

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

J. KOKOTT

van 29 november 2007¹

I — Inleiding

1. Het verzoek om een prejudiciële beslissing heeft betrekking op richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten², in haar oorspronkelijke versie (hierna: „MEB-richtlijn”). In het geding zijn maatregelen op de luchthaven Luik-Bierset, die kennelijk tot doel hadden deze luchthaven beter geschikt te maken voor luchtvrachtvervoer, met een toegenomen aantal nachtvluchten als gevolg. Het gaat in wezen om de vraag onder welke voorwaarden bij wijzigingen van de infrastructuur van een luchthaven een milieueffectbeoordeling vereist is, en in het bijzonder of daarbij rekening moet worden gehouden met een nagestreefde toename van het luchtverkeer.

1 — Oorspronkelijke taal: Duits.

2 — PB L 175, blz. 40.

II — Rechtskader

2. Artikel 1 van de MEB-richtlijn definieert haar werkingssfeer evenals een aantal begrippen:

„1. Deze richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

2. In deze richtlijn wordt verstaan onder:

Project:

— de uitvoering van bouwwerken of de totstandbrenging van andere installaties of werken,

- andere ingrepen in natuurlijk milieu of landschap, inclusief de ingrepen voor de ontginning van bodemschatten; vergunning wordt verleend, de projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, met name gezien hun aard, omvang of ligging, worden onderworpen aan een beoordeling van die effecten.

Opdrachtgever:

Deze projecten worden omschreven in artikel 4.”

De aanvrager van een vergunning voor een particulier project of de overheidsinstantie die het initiatief tot een project neemt;

4. Artikel 3 omschrijft het voorwerp van de milieueffectbeoordeling:

Vergunning:

Het besluit van de bevoegde instantie of instanties waardoor de opdrachtgever het recht verkrijgt om het project uit te voeren.

„Bij de milieueffectbeoordeling wordt op passende wijze een identificatie, beschrijving en beoordeling, op grond van elk geval afzonderlijk en overeenkomstig de artikelen 4 tot en met 11, gegeven van de directe en indirecte effecten van een project op de volgende factoren:

3. [...]”

— mens, dier en plant;

3. Artikel 2, lid 1, bakent het doel van de MEB-richtlijn af:

— bodem, water, lucht, klimaat en landschap;

„1. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om te verzekeren dat, voordat een

— de interactie tussen de in het eerste en tweede streepje genoemde factoren;

- de materiële goederen en het culturele erfgoed.”
- lange afstand, alsmede van vliegvelden⁽²⁾ met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter.

5. Artikel 4 bepaalt welke projecten moeten worden beoordeeld:

[...]

„1. Projecten van de in bijlage I genoemde categorieën worden onder voorbehoud van artikel 2, lid 3, onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.

(²) In deze richtlijn verstaat men onder ‚vliegvelden’ die vliegvelden die beantwoorden aan de definitie van het Verdrag van Chicago van 1944 tot oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (bijlage 14).”

2. Projecten van de in bijlage II genoemde categorieën worden onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10 indien de lidstaten van oordeel zijn dat hun kenmerken zulks noodzakelijk maken.

Met het oog hierop kunnen de lidstaten met name bepaalde projecttypes die aan een beoordeling moeten worden onderworpen, specificeren of criteria en/of drempelwaarden vaststellen die noodzakelijk zijn om te bepalen welke projecten van de in bijlage II genoemde categorieën moeten worden onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.”

6. Vliegvelden worden in bijlage I, punt 7, vermeld:

„Aanleg van autosnelwegen, autowegen⁽¹⁾, spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over

7. Bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart bevat normen voor het gehele gebied waarin vliegtuigen zich op een vliegveld en bij het starten en landen bewegen, dus voor start- en landingsbanen, rolbanen en het luchtruim in de omgeving van het vliegveld. Voorts worden hierin de signalen voor het gebruik van het vliegveld door vliegtuigen geregeld.

8. Bijlage II, punt 10, sub d, bij de MEB-richtlijn vermeldt onder meer kleinere vliegvelden:

„Aanleg van wegen, havens (met inbegrip van visserijhavens) en luchthavens (projecten die niet zijn opgenomen in bijlage I)”

9. Bijlage II, punt 12, heeft betrekking op wijzigingen in projecten:

project of van een projecttype en van het milieu dat hierdoor kan worden beïnvloed;

„Wijzigingen in projecten van bijlage I en projecten van bijlage I die uitsluitend of hoofdzakelijk dienen voor het ontwikkelen en beproeven van nieuwe methoden of producten en die niet langer dan één jaar worden gebruikt.”

b) de lidstaten, onder meer op grond van de bestaande kennis en beoordelingsmethoden, menen dat redelijkerwijs van een opdrachtgever mag worden verlangd dat hij de gegevens verzamelt.

10. Artikel 5 regelt welke informatie in het kader van een milieueffectbeoordeling moet worden verstrekt:

2. De informatie die de opdrachtgever overeenkomstig lid 1 moet verstrekken, moet ten minste het volgende bevatten:

„1. Bij projecten die krachtens artikel 4 moeten worden onderworpen aan een milieueffectbeoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10, treffen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de opdrachtgever in passende vorm de in bijlage III bedoelde informatie verstrekt, voor zover:

— een beschrijving van het project met informatie omtrent vestigingsplaats, aard en omvang;

— een beschrijving van de beoogde maatregelen om belangrijke nadelige effecten te vermijden, te beperken en zo mogelijk te verhelpen;

a) de lidstaten deze informatie van belang achten in een bepaald stadium van de vergunningsprocedure en voor de specifieke kenmerken van een specifiek

— de nodige gegevens om de vermoedelijke significante milieueffecten van het project te kunnen bepalen en beoordelen;

- een niet-technische samenvatting van de in het eerste, tweede en derde streepje bedoelde gegevens. (water-, lucht- en bodemverontreiniging, geluidshinder, trillingen, licht, warmte, straling, enz.) tengevolge van het functioneren van het voorgenomen project.

3. [...]”

[...]

11. De krachtens artikel 5, lid 1, te verstrekken informatie wordt in bijlage III nader toegelicht:

„1. Beschrijving van het project, met in het bijzonder:

4. Een beschrijving⁽¹⁾ van de waarschijnlijk significante milieueffecten van het voorgestelde project ten gevolge van:

- een beschrijving van de fysieke kenmerken van het gehele project en de eisen met betrekking tot het gebruik van grond en terrein tijdens de constructie- en bedrijfsfasen;
- het bestaan van het project;
- een beschrijving van de voornaamste kenmerken van de productieprocessen, bijvoorbeeld aard en hoeveelheden van de gebruikte materialen;
- het gebruik van de natuurlijke hulpbronnen;
- een prognose van de aard en hoeveelheid van de verwachte residuen en emissies
- de lozing van verontreinigende stoffen, het ontstaan van milieuhinder en de eliminering van afvalstoffen;

en beschrijving van de methode die de opdrachtgever heeft gebruikt voor de milieueffectbeoordeling.

[...]

(¹) Deze beschrijving zou betrekking moeten hebben op de directe, en in voorkomend geval op de indirecte, secundaire en cumulatieve effecten op korte, middellange en lange termijn, permanent en tijdelijk, positief en negatief van het project."

12. De richtlijn is volgens de verwijzende rechter vrijwel woordelijk in het relevante nationale recht overgenomen.

III — Feiten, procesverloop en prejudiciële vragen

13. Het hoofdgeding is gebaseerd op een beroep dat is ingesteld door omwonenden van de luchthaven Luik-Bierset in België. Deze luchthaven beschikt reeds sinds geruime tijd over een landingsbaan van duidelijk meer dan 2 100 meter. Uitgaande van een door een derde verrichte economische studie heeft het Waalse Gewest besloten om op deze luchthaven luchtvrachtverkeer gedurende 24 uur per dag te ontwikkelen.

14. Het Waalse Gewest en de Société de développement et de promotion de l'aéroport de Liège-Bierset (vennootschap voor ontwikkeling en promotie van de luchthaven

Luik-Bierset; hierna: „SAB”) hebben met twee luchtvrachtmaatschappijen overeenkomsten gesloten. Over de eerste, met de vennootschap Cargo Airlines Ltd (CAL), van een niet nader bepaalde datum, werd aan het Hof geen verdere informatie verstrekt. De tweede, met de koerierdienst TNT, van 26 februari 1996 (hierna: „overeenkomst”), wordt echter nauwkeurig beschreven.

15. Volgens verzoekers is in deze overeenkomst met name geregeld dat:

- de hoofdlandingsbaan (23L/05R) van de luchthaven over de gehele lengte volledig moet functioneren en over een landingsstelsel moet beschikken;
- de parallelle landingsbaan (23R) uiterlijk op 1 maart 1996 uitgerust moet zijn;
- de parallelle baan 23L/05 tot 45 meter moet worden verbreed en aan de normen voor het manoeuvreren van een Airbus 300 moet voldoen;
- baan 23ML van twee extra high-speedafslagen moet worden voorzien, en de toren van de luchtverkeersleiding moet worden verplaatst;

- zich recht tegenover de belangrijkste sorteerinrichting van TNT een nieuwe parkeerzone van 18 ha moet bevinden;
 - de parkeerzone in de richting van de hangar voor vliegtuigonderhoud moet worden uitgebreid en verbonden moet zijn met de nieuwe high-speed afslag;
 - er een controletoren wordt gebouwd en een bevoorradingscentrum voor brandstof met een minimumcapaciteit van 1 miljoen liter beschikbaar wordt gesteld, dat op verzoek van TNT moet worden uitgebreid;
 - de luchthaven 24 uur per dag en 365 dagen per jaar open moet zijn en er een passende stroombron ter beschikking moet staan voor de activiteiten van TNT (ongeveer 2 000 ampère), met een extra reservebron die een ononderbroken energievoorziening garandeert, hetgeen een vergunning voor de bouw van twee hoogspanningscabines van 15 kV noodzakelijk maakt.
16. CAL heeft in 1996, en TNT in maart 1998 een begin gemaakt met de nachtvluchten.
17. Verzoekers klagen over zeer sterke geluidshinder, vooral 's nachts, en over de gevolgen daarvan voor hun slaap en hun gezondheid. Zij eisen op grond van civielrechtelijke aansprakelijkheid vergoeding van de schade die zij hebben geleden door het gebruik van de in de overeenkomst van 26 februari 1996 bedoelde infrastructuur, en verbod om deze infrastructuur te gebruiken.
18. Verzoekers stellen dat voorafgaand aan de afgifte van de bouw- en exploitatievergunningen die noodzakelijk zijn om de in de overeenkomst van 26 februari 1996 bedoelde werkzaamheden uit te voeren, geen milieueffectbeoordeling is verricht. Bijgevolg zijn de vergunningen die nodig zijn om deze overeenkomst uit te voeren, onrechtmatig, en is dus zowel de in deze vergunningen bedoelde infrastructuur als het gebruik ervan onrechtmatig.
19. De Rechtbank van eerste aanleg te Luik heeft de vordering ten dele toegewezen. In tweede instantie is zij echter afgewezen door het Hof van Beroep te Luik. Het Hof van Beroep was onder meer van oordeel dat de richtlijn het begrip luchthaven aan de hand van de lengte van haar start- en landingsbaan en niet aan de hand van de installaties naast de baan, zoals hangars of een verkeerstoren, definieert. De baan is echter niet wezenlijk gewijzigd. Bovendien heeft bijlage I van de MEB-richtlijn betrekking op de „aanleg”

van een vliegveld en bijlage II ervan op wijzigingen in projecten van bijlage I, dat wil zeggen wijzigingen in het kader van de aanleg.

20. Met het cassatieberoep tekenen verzoekers bezwaar aan tegen de uitlegging van het begrip project door het Hof van Beroep.

21. Tegen deze achtergrond legt het Hof van Cassatie het Hof de volgende prejudiciële vragen voor:

„1) Vormt een overeenkomst tussen de overheid en een particuliere onderneming, die gesloten is met de bedoeling dat deze onderneming zich vestigt op het terrein van een luchthaven die over een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter beschikt, waarin nauwkeurig wordt beschreven welke infrastructuurwerken zullen worden uitgevoerd met betrekking tot de aanpassing van de start- en landingsbaan, zonder dat deze verlengd wordt, en de bouw van een verkeerstoren, teneinde vluchten van wide-body-vliegtuigen 24 uur per dag en 365 dagen per jaar mogelijk te maken, en waarin zowel nacht- als dagvluchten zijn voorzien zodra de onderneming is gevestigd, een project in de zin van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals van toepassing vóór de wijziging ervan bij richtlijn 97/11/EEG van de Raad van 3 maart 1997?

2) Beantwoorden de werkzaamheden tot wijziging van de infrastructuur van een bestaande luchthaven met de bedoeling deze aan te passen aan een geplande uitbreiding van het aantal nacht- en dagvluchten, zonder verlenging van de start- en landingsbaan, aan het begrip project, waarvoor een milieueffectstudie moet worden verricht in de zin van de artikelen 1, 2 en 4 van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985, zoals van toepassing vóór de wijziging ervan bij richtlijn 97/11/EEG van de Raad van 3 maart 1997?

3) Moet de lidstaat, ook al wordt de geplande uitbreiding van de activiteiten van een luchthaven niet rechtstreeks genoemd in de bijlagen bij richtlijn 85/337/EEG, bij het onderzoek van het mogelijke milieueffect van de aan de infrastructuur van deze luchthaven aangebrachte wijzigingen om deze toename van activiteiten op te vangen, niettemin rekening houden met deze uitbreiding?”

22. Aan de schriftelijke en de mondelinge behandeling is deelgenomen, van de zijde van de omwonenden van de luchthaven, door de verzoekers Abraham e.a., Beaujean e.a. en Descamps e.a., telkens met eigen opmerkingen, evenals door de verweersters in cassatie SAB en TNT, door het Koninkrijk België en de Tsjechische Republiek en door de Commissie.

IV — Beoordeling rechtens

23. Volgens artikel 4, lid 1, en bijlage I, punt 7, van de MEB-richtlijn dient, voorafgaand aan de afgifte van een vergunning voor de aanleg van vliegvelden met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter, verplicht een milieueffectbeoordeling te worden uitgevoerd.

24. Wijzigingen in dergelijke projecten respectievelijk de aanleg van andere vliegvelden worden overeenkomstig artikel 4, lid 2, en bijlage II, punten 10 respectievelijk 12, van de MEB-richtlijn slechts aan een milieueffectbeoordeling onderworpen indien de lidstaten dit gezien de kenmerken ervan noodzakelijk achten. Met het oog hierop kunnen de lidstaten met name bepaalde projecttypes die aan een beoordeling moeten worden onderworpen, specificeren of criteria en/of drempelwaarden vaststellen die noodzakelijk zijn om te bepalen voor welke projecten van de in bijlage II genoemde categorieën een beoordeling dient plaats te vinden.

25. Volgens vaste rechtspraak kent artikel 4, lid 2, van de MEB-richtlijn de lidstaten een beoordelingsmarge toe die ingeperkt wordt door de verplichting van artikel 2, lid 1, van die richtlijn om projecten die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, met name gezien hun aard, omvang of ligging,

aan een beoordeling van die effecten te onderwerpen.³

26. De vragen van het Hof van Cassatie hebben in deze context enerzijds betrekking op de betekenis van de overeenkomst over de aanpassing van de luchthaven aan de behoeften van het vrachtverkeer en anderzijds op de vraag of wijzigingen aan een luchthaven die niet de start- en landingsbaan betreffen, kunnen worden beschouwd als een project dat aan een milieueffectbeoordeling moet worden onderworpen en of de activiteiten van de luchthaven bij de beoordeling van haar milieueffecten in aanmerking moeten worden genomen.

27. De uitlegging en de toepassing van de MEB-richtlijn moeten zich oriënteren naar het in artikel 2, lid 1, neergelegde doel, dat projecten die, met name gezien hun aard, omvang of ligging, aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, vóór de afgifte van een vergunning worden onderworpen aan een beoordeling van die effecten.⁴ Tegen deze achtergrond is het zinvol de vragen in omgekeerde volgorde te beantwoorden.

3 — Arresten van 24 oktober 1996, Kraaijeveld e.a. (C-72/95, Jurispr. blz. I-5403, punt 50); 21 september 1999, Commissie/Ierland (C-392/96, Jurispr. blz. I-5901, punt 64); 29 april 2004, Commissie/Portugal (C-117/02, Jurispr. blz. I-5517, punt 82); 2 juni 2005, Commissie/Italië (C-83/03, Jurispr. blz. I-4747, punt 19), en 8 september 2005, Commissie/Spanje (C-121/03, Jurispr. blz. I-7569, punt 87).

4 — Arrest van 23 november 2006, Commissie/Italië (C-486/04, Jurispr. blz. I-11025, punt 36). Zie ook de in voetnoot 3 aangehaalde arresten.

28. Ik zal derhalve om te beginnen in punt A onderzoeken of de activiteiten van een luchthaven respectievelijk de uitbreiding daarvan, bij de beoordeling van de milieueffecten in aanmerking moeten worden genomen. In het licht van het antwoord op deze vraag zal ik dan in punt B nagaan in hoeverre wijzigingen aan een luchthaven moeten worden beschouwd als een project waarvoor een beoordeling in de zin van de MEB-richtlijn vereist is. In punt C zal ik ten slotte ingaan op de eerste vraag, die betrekking heeft op een bijzonderheid van de aan het geding ten grondslag liggende maatregelen. Deze zijn namelijk in eerste instantie in een overeenkomst neergelegd. Derhalve rijst de vraag hoe de overeenkomst in het beoordelingsstelsel van de MEB-richtlijn moet worden ingedeeld, en met name of overeengekomen maatregelen eventueel aan een milieueffectbeoordeling hadden moeten worden onderworpen.

A — *De derde prejudiciële vraag*

29. Met de derde vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of het luchtverkeer op een luchthaven respectievelijk de uitbreiding daarvan, tot de in aanmerking te nemen milieueffecten behoort. Aanleiding hiervoor is het argument, dat de wijzigingen van de infrastructuur van de luchthaven Luik-Bierset tot een uitbreiding van de activiteiten op deze luchthaven hebben geleid.

30. De twijfels van het Hof van Cassatie vloeien voort uit het feit dat de uitbreiding van de activiteiten van een luchthaven in de MEB-richtlijn niet uitdrukkelijk wordt vermeld. Tegelijkertijd volgt uit de bepalingen van de richtlijn duidelijk dat deze wél in aanmerking moet worden genomen.

31. Volgens artikel 3 van de MEB-richtlijn heeft de milieueffectbeoordeling namelijk betrekking op de directe en indirecte effecten van een project. Uit de bepalingen betreffende de door de opdrachtgever te verstrekken informatie in artikel 5, lid 1, van de MEB-richtlijn blijkt dat het begrip indirecte effecten ruim moet worden opgevat en in het bijzonder ook de effecten van de exploitatie van een project omvat. Zo is in de voetnoot bij bijlage III, punt 4, bijvoorbeeld bepaald dat de beschrijving betrekking moet hebben op de directe, en in voorkomend geval op de indirecte, secundaire en cumulatieve effecten op korte, middellange en lange termijn, permanent en tijdelijk, positief en negatief van het project. Volgens bijlage III, punt 1, derde gedachtestreepje, behoren tot de effecten in het bijzonder de aard en hoeveelheid van de verwachte residuen en emissies ten gevolge van het *functioneren* van het voorgenomen project, dat wil zeggen ten gevolge van de daar plaatsvindende activiteiten.

32. De in artikel 5, lid 1, en bijlage III van de MEB-richtlijn bedoelde informatie behoeft weliswaar alleen maar te worden verstrekt

wanneer de lidstaten van mening zijn dat zij van belang is en redelijkerwijs van de opdrachtgever kan worden verwacht. De beoordelingsbevoegdheid die de lidstaten hierdoor wordt toegekend, is echter niet onbeperkt.⁵

33. Bij een luchthaven zijn aard en omvang van het nagestreefde luchtverkeer evenals de hieruit voortvloeiende milieueffecten van belang. Ook kan over het algemeen van de opdrachtgever redelijkerwijs worden verwacht dat hij de desbetreffende informatie overlegt. Het zou dan ook in strijd zijn met de richtlijn indien geen informatie over het luchtverkeer respectievelijk de effecten van een uitbreiding ervan zou behoeven te worden verstrekt.

34. De aldus te verstrekken informatie over een nagestreefde uitbreiding van het luchtverkeer dient volgens artikel 8 van de MEB-richtlijn in het kader van de vergunningsprocedure in aanmerking te worden genomen.

35. Op de derde vraag moet derhalve worden geantwoord dat de effecten van de wijziging van de infrastructuur van een luchthaven voor het milieu in de zin van de MEB-richtlijn ook de daarmee nagestreefde uitbreiding van de activiteiten van de luchthaven omvatten.

⁵ — Arrest van 19 september 2000, *Linster* (C-287/98, *Jurispr.* blz. 1-6917, punt 37).

B — *De tweede prejudiciële vraag*

36. Met de tweede vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of bij wijzigingen van de infrastructuur van een bestaande luchthaven een beoordeling van de milieueffecten vereist is wanneer de betrokken werkzaamheden geen verlenging van de start- en landingsbaan inhouden. Het gaat dus om de vraag, aan de hand van welke criteria moet worden beoordeeld of voorafgaand aan wijzigingen van de infrastructuur van een luchthaven een milieueffectbeoordeling vereist is.

Aanleg van een vliegveld in de zin van bijlage I, punt 7, van de MEB-richtlijn

37. Volgens artikel 4, lid 1, en bijlage I, punt 7, van de MEB-richtlijn dient bij de aanleg van vliegvelden met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter een milieueffectbeoordeling te worden uitgevoerd.

38. Alhoewel de luchthaven Luik-Bierset reeds bestond voordat de betwiste maatregelen werden overeengekomen en uitgevoerd, stellen Beaujean e.a. zich op het standpunt dat het hier om de aanleg van een vliegveld gaat. De geplande renovatie van de hoofdlandingsbaan met inbegrip van de installatie van een landingsstelsel

en de verbreding van de parallelle baan tot 45 meter komen in wezen neer op de aanleg van een nieuwe baan. De werkzaamheden hebben een aanzienlijke toename van het vrachtverkeer op de luchthaven mogelijk gemaakt (toename met een factor 464 tussen 1994 en 1998). Descamps e.a. delen dit standpunt en benadrukken bovendien dat de maatregelen er een voorwaarde voor waren dat de tot dan toe overdag benutte luchthaven ook voor nachtvluchten kon worden gebruikt.

39. Uit een arrest over een Spaans spoorwegproject⁶ kan worden afgeleid dat een project ook dan als nieuw kan worden aangemerkt wanneer reeds infrastructuur bestond. In dit arrest oordeelde het Hof dat de ontubbing van een reeds bestaand spoorwegtracé niet als een loutere wijziging van een vroeger project in de zin van bijlage II, punt 12, van de MEB-richtlijn moet worden beschouwd, maar als de aanleg van een spoorwegtraject voor spoorverkeer over lange afstand in de zin van bijlage I, punt 7. Relevant achtte het in dit verband de overweging dat het project een aanzienlijk milieueffect zou kunnen hebben.

40. Deze gedachte kan principieel ook op projecten in verband met vliegvelden worden toegepast. Bijlage I, punt 7, van de MEB-richtlijn vermeldt naast het begrip vliegveld weliswaar als enig criterium de lengte van de start- en landingsbaan, maar de milieueffecten van een luchthaven, die volgens de

strekking van de richtlijn doorslaggevend zijn, zijn ook van andere factoren afhankelijk.

41. De lengte van de start- en landingsbaan is bepalend voor het type vliegtuigen dat de luchthaven kan gebruiken en zodoende voor de mogelijke effecten van individuele starts en landingen. Grotere vliegtuigen hebben langere banen nodig.

42. Het aantal mogelijke vluchten is echter afhankelijk van verdere infrastructuurelementen, bijvoorbeeld elektronische geleidingssystemen voor starts en landingen, installaties voor de afhandeling van vliegtuigen, parkeerruimte en de capaciteit van het luchtruim.

43. In welke mate van een luchthaven daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt, dat wil zeggen de hoogte van de vraag naar luchtverkeersdiensten, hangt bovendien af van de mate waarin de luchthaven met de betrokken vraagmarkten is verbonden en van haar concurrentiepositie ten opzichte van aanbieders van vergelijkbare diensten.

44. Als aanleg van een vliegveld kunnen echter slechts maatregelen worden begrepen die althans delen van het vliegveld betreffen.

6 — Arrest van 16 september 2004, Commissie/Spanje (C-227/01, Jurispr. blz. I-8253, punten 46 e.v.).

Welke elementen deel uitmaken van een vliegveld volgt in eerste instantie uit de definitie in bijlage 14 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, waarnaar bijlage I, punt 7, van de MEB-richtlijn verwijst.

45. Aangezien deze regelgeving echter geen betrekking heeft op de milieueffecten van vliegvelden, maar op hun veiligheid, dient het begrip vliegveld in de zin van de MEB-richtlijn ook milieurelevante infrastructuur te omvatten die weliswaar niet in bijlage 14 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart wordt genoemd, maar die onlosmakelijk is verbonden met de hierin gedefinieerde wezenlijke bestanddelen. In dit verband moet vooral worden gedacht aan de gebouwen voor de afhandeling van passagiers en vracht.

46. Infrastructuur die wellicht door het luchtverkeer is aangetrokken, maar die nauwer verband houdt met andere project-categorieën, bijvoorbeeld de vervoersinfrastructuur aan de grond, hotels, kantoorgebouwen en industrieterreinen, kan echter niet bij het vliegveld worden ingedeeld.

47. Bovendien is een afbakening vereist ten opzichte van de *wijziging* van de aanleg van een vliegveld overeenkomstig bijlage II, punt 12. Maatregelen in verband met een bestaand vliegveld kunnen derhalve alleen als aanleg van een vliegveld worden

gekwificeerd wanneer zij, wat hun milieueffecten betreft, kunnen worden gelijkgesteld met de aanleg van een nieuw vliegveld.

48. Dit betekent dat als maatregelen betreffende bestaande luchthavens die als aanleg van een vliegveld moeten worden beschouwd, in het bijzonder in aanmerking komen een duidelijke verlenging van de banen, die de luchthaven geschikt maakt voor vliegtuigtypes met aanzienlijk sterkere milieueffecten, of een nieuwe oriëntatie van de banen, die tot andere vliegroutes bij start en landing leiden.

49. Het kan echter ook niet worden uitgesloten dat in uitzonderlijke gevallen de capaciteit van de luchthaven ook door maatregelen die niet rechtstreeks verband houden met de lengte en de oriëntatie van de banen, zo sterk wordt uitgebreid dat zij moeten worden gelijkgesteld met de aanleg van een nieuw vliegveld. Indien de luchthaven oorspronkelijk wegens ontoereikende afhandelingscapaciteiten en parkeerplaatsen reeds door een klein aantal vluchten lang geblokkeerd was, kan bijkomende capaciteit op deze gebieden een aanzienlijke toename van het luchtverkeer tot gevolg hebben. Dit geldt in het bijzonder voor maatregelen waardoor vroegere militaire vliegvelden met lange banen voor de burgerluchtvaart worden opengesteld.

50. De vraag of de betwiste maatregelen betreffende de luchthaven Luik-Bierset moeten worden gelijkgesteld met de aanleg van een vliegveld, kan op grond van de aan het Hof ter beschikking gestelde informatie niet worden beoordeeld. Doorslaggevend is, of de capaciteit van de luchthaven door de maatregelen dermate is uitgebreid dat de milieueffecten van de uitbreiding moeten worden gelijkgesteld met die van de aanleg van een nieuw vliegveld.

51. Derhalve moet in het bijzonder aandacht worden besteed aan het argument, dat als gevolg van deze maatregelen het vrachtvervoer met een factor 464 is gestegen en nachtvluchten mogelijk werden. Met name de uitbreiding van de bedrijfstijden kan aanzienlijke gevolgen voor het milieu hebben.

52. Samenvattend stel ik vast dat een wijziging van de infrastructuur van een bestaande luchthaven met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter als aanleg van een vliegveld in de zin van bijlage I, punt 7, van de MEB-richtlijn moet worden beschouwd en dus aan een milieueffectbeoordeling dient te worden onderworpen, indien zij, wat de milieueffecten betreft, overeenkomt met de aanleg van een nieuw vliegveld.

Wijziging van een vliegveld in de zin van bijlage II, punt 12, en bijlage I, punt 7, van de MEB-richtlijn

53. Indien de betwiste maatregelen niet als aanleg van een vliegveld in de zin van bijlage I, punt 7, van de MEB-richtlijn moeten worden beschouwd, kan een verplichting tot uitvoering van een milieueffectbeoordeling ook voortvloeien uit artikel 4, lid 2, juncto bijlage II, punt 12, van de MEB-richtlijn. Voorwaarde is in eerste instantie dat de maatregelen als wijziging in een project van bijlage I moeten worden beschouwd.

54. Het Koninkrijk België, SAB en TNT benadrukken evenwel met klem dat wijzigingen van bestaande vliegvelden niet binnen de werkingssfeer van de MEB-richtlijn vallen. Uit de formulering van bijlage I, punt 7, en bijlage II, punt 12 — wijziging van de aanleg van een vliegveld met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter — blijkt volgens deze partijen dat alleen een wijziging in de loop van het oorspronkelijke bouwproces wordt bedoeld. Indien ook een wijziging van een reeds aangelegd vliegveld bedoeld zou zijn, zou in bijlage I, punt 7, niet over de aanleg van een vliegveld worden gerept, maar alleen over het vliegveld zelf, zoals het geval was met de andere projectcategorieën van bijlage I, bijvoorbeeld raffinaderijen, warmtecentrales en afvalverwerkingsinstallaties.

55. Deze uitlegging, die door de Commissie, de Tsjechische Republiek en de omwonenden van de luchthaven wordt afgewezen, is echter niet dwingend. Gezien de strekking van de MEB-richtlijn dient het gebruik van het begrip „aanleg” veeleer zo te worden begrepen, dat een project in de zin van de MEB-richtlijn overeenkomstig de definitie van „project” in artikel 1, lid 2, de bouw van installaties of andere ingrepen in natuur en landschap omvat, maar niet de loutere wijziging van het gebruik van bestaande installaties.⁷

56. Uit artikel 1, lid 1, en artikel 2, lid 1, en uit de eerste, de vijfde, de zesde, de achtste en de elfde overweging van de considerans van de MEB-richtlijn volgt dat haar wezenlijke doel erin bestaat dat projecten die gezien hun aard, omvang of ligging aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, voor de afgifte van een vergunning aan een beoordeling van die effecten worden onderworpen.⁸

57. Dit doel zou niet worden bereikt indien de beoordeling zich bij de in bijlage I, punt 7,

genoemde verkeersinfrastructuurprojecten, met name vliegvelden, uitsluitend tot het oorspronkelijke bouwproces zou beperken. Ook maatregelen die na de aanleg van een vliegveld worden genomen, kunnen aanzienlijke milieueffecten hebben.

58. Daarom gaat het Hof niet alleen algemeen ervan uit dat de MEB-richtlijn een ruime werkingssfeer en een breed doel heeft⁹, maar hanteert het ook een ruime uitlegging van het begrip wijziging in een project in de zin van bijlage II, punt 12. Het past dit ook toe op projecten van bijlage II, hoewel bijlage II, punt 12, uitdrukkelijk slechts projecten van bijlage I vermeldt.¹⁰

59. In het arrest WWF e.a. heeft het deze rechtspraak ook toegepast op de herstructurering van een vliegveld dat noch voor, noch na de wijziging de volgens bijlage I, punt 7, voor een verplichte milieueffectbeoordeling vereiste omvang had. De herstructurering van het vliegveld mocht volgens het Hof niet

7 — In beginsel zouden de milieueffecten van mogelijke gebruikswijzen van een installatie reeds bij de bouw ervan moeten zijn onderzocht, zodat de uitkomsten van dit onderzoek bij beslissingen over latere wijzigingen van het gebruik in aanmerking kunnen worden genomen.

8 — Zie arresten Linster (aangehaald in voetnoot 5, punt 52) en Commissie/Spanje (aangehaald in voetnoot 6, punt 47), evenals de in voetnoot 3 aangehaalde arresten.

9 — Arresten Kraaijeveld e.a. (aangehaald in voetnoot 3, punten 31 en 39) en Commissie/Spanje (aangehaald in voetnoot 6, punt 46).

10 — Arrest Kraaijeveld e.a. (aangehaald in voetnoot 3, punt 40) en arrest van 16 september 1999, WWF e.a. (C-435/97, Jurispr. blz. I-5613, punt 40).

bij voorbaat, los van de mogelijke milieueffecten, van de werkingssfeer van de MEB-richtlijn worden uitgesloten.¹¹

60. Aangezien dus zelfs wijzigingen van kleinere vliegvelden principieel binnen de werkingssfeer van de MEB-richtlijn vallen, dient deze richtlijn — zoals de Commissie benadrukt — zeker te worden toegepast op wijzigingen van grotere vliegvelden, waarvan de aanleg verplicht aan een beoordeling zou moeten worden onderworpen.

61. In tegenstelling tot de maatregelen die ten grondslag lagen aan het arrest WWF e.a., heeft in casu echter geen verlenging van een baan plaatsgevonden. De met de baan verband houdende maatregelen beperkten zich kennelijk tot het herstel van een landingsbaan en de voorziening ervan met een landingssysteem, de verbreding van een parallelle baan en de aanleg van twee afslagen.

62. De verwijzende rechter beperkt zich dan ook uitdrukkelijk tot de vraag, of het project ook zonder baanverlenging aan een beoordeling moet worden onderworpen. Het Koninkrijk België, SAB en TNT zijn van mening dat dit uitgesloten is, aangezien de MEB-richtlijn als enig kenmerk van een vliegveld de lengte van de start- en landingsbaan vermeldt.

63. Dit kenmerk is echter, zoals ook de Commissie benadrukt, alleen bedoeld om grotere projecten, die in elk geval moeten worden beoordeeld, af te bakenen van kleinere projecten, die slechts behoeven te worden beoordeeld indien zij aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.¹² Deze mogelijke effecten en niet de verlenging van een baan zijn derhalve doorslaggevend voor de beoordelingsplicht. Een baanverlenging duidt er alleen in belangrijke mate op, dat aanzienlijke milieueffecten kunnen (en soms zeker zullen) optreden. Dit betekent echter niet dat andere aspecten van een project buiten beschouwing mogen worden gelaten.

64. Samenvattend stel ik derhalve vast dat de wijziging van de infrastructuur van een bestaande luchthaven met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter, die niet kan worden gelijkgesteld met de aanleg van een nieuw vliegveld, volgens artikel 4, lid 2, bijlage I, punt 7, en bijlage II, punt 12, van de MEB-richtlijn aan een milieueffectbeoordeling moet worden onderworpen, wanneer het project gezien zijn aard, omvang of ligging aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

11 — Arrest WWF e.a. (aangehaald in voetnoot 10, punt 49). Nog duidelijker is de conclusie van advocaat-generaal Mischo van 29 april 1999, WWF e.a. (C-435/97, Jurispr. blz. I-5613, punt 43).

12 — Zie punten 23 e.v. van deze conclusie.

C — *De eerste prejudiciële vraag*

de MEB-richtlijn de milieueffecten van een project moeten worden beoordeeld, dient deze beoordeling volgens artikel 2, lid 1, voorafgaand aan de afgifte van de vergunning voor het project plaats te vinden.

1. De overeenkomst als project

65. Blijkens de bewoordingen van de eerste vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of een overeenkomst als een project in de zin van de MEB-richtlijn kan worden beschouwd.

66. Partijen zijn evenwel terecht van opvatting dat een overeenkomst als zodanig niet kan worden gelijkgesteld met de uitvoering van bouwwerkzaamheden of de totstandbrenging van andere installaties of werken dan wel andere ingrepen in natuurlijk milieu of landschap overeenkomstig de definitie van project in artikel 1, lid 2, van de MEB-richtlijn, en in de bijlagen I en II niet als project worden genoemd. Een overeenkomst kan weliswaar betrekking hebben op dergelijke projecten, maar het sluiten ervan is nog geen project.

68. De Tsjechische Republiek en de Commissie achten het mogelijk een overeenkomst als een vergunning te beschouwen indien zij naar nationaal recht dezelfde gevolgen heeft als een vergunning. Volgens artikel 1, lid 2, zou dit betekenen dat de overeenkomst het besluit van de bevoegde instantie(s) moet bevatten waardoor de opdrachtgever het recht verkrijgt om het project uit te voeren.

69. Volgens Descamps e.a., TNT, SAB en het Koninkrijk België verleent de overeenkomst echter niet het recht tot uitvoering van de bouwwerkzaamheden. Voor de omschreven projecten zijn immers officiële vergunningen vereist. Dit is in de overeenkomst zelfs uitdrukkelijk erkend.

2. De overeenkomst als vergunning

67. Enkele betrokkenen stellen echter de vraag aan de orde, of de overeenkomst neerkomt op het verlenen van een vergunning voor een project. Wanneer krachtens

70. Met name de Commissie verwijst echter naar een verdere mogelijkheid, die principieel ertoe kan leiden dat een overeenkomst als een vergunning wordt beschouwd. Het Hof heeft uit de systematiek en de doelstellingen van de MEB-richtlijn afgeleid dat een

goedkeuringsbesluit kan bestaan uit verschillende fasen, waaruit telkens een verplichting tot uitvoering van een milieueffectbeoordeling kan voortvloeien.¹³ Het feit dat verdere vergunningen vereist zijn, sluit dus niet noodzakelijk uit dat een milieueffectbeoordeling reeds in een vroeg stadium dient plaats te vinden, eventueel reeds in de eerste fase.¹⁴ Uit de eerste overweging van de considerans van de MEB-richtlijn volgt namelijk dat de bevoegde instantie in een zo vroeg mogelijk stadium rekening moet houden met de milieueffecten van het betrokken project.¹⁵

71. Volgens deze rechtspraak bestrijkt de MEB-richtlijn ook handelingen die binnen de werkingssfeer van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's¹⁶ vallen. Het argument van het Koninkrijk België, SAB en TNT, dat de mogelijke toepasbaarheid van richtlijn 2001/42 *ratione materiae* uitsluit dat de overeenkomst binnen de werkingssfeer van de MEB-richtlijn valt, houdt dan ook geen steek.

72. Derhalve moet worden onderzocht of de overeenkomst als deel van een uit verschillende fasen bestaande vergunningsprocedure moet worden beschouwd.

73. Volgens vaste rechtspraak is sprake van een in verschillende fasen verlopende vergunningsprocedure in de zin van de MEB-richtlijn, wanneer naar nationaal recht verschillende op elkaar volgende besluiten vereist zijn om een vergunning voor een project te verlenen.¹⁷ Het Koninkrijk België stelt echter — in een ander verband — dat de overeenkomst juridisch geen voorwaarde voor de geplande werkzaamheden is. Indien deze stelling juist is, is de overeenkomst geen deel van een uit verschillende fasen bestaande vergunningsprocedure in de zin van de bestaande rechtspraak.

74. Dit doet de vraag rijzen of tot een in verschillende fasen verlopende vergunningsprocedure ook wettelijk niet voorziene fasen van de wilsvorming behoren.

75. Het doel van een milieueffectbeoordeling bestaat erin, dat een besluit over een project op basis van informatie over de milieueffecten en met deelneming van het publiek wordt genomen. Het onderzoek van de milieueffecten maakt het mogelijk, in de zin van de eerste overweging van de considerans van de MEB-richtlijn en het in artikel 174, lid 2, van het Verdrag verankerde voorzorgsbeginsel het ontstaan van vervuiling of hinder te voorkomen in plaats van nadien de gevolgen ervan te bestrijden. Het vereiste van deelneming van het publiek impliceert dat

13 — Arrest van 4 mei 2006, *Barker* (C-290/03, Jurispr. blz. I-3949, punt 45).

14 — Arrest van 7 januari 2004, *Wells* (C-201/02, Jurispr. blz. I-723, punt 52).

15 — Arrest *Wells* (aangehaald in voetnoot 14, punt 51).

16 — PB L 197, blz. 30.

17 — Arrest *Wells* (aangehaald in voetnoot 14, punt 52).

deze deelneming het besluit over het project nog kan beïnvloeden.¹⁸

76. Alhoewel de MEB-richtlijn de beoordeling van de milieueffecten formeel gezien vastknoopt aan het begrip vergunning, zou zij haar doel niet kunnen bereiken indien de beslissing over een project feitelijk reeds zou zijn genomen voordat überhaupt een formele vergunningsprocedure op gang is gekomen.

77. De overeenkomst dient derhalve als eerste fase van een in verschillende fasen verlopende vergunningsprocedure te worden beschouwd, indien en voor zover zij de beoordelingsvrijheid van de bevoegde nationale instanties in de daarop volgende vergunningsprocedure inperkt.

78. Het feit dat de beoordelingsvrijheid formeel gezien intact blijft, hetgeen door meerdere partijen wordt benadrukt, is hierbij op zich nog niet doorslaggevend. Een onafhankelijke en onpartijdige administratieve besluitvorming die ten volle rekening houdt met de uitkomsten van een eventuele milieueffectbeoordeling en de deelneming van het publiek, kan namelijk reeds in het gedrang

komen doordat de politiek verantwoordelijke instanties zich duidelijk voor het project hebben uitgesproken. Ook verplichtingen tot schadevergoeding vanwege de niet-verlening van vergunningen — zoals die mogelijk reeds voortvloeien uit punt 8, sub c, of punt 9 van de overeenkomst — kunnen de beoordelingsvrijheid inperken.

79. De vraag of de overeenkomst in deze vorm de beoordelingsvrijheid van de bevoegde instanties beperkt, zoals in het bijzonder Abraham e.a. en Beaujean e.a. betogen, is een vraagstuk van nationaal recht, dat door de bevoegde nationale rechters moet worden beoordeeld.

3. De overeenkomst als koppeling van deelprojecten

80. Ook al is de overeenkomst niet van invloed op de beoordelingsvrijheid van de voor de afgifte van de vergunning bevoegde instanties, kan zij in het kader van een milieueffectbeoordeling toch een functie hebben die in de prejudiciële verwijzing althans in bedekte termen wordt vermeld en vooral in het betoog van Abraham e.a. wordt onderstreept. Het gaat volgens de verwijzende rechter namelijk om de totstandbrenging van een combinatie van installaties waardoor belangrijke structuren van een vliegveld met een baan van meer dan 2 100 meter worden gewijzigd.¹⁹

18 — Zie arrest van 23 november 2005, Verenigd Koninkrijk/ Commissie (T-178/05, Jurispr. blz. II-4807, punt 57), betreffende richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275, blz. 32).

19 — Zie blz. 154 van de prejudiciële beschikking.

81. Het vraagstuk van de combinatie van afzonderlijke projecten is van belang omdat de individuele overeengekomen maatregelen, ieder op zich genomen, kennelijk niet de drempel bereikten die een milieueffectbeoordeling noodzakelijk zou maken. De omwonenden van de luchthaven stellen desalniettemin, dat deze maatregelen in hun totaliteit aanzienlijke (nadelige) gevolgen voor het milieu hebben.

82. Het Hof heeft reeds vastgesteld dat de MEB-richtlijn zich ertegen verzet dat meerdere gelijksoortige projecten of verschillende gedeelten van een traject op zich worden beschouwd, zonder rekening te houden met hun cumulatieve werking.²⁰ Dit strookt met artikel 5, lid 1, en bijlage III, punt 4, die een beschrijving van de cumulatieve milieueffecten verlangen. Deze cumulatieve effecten dienen overeenkomstig artikel 8 van de MEB-richtlijn bij het besluit over het project in aanmerking te worden genomen.

83. In casu gaat het weliswaar om meerdere verschillende deelprojecten, maar deze worden door de overeenkomst met elkaar verbonden tot een globaal project dat tot doel heeft twee ondernemingen in staat te stellen de luchthaven Luik-Bierset voor bepaalde vormen van vrachtvervoer te gebruiken. Zelfs indien deze deelprojecten niet het voorwerp zijn van een gemeenschappelijk

goedkeuringsbesluit, betekent dit niet dat zij op zich mogen worden beoordeeld. Bij ieder besluit dienen veeleer de cumulatieve effecten van de deelprojecten in het kader van het globale project te worden beoordeeld en op adequate wijze in aanmerking te worden genomen.

84. Ten slotte wil ik erop wijzen dat een milieueffectbeoordeling, indien zij vereist zou zijn, niet per se uitdrukkelijk verband zou moeten houden met de overeenkomst of de deelprojecten. Het kan niet worden uitgesloten dat de milieueffecten van een uitbreiding van het luchtverkeer met inbegrip van de nachtvluchten op de luchthaven Luik-Bierset reeds in het kader van andere procedures in toereikende mate zijn onderzocht. Partijen en de lagere instantie verwijzen in dit verband naar verschillende planningsbeslissingen en programma's. Indien deze gebaseerd waren op een toereikende beoordeling van de milieueffecten met deelneming van het publiek, zou in een later stadium niet opnieuw een beoordeling vereist zijn geweest.²¹

4. Tussenresultaat

85. In het licht van het voorgaande moeten aanzien van de eerste vraag worden

20 — Arresten Commissie/Ierland (aangehaald in voetnoot 3, punt 76) en Commissie/Spanje (aangehaald in voetnoot 6, punt 53).

21 — Zie arrest van 11 augustus 1995, Commissie/Duitsland (Großkrotzenburg) (C-431/92, Jurispr. blz. I-2189, punten 41 e.v.), en arrest Commissie/Spanje (aangehaald in voetnoot 6, punt 56).

- vastgesteld dat een overeenkomst tussen de overheid en een particuliere onderneming, die gesloten is met de bedoeling dat deze onderneming zich vestigt op het terrein van een luchthaven die over een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter beschikt, waarin nauwkeurig wordt beschreven welke infrastructuurwerken zullen worden uitgevoerd met betrekking tot de aanpassing van de start- en landingsbaan, zonder dat deze verlengd wordt, en de bouw van een verkeerstoren, teneinde vluchten van wide-body-vliegtuigen 24 uur per dag, 365 dagen per jaar mogelijk te maken, en waarin zowel nacht- als dagvluchten zijn voorzien zodra de onderneming is gevestigd,
- geen project in de zin van de MEB-richtlijn is,
 - echter als eerste fase van een in verschillende fasen verlopende vergunningsprocedure een milieueffectbeoordeling kan vereisen, indien en voor zover zij de beoordelingsvrijheid van de bevoegde nationale instanties in de daarop volgende vergunningsprocedure inperkt, en
 - de daarin opgenomen deelprojecten verbindt tot een globaal project, waarvan de gevolgen in het kader van de verlening van de deelvergunningen in hun totaliteit in aanmerking moeten worden genomen.

V — Conclusie

86. Ik geef het Hof derhalve in overweging, de vragen als volgt te beantwoorden.

„Derde vraag:

De gevolgen van een wijziging van de infrastructuur van een luchthaven voor het milieu in de zin van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, omvatten ook de daarmee nagestreefde uitbreiding van de activiteiten van de luchthaven.

Tweede vraag:

De wijziging van de infrastructuur van een bestaande luchthaven met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter moet als aanleg van een vliegveld in de zin van bijlage I, punt 7, van richtlijn 85/337 worden beschouwd en dus overeenkomstig artikel 4, lid 1, van deze richtlijn aan een milieueffectbeoordeling worden onderworpen, indien zij wat de milieueffecten betreft, overeenkomt met de aanleg van een nieuw vliegveld.

Indien de wijziging van de infrastructuur van een bestaande luchthaven met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter niet kan worden gelijkgesteld met de aanleg van een nieuw vliegveld, moet zij volgens artikel 4, lid 2, bijlage I, punt 7, en bijlage II, punt 12, van richtlijn 85/337 aan een milieueffectbeoordeling worden onderworpen wanneer het project gezien zijn aard, omvang of ligging aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

Eerste vraag:

Een overeenkomst tussen de overheid en een particuliere onderneming, die gesloten is met de bedoeling dat deze onderneming zich vestigt op het terrein van een luchthaven die over een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 meter beschikt, waarin nauwkeurig wordt beschreven welke infrastructuurwerken zullen worden uitgevoerd met betrekking tot de aanpassing van de start- en landingsbaan, zonder dat deze verlengd wordt, en de bouw van een verkeersstoren, teneinde vluchten van wide-body-vliegtuigen 24 uur per dag, 365 dagen per jaar mogelijk te maken, en waarin zowel nacht- als dagvluchten zijn voorzien zodra de onderneming is gevestigd,

- is geen project in de zin van de MEB-richtlijn,

- kan echter als eerste fase van een in verschillende fasen verlopende vergunningsprocedure een milieueffectbeoordeling vereisen, indien en voor zover zij de beoordelingsvrijheid van de bevoegde nationale instanties in de daarop volgende vergunningsprocedure inperkt, en

- verbindt de daarin opgenomen deelprojecten tot een globaal project waarvan de gevolgen in het kader van de verlening van de deelvergunningen in hun totaliteit in aanmerking moeten worden genomen.”