermeldt de memorie van toelichting bij het decreet van 22 april 2005 hierbij het voorbeeld van een motorcross die maximaal drie keer per jaar wordt gehouden. In de aan de decretale regeling voor het recreatief medegebruik voorafgaande omzendbrief RO 99/01 van 2 maart 1999 over "*de advisering m.b.t. de verenigbaarheid van 'omlopen voor wedstrijden, test- en oefenritten met motorvoertuigen' zoals bepaald in rubriek 32.9, 1/ en 2/ van VLAREM I, Bijlage 1, vastgesteld bij artikel 1 van het besluit van de Vlaamse regering van 26 juni 1996*", is ook sprake van een "*beperkt aantal activiteiten (maximaal drie per jaar)*".

Hieruit dient besloten te worden dat de decreetgever de inname van de ruimte voor milieuvergunningsplichtige vormen van recreatief medegebruik heeft verbonden met een zeer lage frequentie van de activiteiten tot medegebruik. Aan de woorden "*op occasionele basis*" van artikel 145sexies van het D.R.O. moet derhalve een uiterst beperkte invulling worden gegeven (*in casu*: het organiseren van tien motorcrossweekends per jaar beantwoordt hier niet aan) (RvS 5 juli 2010, nr. 206.404, Van Rompaey, p.24).

Waar de milieuvergunning is gekoppeld aan een stedenbouwkundige vergunning (wat in dit dossier duidelijk het geval is; zie verder: 2.3.1 Milieutechnische eenheid) is de onvergundbaarheid dus compleet.

Bijgevolg kunnen de frequente sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse militaire vliegveld, inclusief de bijbehorende infrastructuur, onmogelijk vergund worden, waardoor onmogelijk positief kan worden ingegaan op de hier bedoelde milieuvergunningsaanvraag. Dit geldt zowel voor milieuvergunningen, als voor de eventueel daaraan gekoppelde stedenbouwkundige vergunningen (zie ook 2.5).

2.3. ONONTVANKELIJKHEID VAN DE MILIEUVERGUNNINGSAANVRAAG

2.3.1 Milieutechnische eenheid

Vlarem II (art 1.1.2-definities) definieert een milieutechnische eenheid als

"verschillende ingedeelde inrichtingen, met inbegrip van hun exploitatierrein en de overige onroerende goederen waarmee zij verbonden zijn, die als een geheel moeten worden beschouwd met het oog op het beoordelen van het nadeel dat zij kunnen berokkenen aan mens of milieu. Een gegeven dat kan wijzen op de aanwezigheid van een milieutechnische eenheid is de onderlinge geografische, materiële of operationele samenhang van inrichtingen, die gepaard gaat met een relatieve afscheiding van het geheel van deze inrichtingen ten opzichte van andere inrichtingen. Het feit dat verschillende inrichtingen een verschillend eigendomsstatuut hebben, belet niet dat zij een milieutechnische eenheid kunnen vormen."

Hieruit leiden we af dat de milieuvergunningsaanvraag onterecht werd losgekoppeld van twee andere recent toegekende Klasse 2 milieuvergunningen (Beslissing College van Burgemeester en Schepenen Knesselare 04/08/2010: Milieuvergunning Aeroclub Brugge: Exploitatie van een nieuwe inrichting: vliegclub en vliegschool (met clubhuis), brandstofopslag en verdeling voor de clubleden, stalling van vliegtuigen (regularisatie van de bestaande toestand sinds 1969); Milieuvergunning Vliegclub Ursel: Hernieuwing van een vergunning van een bestaande inrichting en de exploitatie van een inrichting die na wijziging of aanvulling van de indelingslijst vergunningsplichtig wordt; vliegschool en -club, opslag benzine(AVGAS) 6000L & 10000L, stalling vliegtuigen); dit aangezien het hier dezelfde activiteit, op hetzelfde terrein en met een directe operationele samenhang betreft. Teneinde de mogelijke cumulatieve milieuhinder van de totaliteit aan sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld correct te kunnen inschatten, is het noodzakelijk de drie bovenvermelde dossiers te combineren en opnieuw als één dossier in te dienen. Hierbij is het uitgesloten dat een Klasse 2 vergunning de lading zou dekken en dient voor

een regularisatie van deze sportvliegactiviteiten een Klasse 1 vergunning te worden bekomen (zie ook 2.3.2).

Bijgevolg dient deze milieuvergunningsaanvraag als onterecht losgekoppeld van twee andere milieuvergunningsaanvraagdossiers en dus als onontvankelijk te worden beschouwd.

2.3.2 Noodzaak aan Vlareem Klasse 1 milieuvergunning

In haar definitie van vliegvelden hanteert Vlareem rubriek 57.1 de volgende definitie en verwijst ze naar de Conventie van Chicago (1944):

“Terreinen voor vliegvelden met een start- en landingsbaan: Voor de toepassing van deze rubriek wordt onder vliegvelden verstaan de vliegvelden die beantwoorden aan de definitie van het Verdrag van Chicago van 1944 tot oprichting van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (bijlage 14 begrip ‘aerodrome’).”

Het Verdrag van Chicago (1944) stelt:

“Definition of ‘Aerodrome’ in Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944): A defined area on land or water (including any buildings, installations, and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.”

Of in het Nederlands vertaald:

“Definitie van ‘vliegveld’ in Annex 14 van de Conventie van de Internationale Burgerluchtvaart (Chicago, 1944): Een gebied op land of zee (inclusief gebouwen, installaties en toebehoren) gericht op het volledige of gedeeltelijke gebruik door aankomende, vertrekkende en aan de grond bewegende vliegtuigen.”

Vlareem rubriek 57.1.1 stelt dat wanneer het een vliegveld met een lengte van minder dan 800 m betreft, geldt de Klasse 2 milieuvergunningsplicht. Wanneer deze lengte meer dan 800 m bedraagt, is er nood aan een Klasse 1 milieuvergunning.

Dat hier met vliegveld meer dan enkel de zone voor landen en opstijgen wordt bedoeld, werd ook bevestigd door Hilde Crevits, toenmalig Minister van Leefmilieu in haar antwoord op de Parlementaire vraag aangaande burgervliegactiviteiten in Habitatrichtlijngebied (Urssel), gesteld door de heer André Van Nieuwkerke (dd. 23/04/2009):

“...Een eerste element is het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning en de uitvoeringsbesluiten ervan. Het decreet stelt dat terreinen voor vliegvelden vergunningsplichtig zijn. Gaat het over terreinen met een start- en landingsbaan van minder dan 800 meter, dan zijn het terreinen van klasse 2. Zijn het terreinen van ten minste 800 meter, dan zijn het terreinen van klasse 1. Voor de toepassing van die rubriek wordt onder vliegvelden verstaan, de vliegvelden die beantwoorden aan de definitie van het Verdrag van Chicago van 1944 tot oprichting van de internationale luchtvaartorganisatie. Dan gaat het over bijlage 14 en het begrip ‘aérodrome’...”

Het voorwerp van hier bedoelde vergunningsaanvraag kan dan ook geenszins een door de gemeente uit te reiken Klasse 2 milieuvergunning betreffen en moet wel degelijk een Klasse 1 vergunning worden aangevraagd.

2.3.3 Onvolledigheid van het dossier

Het milieuvergunningsaanvraagdossier is onvolledig aangezien de verplicht toe te voegen bijlage H3 niet wordt vermeld als zijnde toegevoegd aan de bijlage bij het milieuvergunningsaanvraagdossier. Bijgevolg moet worden verondersteld dat de bijlage H3 geen onderdeel vormt van de voorliggende milieuvergunningsaanvraag.

Het ontbreken van deze bijlage vormt een schending van art. 5, §§ en 3 VLAREM I. De – niet correct aangehaalde (zie 2.1) – geheimhouding van de bijlagen op basis van Artikel 14 van het Milieuvergunningendecreet kan enkel worden aangewend om bepaalde documenten aan het openbaar onderzoek te onttrekken. De aanvraag zelf moet wel degelijk alle vereiste documenten en bijlagen bevatten. Dit wordt bevestigd door de letterlijke bewoordingen van artikel 14, eerste lid, van het Milieuvergunningendecreet.

Bijgevolg dient de milieuvergunningsaanvraag als onvolledig en dus onontvankelijk te worden beschouwd.

2.4. ONWENSELIJKHEID VAN SPORTVliegACTIVITEITEN VANAF HET URSELSE VliegVELD

Zoals ook reeds herhaaldelijk werd gesteld door de Knesselaarse Gemeentelijke Milieu-adviesraad (meest recente negatief advies aangaande de sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld: dd. 29/04/2010) en de Gemeentelijk Commissie Ruimtelijke Ordening, conflicteren de sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld overduidelijk met de andere waarden en gebruiksfuncties van het gebied, dewelke voornamelijk gericht zijn op zachte recreatie, natuurbehoud en de ervaring van stilte, zoals gesteld op zowel Europees, Vlaams, provinciaal en of gemeentelijk niveau, waardoor de sportvliegactiviteiten als onverenigbaar met het gebied moeten worden beschouwd.

2.4.1 Onverenigbaarheid met andere gebruiksfuncties

De sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld zorgen voor heel wat conflicten met andere gebruiksfuncties. Zo wordt in het Knesselaarse Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) letterlijk gesteld dat *"het vliegveld Ursel als een specifiek dagrecreatief knooppunt beschouwd wordt"*, maar ook dat *"het Drongengoed als natuur- en landschapsknooppunt wordt beschouwd"* en dat *"hier geen hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur ontwikkeld kunnen worden"*.

Verder werd het Drongengoed terecht aangewezen als Grote Eenheid Natuur binnen het Vlaams Ecologisch Netwerk en lezen we in het GRS: "Recreatie binnen dit gebied moet zeker mogelijk zijn, maar blijft ondergeschikt aan de prioritaire natuurfunctie van het gebied" en "Bovendien maakt het Drongengoedbos in grote mate deel uit van twee potentiële stiltegebieden."

Dat een hoogdynamische activiteit als de sportvliegerij niet kan verzoend worden met de hoge recreatieve, natuurlijke en landschappelijke waarden ligt dan ook voor de hand. Hier moeten duidelijke keuzes gemaakt worden! Het GRS stelt daarom terecht voor de sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld af te bouwen; een stelling dewelke ook de gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening en Milieuraad reeds meermaals werd onderschreven.

De ecologische en landschappelijke kwaliteit betekent verder een enorme troef voor de regio: cijfers van Toerisme Meetjesland tonen een groei van de plaatselijke toeristische sector, gericht op de zachte recreatie binnen het Meetjeslandse buitengebied. Dit toerisme staat voor heel wat plaatselijke tewerkstelling, zoals café's, hoevertoerisme, B&B,...

Door het weigeren van deze milieuvergunning wordt een duidelijke keuze voor de prioritaire natuurfunctie en de zachte recreatie in het gebied gemaakt. Het zou tevens een duidelijk gemeentelijk engagement pro plaatselijke toeristische sector betekenen, waarin rekening wordt gehouden met de opinie van het plaatselijke middenveld, zoals weerspiegeld in de meervoudige adviezen van de Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening en Milieuraad.

2.4.2 Onverenigbaarheid met Europese natuurbehoudsdoelstellingen

Het Drongengoed, inclusief het militaire domein en de startbanen, is geklasseerd als Europees Habitatrichtlijngebied. Deze Europese richtlijn heeft tot doel:

“bij te dragen tot het waarborgen van de biologische diversiteit door het instandhouden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna en beoogt de instandhouding of het herstel van wilde dier- en plantensoorten.”

In uitvoering van Natuurdecreet art. 36 tris moet elke administratieve overheid, binnen haar bevoegdheden, ongeacht de bestemming van het betrokken gebied, alle nodige maatregelen om:

a) elke verslechtering van de natuurkwaliteit en het natuurlijk milieu van de habitats van bijlage I van dit decreet en van de habitats van de soorten vermeld in de bijlagen II, III en IV van dit decreet evenals de niet in bijlage IV van dit decreet genoemde en op het grondgebied van het Vlaamse Gewest geregeld voorkomende soorten trekvogels in een speciale beschermingszone te vermijden;

b) elke betekenisvolle verstoring van een soort vermeld in de bijlagen II, III of IV van dit decreet evenals de niet in bijlage IV van dit decreet genoemde en op het grondgebied van het Vlaamse Gewest geregeld voorkomende soorten trekvogels in een speciale beschermingszone te vermijden.

Het is duidelijk dat sportvliegerij (zie onder meer rapport "Verstoringsgevoeligheid van vogels - Update literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie" van Krijgsveld et al (2008)) dat een ernstige verstoring betekent voor avifauna zoals nachtzwaluw en wespandief (bijlage IV-soorten en doelsoorten voor het Drongengoed). Er worden geen maatregelen voorgesteld om de impact van deze ernstige verstoring te voorkomen of te compenseren.

Omdat het de absolute topgebieden zijn, dwingt Europa Vlaanderen passende maatregelen te treffen om hier maximale bescherming van flora en fauna te bieden, zelfs waar het bestaande activiteiten betreft (o.a. HvJ, 13 juni 2002, zaak C-117/00). Het vergunnen van een inherent natuurversturende activiteit/hinderlijke inrichting staat dan ook op gespannen voet met die Europese rechtsplicht.

In dit verband dient eraan te worden herinnerd dat de impact van sportvliegactiviteiten op het natuurlijke milieu in verschillende wetenschappelijke studies⁵ als zeer ernstig werd beschouwd. Hieruit volgt dat dient te worden aangenomen dat de sportvliegactiviteiten onverenigbaar zijn met de beoogde Europese natuurbehoudsdoelstellingen voor het Drongengoed.

2.4.3 De onverenigbaarheid met het potentieel als stiltegebied

In de VLAREM II wetgeving zijn de richtwaarden voor geluid in open lucht opgenomen. Voor landelijke gebieden zijn de richtwaarden overdag 40 dB(A)⁶. Uit onderzoek van een geluidsmeting van de provincie Oost-Vlaanderen in 1991-1992 blijkt dat de sportvliegerij in het gebied deze richtwaarden ruimschoots overschrijdt met geluidsniveaus van 57 tot 65 dB(A).

In hun literatuurstudie stellen Krijgsveld et al. (2008)⁷ dat gemiddeld genomen de versturende effecten van recreatie vanuit de lucht zwaarder zijn dan deze door recreatie op het land. Verstoring door vliegtuigen wordt met name kritisch voor vogels wanneer de frequentie van vliegtuigpassages hoog is (bv. nabije vliegvelden), of wanneer één verstoring grote effecten heeft door bijvoorbeeld een lage vlieghoogte

⁵ DECLER, K. (Ed.) (2007). Europees beschermde natuur in Vlaanderen en het Belgisch deel van de Noordzee: habitattypen: dier- en plantensoorten. Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, 2007(1). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek: Brussel : Belgium. ISBN 978-90-403-0267-1. 584 pp.

REIJNEN, M.J.S.M., G. Veenbaas & R.P.B. Foppen (1992). Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties. Dienst Weg- en Waterbouwkunde van Rijkswaterstaat, DLO-Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek. NIVO, Delft. 91 pp.

KRIJGSVELD K.L., SMITS R.R., VAN DER WINDEN J. (2008). Verstoringsgevoeligheid van vogels. Update literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie. Bureau Waardenburg bv, Rapport 08-173. Culemborg, Nederland.

MARÉCHAL, P. (1989a). Foeragegedrag, voedselkeuze en de relatie met milieu-omstandigheden bij nachtzwaluwen *Caprimulgus europaeus*. Vogeljaar 37: 345-356 pp.

MARÉCHAL, P. (1989b). Overwegingen bij en voorstellen tot herstel en behoud van de broedhabitat van de nachtzwaluw *Caprimulgus europaeus*. Vogeljaar 37: 361-368 pp.

⁶ Decibel is een logaritmische schaal om verhoudingen in geluidsvermogen aan te duiden. Elke verhoging met 10 decibel betekent een vergroting in geluidsvermogen met een factor 10. Een verhoging met 20 dB betekent dus een factor 100, een verhoging met 30 dB een factor 1000, enzoverder. De gemeten geluidsvermogens als gevolg van de sportvliegactiviteiten vanaf het Urselse vliegveld betekenen dus een geluidsdruk, dewelke ongeveer 100x hoger ligt dan de richtwaarden voor het buitengebied.

⁷ KRIJGSVELD, K.L., R.R. SMITS, J. VAN DER WINDEN (2008). Verstoringsgevoeligheid van vogels. Update literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie. Bureau Waardenburg bv, Rapport 08-173. Culemborg, Nederland. 245 pp.

in een kwetsbaar gebied (broedvogels, broedkolonies). Hoogte en afstand bepalen mede het geluid waaraan een vogel wordt blootgesteld. Maar ook het visuele aspect, namelijk de bedreiging die de vogel ervaart door het vliegtuig, verandert met hoogte en afstand. De in de literatuur aangetroffen maximale vlieghoogte waarbij gedragsveranderingen werden waargenomen bedroeg 3100 m (gemiddeld 650 m), voor vliegafstanden was dit 9000 m (gemiddeld 2500 m). Zowel het geluid dat een vliegtuig produceert als het feit dat hij over grote afstand in de lucht zichtbaar is, spelen dus een rol in het optreden van verstoring van vogels door vliegtuigen. Meer specifiek blijken sportvliegtuigen een grote impact op vogels te hebben: het verstoringseffect van dit type vliegtuig is groot. Alleen helikopters veroorzaken meer verstoring. Ze toonden vooral aan dat de hiermee gepaarde sterke geluiden en lage vliegbewegingen een sterk nadelig invloed hebben op de broedkansen van roofvogels, zoals havik, die toch wel als broedvogel mag verwacht worden in een dergelijk uitgestrekt bosgebied.

Verder werden ook grote zoogdieren, zoals ree, en zelfs nachtzwaluw, één van de Vlaamse doelsoorten voor het Drongengoedgebied en Europees beschermd, aangeduid als zeer gevoelig voor dergelijke verstoring. Naast het afschrikkende effect kan lawaai de sociale contacten binnen dezelfde diersoorten en de prooi/roofdier-relaties ontregelen. Veel diersoorten zijn voor het jagen of voor de voortplanting immers sterk afhankelijk van geluidssignalen.

Het bosdecreet bepaalt verder dat het in alle openbare bossen, dus ook in het Drongenoed, *nota bene* het grootste bosgebied van Oost-Vlaanderen, verboden is de rust in het bos en van de bezoekers op welke wijze ook te verstoren. De doorsnee wandelaar ervaart de stilte en de rust als zeer waardevol. Rustverstoringen worden dan ook zoveel mogelijk geweerd uit het bos: radio's, motorvoertuigen en natuurlijk, vliegtuigen. Zonder vliegtuigen zou het Drongengoed kunnen uitgroeien tot één van de belangrijkste stiltegebieden van Vlaanderen.

De hinder van het vliegen, meer specifiek de geluidshinder, is verder een aspect dat de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening raakt. Aldus bepaalt artikel 4.3.1 § 2 Codex RO dat de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld in het licht van onder meer de hinderaspecten, waarbij de vergunnende overheid ook rekening houdt met de in de omgeving bestaande toestand. Uit geen enkele van de documenten van de aanvraag blijkt in welk opzicht de exploitant maatregelen heeft gepland om die geluidshinder naar omliggende gebieden te beperken.

Vlaams minister voor Leefmilieu, Natuur en Cultuur wenst het aantal stiltegebieden in Vlaanderen uit te breiden (zie beleidsnota minister Schauvliege, OD 74). Het Drongengoedgebied is een potentieel stiltegebied, één van de weinige in Oost-Vlaanderen. Enkel vliegactiviteiten belemmeren dit potentieel.

Het is dan ook evident dat hier duidelijk voor de stilte wordt gekozen en de milieuvergunning niet wordt toegekend.

3. CONCLUSIE

In deze conclusie dringt Natuurpunt en Partners Meetjesland er bij het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Knesselare op aan negatief te reageren op de voorliggende milieuvergunningaanvraag en daarmee blijkt te geven van een duidelijke keuze voor een kwaliteitsvolle leefomgeving voor mens en natuur in de ruime omgeving van Knesselare en Ursel.