

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 192.260 van 8 april 2009
in de zaak A. 190.798/VII-37.298.**

In zake : de NV BEN AIR FLIGHT ACADEMY,
die woonplaats kiest bij
advocaat Chr. LESAFFER,
kantoor houdende te ANTWERPEN,
Ankerrui 26-30

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat S. RONSE,
kantoor houdende te KORTRIJK,
President Kennedypark 6, bus 24.

verzoekende partij in tussenkomst :

de VZW VERLENGING NOOIT,
die woonplaats kiest bij
advocaten I. LARMUSEAU en H. SCHOUKENS,
kantoor houdende te GENT,
Kasteellaan 141.

DE Wnd. VOORZITTER VAN DE VIIe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat de NV BEN AIR FLIGHT ACADEMY (afgekort : de NV BAFA) op 22 december 2008 heeft ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van het besluit van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur van 24 oktober 2008 waarbij de Internationale Luchthaven Antwerpen de vergunning verkrijgt om tot 17 juni 2024 het vliegveld te Deurne, Borsbeek en Mortsel verder in bedrijf te houden en te veranderen;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door eerste auditeur E. LANCKSWEERDT;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan de partijen;

Gelet op de beschikking van 19 februari 2009 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 19 maart 2009;

Gehoord het verslag van staatsraad A. VANDENDRIESSCHE;

Gehoord de opmerkingen van advocaat Chr. LESAFFER, die verschijnt voor de verzoekende partij, van advocaat S. RONSE, die verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat H. SCHOUKENS, die verschijnt voor de verzoekende partij in tussenkomst;

Gehoord het eensluidend advies van eerste auditeur E. LANCKSWEERDT;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. De feiten

1.1. De verzoekende partij is een vennootschap met als maatschappelijk doel het exploiteren van een school voor de opleiding van privé- en beroepspiloten en het opleiden van boordpersoneel voor luchtvaartuigen, het organiseren en afnemen van alle mogelijke checks en examens dienstig voor de vergunning van piloot, instructeur-piloot en boordpersoneel en het organiseren van refresher cursussen en seminaries. (...).

1.2. Op 24 februari 2004 dient de Internationale Luchthaven Antwerpen een milieuvergunningsaanvraag in voor het verder in bedrijf houden en veranderen (door wijziging en toevoeging) van een luchthaven gelegen te Deurne, Borsbeek en Mortsel. Het betreft een vliegveld en aanhorigheden met een start- en landingsbaan van 1.510 meter en met een gras piste met een totale lengte van 1.070 meter.

1.3. Op 17 juni 2004 beslist de bestendige deputatie van de provincieraad van Antwerpen de gevraagde vergunning te verlenen voor een termijn van twintig jaar, zij het mits oplegging van een hele reeks bijzondere voorwaarden. Een

van die voorwaarden is dat het aantal trainings- en touringvluchten (op jaarbasis) op termijn moet worden beperkt. Tegen 2010 mogen nog 23.000 trainingsvluchten en 13.000 touringvluchten plaatsvinden op jaarbasis, tegen 2023 respectievelijk nog 19.500 en 10.000.

1.4. Tegen het besluit van de bestendige deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 17 juni 2004 wordt administratief beroep ingesteld door de exploitant, de gemeente Borsbeek en de stad Mortsel.

De exploitant vraagt onder meer om de beperkingen in aantal en in tijd die betrekking hebben op de touringvluchten te schrappen.

1.5. Op 30 december 2004 beslist de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur de beroepen gedeeltelijk gegrond te verklaren en een aantal wijzigingen aan te brengen in het besluit van de bestendige deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 17 juni 2004. De wijzigingen hebben betrekking op de opgelegde bijzondere voorwaarden. Een van die wijzigingen bestaat erin dat de beperking van het aantal touringvluchten ongedaan wordt gemaakt. De beperking van het aantal trainingsvluchten blijft evenwel behouden.

1.6. Met het arrest van de Raad van State nr. 182.767 van 8 mei 2008 wordt het ministerieel besluit van 30 december 2004 vernietigd in toepassing van artikel 14quinquies van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.7. Na dit vernietigingsarrest wordt de beroepsprocedure hernomen. In dit kader worden een aantal adviezen uitgebracht en brengt de exploitant van de luchthaven een aantal bijkomende opmerkingen aan.

1.8. Op 24 oktober 2008 wordt de thans bestreden beslissing genomen. Voor de onderhavige zaak zijn enkel de overwegingen met betrekking tot de beperking van het aantal vluchten van belang. Zij luiden :

"Overwegende dat in het bestreden besluit als bijzondere voorwaarde een afbouw werd opgelegd van het aantal trainingsvluchten en het aantal touringvluchten; dat eveneens werd opgelegd dat de trainings- en touringvluchten op zaterdag en zondag enkel toegelaten zijn tussen 9.00u en 12.00u en tussen 14.00u en 18.00u; dat tijdens de hoorzitting op de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie door de exploitant werd voorgesteld om de lokale trainingsvluchten (zogenaamde 'touch-go's ') te verbieden op

zondag en vóór 9.00u en na 18.00u op andere dagen; dat verder wordt voorgesteld om deze vluchten alleen zaterdag toe te laten mits er gebruik wordt gemaakt van toestellen met een geluidscertificaat van < 75 dB(A);

Overwegende dat de exploitant in een e-mail van 24 oktober 2008 aan de voorzitter van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie de volgende bemerkingen maakt:

'Op het ogenblik van indienen van het verzoekschrift werd een materiële fout gemaakt inzake de gebruikte tijdseenheid waar het de touch and go trainingsvluchten betrof. Aangezien bij het opstellen van het verzoekschrift het zomertijd van toepassing was, werd voor het einduur van dergelijke vluchten 18.00u weergegeven. Deze tijdsaanduiding is echter weergegeven in UTC-tijd (Universal Time Coordination) wat gebruikelijk is in de luchtvaart en waar twee uur moet bijgerekend worden om de lokale Belgische tijd op dat ogenblik weer te geven. Het verzoek van de exploitant betrof zodoende de mogelijkheid om deze vluchten toe te laten tot 20.00u lokale tijd. Deze vraag wordt hierbij bevestigd.

Op het ogenblik van indienen van het verzoekschrift kreeg de exploitant alleen mondelinge informatie betreffende het geluidsniveau van de trainingstoestellen (Piper PA-28-161) nadat deze uitgerust zouden zijn met een geluidsdemper. De informatie welke toen aan de luchthaven werd bezorgd stelde dat het geluidsniveau zou dalen tot 'om en bij de 75 dBA'. Op dit ogenblik zijn de officiële geluidscertificaten van de betrokken toestellen wel beschikbaar en worden u heden nog gefaxt. Uit deze certificaten - afgeleverd door het Directoraat-generaal luchtvaart van de FOD Mobiliteit - blijkt dat voorafgaand aan de plaatsing van de geluidsdempers het geluidsniveau 78,7 dBA bedroeg en na de installatie nog maar 75,9 dBA. Wij verzoeken u dan ook het in de milieuvergunning opgelegde maximum geluidsniveau voor deze vluchten op zaterdag te bepalen op 76 dBA'.

Overwegende dat het gepast is rekening te houden met de bemerking inzake het einduur voor de trainingsvluchten in zoverre dat 18.00u UTC overeenkomt met lokale tijd 19.00u (zomertijd) of 20.00u (wintertijd); dat de algemene regel conform het VLAREM is dat luidruchtige activiteiten zoveel mogelijk moeten vermeden worden na 19.00u; dat het derhalve aangewezen is de trainingsvluchten toe te laten tot 19.00u lokale tijd (zomer en winter);

Overwegende dat voor trainingsvluchten (touch-and-go) het gepast is het maximale geluidsniveau te beperken tot 76 dB (A), i.e. het geluidsniveau dat gehaald kan worden met een geluidsdemper bij vliegtuigen met een hoogst toegelaten vertrekmasse van 2000 kg;

Overwegende dat de exploitant niet akkoord is met de opgelegde beperkingen inzake de touringvluchten; dat het begrip 'touringvluchten' niet internationaal gedefinieerd is; dat de verschillende vluchten internationaal ingedeeld zijn in verschillende categorieën; dat de touringvluchten behoren tot de categorie 'algemene luchtvaart' (G); dat de luchthaven van Antwerpen een internationale luchthaven is, wat betekent dat ook buitenlandse vliegtuigen de luchthaven aandoen; dat het bijgevolg noodzakelijk is dat gewerkt wordt met internationaal geldende afspraken en classificaties omtrent de soorten vluchten; dat de exploitant in het toekomstscenario wel een afbouw van de trainingsvluchten, maar niet van de touringvluchten voorziet; dat de touringvluchten geen aanleiding geven tot bovenmatige hinder; dat het aangewezen is de beperking op de touringvluchten uit de bijzondere voorwaarden te schrappen;

Overwegende dat de luchthaven een rol speelt in de opleiding voor piloten; dat hiertoe onder meer trainingsvluchten worden georganiseerd waarbij geoefend wordt op het gebruik van instrumenten die nodig zijn bij het landen;

dat op deze luchthaven een instrument-landing-system (ILS) aanwezig is; dat landingsbanen uitgerust met een ILS slechts beperkt beschikbaar zijn;

Overwegende dat in het bestreden besluit het aantal trainingsvluchten werd vastgesteld op 23 000 per jaar in 2010 en dat een vermindering van dit aantal werd voorzien tegen 2023 tot een maximum van 19 500 trainingsvluchten per jaar;

Overwegende dat de hinder die door de omwonenden wordt aangeklaagd, vooral gerelateerd is aan deze trainingsvluchten (touch and go);

Overwegende dat de luchthaven gelegen is in een dichtbevolkt gebied en dat het derhalve aangewezen is het aantal trainingsvluchten te herleiden tot een noodzakelijk minimum om de rol die de luchthaven heeft inzake opleiding, te blijven garanderen; dat dergelijke afbouw van de vluchten redelijkerwijze gefaseerd moet gebeuren, mede in functie van het zoeken naar alternatieven; dat het derhalve gepast is volgend afbouwscenario vast te leggen:

'Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:

In 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar

In 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar

In 2013: maximaal 19.000 vluchten

Van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar

Van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar

Vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar".

De voorwaarde in verband met de vluchten luidt dan blijkens het beschikkend gedeelte als volgt :

"Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:

1. Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (circuitvliegen) toegelaten.
2. Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:
 - a. In 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar
 - b. In 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar
 - c. In 2013: maximaal 19.000 vluchten
 - d. Van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar
 - e. Van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar
 - f. Vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar.
3. Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur, lokale tijd.

Elke individuele touch-and-go wordt als vlucht beschouwd'.

(...) in artikel 3, §3, bijzondere voorwaarden, wordt het dertiende streepje geschrapt en vervangen door :

'Voor het uitvoeren van touch-and-go vluchten (circuitvliegen) moeten de vliegtuigen met een toegelaten opstijgmassa (MTOW - maximum take off weight) kleiner dan 2000 kg vanaf 2009 uitgerust zijn met een geluidsdemper en een maximum geluidsniveau hebben van 76 dB(A), gecertificeerd door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit".

2. De tussenkomst

2.1. De VZW VERLENGING NOOIT vraag bij verzoekschrift van 11 februari 2009 om in de debatten tussen te komen ter ondersteuning van het verzoekschrift. Deze VZW behartigt de belangen van de inwoners die hinder

ondervinden of zouden kunnen ondervinden van de luchthaven te Deurne. Zij wil, blijkens haar statuten, onder meer al het mogelijke doen om de uitbreiding van de luchthaven, de verlenging van de startbaan en de ondertunneling van de Krijgsbaan te verhinderen en zich partij stellen in elke procedure aangaande de uitbatings- en exploitatievoorwaarden of in eender welk dossier met betrekking tot de luchthaven. Blijkens haar verzoekschrift past het bestrijden van de milieuvergunning van de luchthaven binnen dat maatschappelijk doel.

2.2. De raadsman van de verzoekende partij verzet zich ter terechtzitting tegen de toelating van de tussenkomst, aangezien de verzoekende partij in tussenkomst wel de vernietiging van de bestreden beslissing nastreeft, maar zulks dan wel met geheel andere bedoelingen dan de verzoekende partij: de VZW wenst de uitbating te beperken; zijzelf wenst een versoepeling van de voorwaarden.

2.3. De redenering van de verzoekende partij is terecht. Het verzoek tot tussenkomst strekt er niet toe het annulatieberoep en met name de daarin aangevoerde middelen te verduidelijken of te ondersteunen. De verzoekende partij bestrijdt de vergunning in de mate zij de trainingsvluchten op een voor haar nadelige wijze reglementeert. De VZW wenst de vernietiging van de bestreden beslissing in haar geheel en met dat doel worden andere middelen aangevoerd. De VZW wijzigt aldus het voorwerp van het beroep en geeft aan de rechtsstrijd een andere inzet.

De tussenkomst is niet ontvankelijk.

3. De ontvankelijkheid van de vordering

3.1. Ambtshalve rijst de vraag of de verzoekende partij wel over de vereiste hoedanigheid beschikt om de beslissing op ontvankelijke wijze te kunnen bestrijden. Zij is immers niet de adressaat van de bestreden beslissing en haar vordering is erop gericht een nieuwe beslissing te verkrijgen waarin de trainingsvluchten soepeler geregeld worden.

3.2. Een milieuvergunning is een individuele beslissing waarbij in eerste instantie de rechtsverhouding tussen de aanvrager en het bestuur wordt vastgelegd. Gewis heeft de verzoekende partij, voor wiens bedrijvigheid op de luchthaven een milieuvergunning een sine qua non vormt, er alle belang bij dat de vergunningsvoorwaarden haar de nodige ruimte bieden voor het ontwikkelen van

haar activiteit. Dat belang laat haar evenwel niet toe om in de plaats van de vergunningsaanvrager te treden en langs gerechtelijke weg, door de gehele of de gedeeltelijke vernietiging van de milieuvergunning, een persoonlijk voordeel, met name de versoepeling van de voorwaarden, na te streven.

3.3. In de huidige stand van de rechtspleging stelt de Raad van State vast dat de verzoekende partij de vereiste hoedanigheid ontbeert om de schorsing te vorderen van de milieuvergunning toegekend aan de Internationale Luchthaven Antwerpen.

3.4. De vordering is niet ontvankelijk,

**OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :**

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst van de VZW VERLENGING NOOIT in het administratief kort geding wordt niet ingewilligd.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 3.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

De kosten van het verzoek tot tussenkomst, bepaald op 125 euro, komen ten laste van de verzoekende partij in tussenkomst.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op
acht april tweeduizend en negen, door :

de H. A. VANDENDRIESSCHE,
Mevr. E. IMPENS,

wnd. kamervoorzitter, staatsraad,
griffier.

De griffier,

De voorzitter,

E. IMPENS.

A. VANDENDRIESSCHE.