

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 242.876 van 8 november 2018
in de zaak A. 220.938/VII-39.858.**

In zake : 1. de VZW WERKGROEP ROND DE IMPACT
 VAN DE LUCHTHAVEN OOSTENDE OP DE
 OMGEVING (WILOO)
 2. Henri DE SMEDT
 3. Alain HERREMAN
 4. Tania PILAEIS
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Johan Verstraeten
 kantoor houdend te 3000 Leuven
 Vaartstraat 68-70
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Jürgen Vanpraet en Yannick Peeters
kantoor houdend te 8210 Zedelgem
Spoorwegstraat 11
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomen de partij :
de NV LEM OOSTENDE-BRUGGE
gevestigd te 8400 Oostende
Nieuwpoortsesteenweg 887
alwaar woonplaats wordt gekozen
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Mia Wouters
kantoor houdend te 1180 Brussel
Vossendreef 6, bus 1
advocaat Philippe Vande Castele
kantoor houdend te 2900 Schoten
Klamperdreef 7

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 9 december 2016, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 5 oktober 2016 waarbij het beroep ingesteld tegen de beslissing van de deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen van 21 december 2015, houdende het gedeeltelijk inwilligen van de vraag van de NV LEM Oostende-Brugge tot wijziging/aanvullen van de vergunningsvoorwaarden voor een inrichting, gelegen aan de Nieuwpoortsesteenweg 889 te Oostende, ongegrond wordt verklaard en de beroepen beslissing wordt bevestigd.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord en de verzoekende partijen hebben een memorie van wederantwoord ingediend.

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 30 januari 2017. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Auditeur Dieter Decock heeft een verslag opgesteld.

De verwerende partij heeft een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend. De verzoekende partijen en de tussenkomende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 11 oktober 2018.

Kamervoorzitter Eric Brewaeys heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Simon Claes, die loco advocaat Johan Verstraeten verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Yannick Peeters die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Philippe Vande Castele, die verschijnt voor de tussenkommende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Peter Provoost heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. De tussenkommende partij is de uitbater van de luchthaven, gelegen aan de Nieuwpoortsesteenweg 889 in Oostende. Zij beschikt over een basismilieuvergunning, geldig tot 19 oktober 2024. Deze vergunning stipuleert onder meer dat de toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging Quota Count (hierna: QC) tussen 23u00 en 6u00 vanaf 1 januari 2015 maximaal twaalf bedraagt.

3.2. Op 25 augustus 2015 dient de tussenkommende partij een aanvraag in tot wijziging/aanvulling van deze vergunningsvoorwaarde. Zij wenst meer in het bijzonder een versoepeling van de QC tussen 23u00 en 6u00, in die zin dat de helft van het nachtquotum een maximale QC van 37 zou mogen bedragen, zijnde de helft van de toegestane 1.080 bewegingen/jaar (540 bewegingen/jaar), om dit vanaf 1 januari 2020 te herleiden tot één derde (360 bewegingen/jaar).

3.3. De deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen willicht op 21 december 2015 de aanvraag gedeeltelijk in: de maximaal toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging tussen 23u00 en 6u00 tot 31 december 2020 wordt vastgelegd op twaalf, waarbij 180 bewegingen/jaar een maximale QC van 26

mogen hebben, terwijl vanaf 1 januari 2021 hetzelfde principe geldt maar daarbij “dan wel maar steeds maximaal - en dus niet overdraagbaar - 45 per kwartaal”. Ambtshalve vervangt de deputatie eveneens de voorwaarde dat de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tussen 23u00 en 6u00 nooit meer mag bedragen dan 25.100 punten door de voorwaarde dat de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vliegtuigen tussen die uren nooit meer mag bedragen dan 12.960 punten.

3.4. Onder meer de eerste verzoekende partij dient tegen deze beslissing een administratief beroep in.

3.5. Zowel het Agentschap Zorg en Gezondheid als de afdeling Milieuvergunningen adviseren om het beroep gegrond te verklaren.

Het advies van de afdeling Milieuvergunningen stelt in essentie:

“Overwegende dat conform de bijzondere voorwaarden de exploitant per kwartaal een rapport maakt van het aantal nachtbewegingen (vertrekkende en landende), de QC per type vliegtuig en de totale QC tijdens de nacht; dat in onderstaande tabel een samenvatting wordt gegeven van deze gegevens (bewegingen tussen 23u en 6u) van de laatste 5 jaar:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
totaal aantal nachtelijke vliegbewegingen	704	676	676	499	378	521
aantal nachtelijke vliegbewegingen met $QC > 12$	127	95	89	74	30	2
aantal nachtelijke vliegbewegingen met $12 < QC < 26$	106	95	86	74	30	2
aantal nachtelijke vliegbewegingen met $26 < QC < 37$	19	0	0	0	0	0
aantal nachtelijke vliegbewegingen met $QC > 37$	2	0	0	0	0	0
maximale QC	67,6	36,3	25,7	25,3	24,5	13,3
totale QC	5001,3	4465,2	3179	3147,4	1800,3	1005,2

[...]

Overwegende dat in de jaren 2010 tot 2014 volgens de bijzondere voorwaarden in de vergunning van 25 april 2005 er een maximale QC-waarde mocht zijn van 37; dat uit de bovenstaande tabel blijkt dat alleen in 2010 een maximale QC-waarde van 37 'nodig' was voor 19 bewegingen;

Overwegende dat de gewijzigde bijzondere voorwaarde van de deputatie toelaat dat 180 nachtelijke bewegingen per jaar een maximale QC-waarde van 26 mogen hebben; dat uit de tabel blijkt dat de vorige jaren er absoluut geen nood is geweest aan 180 bewegingen met een maximale QC-waarde van 26; dat 180 nachtelijke bewegingen met een maximale QC-waarde van 26, zelfs meer dan een verdubbeling zou zijn ten opzichte van de voorbije jaren (uitgezonderd 2010); dat de hinder voor de omwonenden dus zonder meer zal stijgen;

Overwegende dat wanneer meer in detail gekeken wordt naar de cijfers van de QC's in de rapporten die door de exploitant per kwartaal worden aangeleverd, blijkt dat het type B744 (Boeing 747-400) bij het opstijgen voor de grootste QC-waarden zorgt en type B742 (Boeing 747-200) bij het landen; dat in 2015 er geen Boeing 747-400 opgestegen is tijdens de nacht; dat de 2 overschrijdingen van de QC = 12 in 2015 (zie tabel) veroorzaakt werden door een humanitaire vlucht en een vlucht die pas effectief vertrokken is om 23u15; dat voor deze laatste beweging een aanmaning van de afdeling Milieu-inspectie werd gekregen;

Overwegende dat uit telefonisch contact met de exploitant blijkt dat het vliegtuigtype Boeing 747-400 nog vaak gebruikt worden bij het vrachtvervoer; dat de vraag tot wijziging van de QC-waarde er gekomen is omdat een nieuwe cargoklant wordt aangetrokken en dat deze vliegt met het vliegtuigtype Boeing 747-400; dat deze klant evenwel normaal gezien overdag zou vliegen, maar in uitzonderlijke gevallen (zoals vertragingen) toch tussen 23u en 6u zou moeten kunnen opstijgen; dat 180 bewegingen per jaar voor uitzonderlijke gevallen onverantwoord veel is en zeker voor één klant; dat er geen goede argumentatie inzake het aantal bewegingen waarvoor men een hogere QC-waarde wenst te bekomen vervat zit in het verzoekschrift;

Overwegende dat 180 nachtelijke vliegbewegingen per jaar neerkomen op 3 tot 4 vliegbewegingen per week aan een QC-waarde van 26; dat een verdubbeling van de QC-waarde neerkomt op een verdubbeling van het fysieke geluidsniveau; dat er dus een verhoging van de geluidshinder zal zijn tijdens de nachtperiode voor de omwonenden; dat dit niet aanvaard kan worden;

Overwegende dat de exploitant tijdens de procedure in eerste aanleg een studie liet opmaken door de KUL (PV 5936 - 9 december 2015) met een berekening van geluidscontouren (Lden, Lnight) en potentieel sterk gehinderde personen voor verschillende scenario's inzake QC's; dat deze geluidscontouren een uitmiddeling betreffen over een heel jaar; dat dergelijke contouren niets zeggen over de momentale geluidshinder bij het opstijgen en het landen;

Overwegende dat het afbouwend scenario tot een maximale QC-waarde van 12 in 2015 werd opgelegd in de vergunning van 25 april 2005, naar analogie met de luchthaven van Zaventem; dat deze voorwaarden werden opgelegd ter bescherming van de nachtrust; dat een nachtelijke maximale QC-waarde van 12 bepaald werd om de hinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken; dat de exploitant 10 jaar tijd kreeg om de luidruchtige vliegtuigen af te bouwen tot een aanvaardbaar niveau; dat tijdens de procedure in 2005 door de exploitant werd

gesteld dat een QC-waarde van 12 vanaf 2015 haalbaar was; dat nu opnieuw een hogere QC-waarde toestaan teruggaan is naar het verleden met luidruchtige toestellen; dat dit niet aanvaard kan worden;

Overwegende dat hierbij opgemerkt moet worden dat de maximale QC-waarde in Zaventem met het ministerieel besluit van 27 juli 2009 voor nachtelijke bewegingen beperkt is tot 8;

Overwegende dat de exploitant geen perspectief geeft om op termijn toch uiteindelijk naar een maximale QC-waarde van 12 te evolueren voor alle nachtelijke bewegingen; dat men nu nog 8 jaar lang luidere vliegtuigen wil laten opstijgen; dat hiermee niet akkoord gegaan kan worden;

Overwegende dat uit bovenstaande overwegingen besloten kan worden dat een hogere QC-waarde van 26 voor 180 bewegingen tijdens de nachtperiode niet kan worden toegestaan gezien uit de cijfers van de voorbije jaren blijkt dat er geen nood is aan dergelijke bewegingen en dat de geluidshinder voor de omwonenden tijdens de nachtperiode zonder meer hierdoor zal verhogen; dat bijgevolg de geluidshinder niet tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt en het bijgevolg aangewezen is dat het verzoek van de exploitant niet wordt ingewilligd”.

3.6. Op 5 oktober 2016 verklaart de bevoegde Vlaamse minister het beroep ongegrond en bevestigt zij, in afwijking van het advies van de afdeling Milieuvergunningen, de beroepen beslissing.

Dit is het bestreden besluit. Het is in essentie als volgt gemotiveerd:

“Overwegende dat de exploitant met onderhavige aanvraag verzoekt om de voorwaarde inzake de maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging tussen 23u en 6u (de Quota Count, QC) aan te passen gezien de huidig opgelegde maximale QC-waarde van 12 in belangrijke mate de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en de verdere logistieke ontwikkeling van Vlaanderen hypothekeert; dat er zich geen probleem stelt voor het passagiersverkeer, maar wel voor het vrachtverkeer; dat een groot aantal toestellen namelijk een maximale QC-waarde hebben gelegen tussen 12 en 37; dat deze toestellen dus niet tussen 23 u en 6 u kunnen opstijgen gezien dit zou leiden tot een overschrijding van de opgelegde QC-waarde van 12; dat hierdoor vrachtmaatschappijen de luchthaven links laten liggen en zoeken naar luchthavens waar ze 24 u per dag kunnen opereren; dat volgens de exploitant er meer goederentrafiëken nodig zijn om de luchthaven rendabel te maken en (directe en indirecte) tewerkstelling te kunnen garanderen; dat de geluidsvoorwaarden zoals opgelegd tot 2014 (QC=37) geen noemenswaardige overlast opleverden; dat er ook een sterke daling is van het aantal potentieel sterk gehinderden sinds 2010;

Overwegende dat de exploitant verzoekt om de voorwaarde inzake de maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging als volgt aan te passen (onderlijnd deel):

‘De maximale toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging tussen 23 en 06 uur:

- tot 31 december 2009: QC max. = 82;

- van 1 januari 2010 tot 31 december 2014: QC max.= 37;

- vanaf 1 januari 2015: QC max. = 12 waarbij de helft van het nachtquotum beschreven onder a.1 QCmax = 37 mag hebben, zijnde de helft van de toegestane 1.080 bewegingen/jaar (= 540 bewegingen/jaar) vanaf 1 januari 2020 wordt dit herleid tot één derde (= 360 bewegingen/jaar)’;

Overwegende dat tijdens de hoorzitting op de provinciale milieuvergunningscommissie in eerste aanleg door de exploitant aangegeven werd dat er alleen problemen inzake QC zouden zijn voor de vertrekkende vluchten; dat bijgevolg het aantal bewegingen waarvoor een QC van 37 wordt gevraagd mag worden verminderd naar 270 bewegingen (540/2);

Overwegende dat de luchthaven één start- en landingsbaan (oost-west gericht) heeft met een lengte van 3.200 m en een breedte van 45 m; dat ongeveer in het midden van de baan zich het luchthavengebouw bevindt; dat ten noordwesten Raversijde (tussen de Nieuwpoortsesteenweg en de Zeedijk), ten noordoosten Mariakerke en ten noordoosten/oosten Oostende zijn gelegen; dat ten westen zich Middelkerke bevindt; dat ten zuiden enkele verspreide woningen liggen;

Overwegende dat tijdens het openbaar onderzoek 1.172 bezwaren (waarvan 1.171 dezelfde brieven - 12 bevatten een persoonlijke toevoeging) en 1 steunbetuiging voor de exploitant werden ingediend; dat de bezwaren hoofdzakelijk betrekking hebben op het volgende: LEM was op de hoogte van de voorwaarden bij de overname, de afbouw van lawaai waar 10 jaar op werd gewacht, wordt nu terug afgebouwd, de mogelijkheid om opnieuw oude toestellen te laten opstijgen, achteruitgang van de woonkwaliteit, de geluidshinder zal toenemen tijdens de nachtperiode;

Overwegende dat de deputatie oordeelde om gedeeltelijk in te gaan op het verzoek van de exploitant tot een verhoging van de maximale QC-waarde; dat de deputatie het volgende toestaat:

‘De maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging tussen 23 en 06 uur:

- tot 31/12/2020: QCmax. = 12, waarbij de 180 bewegingen/jaar een QCmax. = 26 mogen hebben;

- vanaf 1 januari 2021: QCmax. = 12 waarbij 180 bewegingen een QCmax. = 26 mogen hebben (maar daarbij dan wel maar steeds maximaal - en dus niet overdraagbaar - 45 per kwartaal).’;

Overwegende dat de deputatie daarnaast ook oordeelde om ambtshalve nog een aanpassing te doen om de totale hinder gedurende de nacht niet te laten stijgen ten opzichte van wat werd toegestaan in de vergunning van 2004/2005; dat de totale jaarlijkse nachtelijke geluidshoeveelheid wordt beperkt tot 12.960, namelijk 1.080 bewegingen per jaar tussen 23 u en 6 u met subsonische vliegtuigen met een QC=12 (1080 * 12) in plaats van 25.100 voor vertrekkende vliegtuigen zoals opgelegd in de vergunning van 2005;

Overwegende dat de exploitant niet in beroep is gegaan tegen deze beslissing van de deputatie en zich bijgevolg akkoord verklaart met de gestelde voorwaarden;

Overwegende dat conform de bijzondere voorwaarden de exploitant per kwartaal een rapport maakt van het aantal nachtbewegingen (vertrekkende en landende), de QC per type vliegtuig en de totale QC tijdens de nacht; dat in onderstaande tabel een samenvatting wordt gegeven van deze gegevens (bewegingen tussen 23 u en 6 u) van de laatste 5 jaar:

[...]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
totaal aantal nachtelijke vliegbewegingen	704	676	676	499	378	521
aantal nachtelijke vliegbewegingen met $QC > 12$	127	95	89	74	30	2
aantal nachtelijke vliegbewegingen met $12 < QC < 26$	106	95	86	74	30	2
aantal nachtelijke vliegbewegingen met $26 < QC < 37$	19	0	0	0	0	0
aantal nachtelijke vliegbewegingen met $QC > 37$	2	0	0	0	0	0
maximale QC	67,6	36,3	25,7	25,3	24,5	13,3
totale QC	5001,3	4465,2	3179	3147,4	1800,3	1005,2

Overwegende dat in de jaren 2010 tot 2014 volgens de bijzondere voorwaarden in de vergunning van 25 april 2005 er een maximale QC-waarde mocht zijn van 37; dat uit de bovenstaande tabel blijkt dat alleen in 2010 bij 2 bewegingen een overschrijding van de maximale QC-waarde plaats vond;

Overwegende dat wanneer meer in detail gekeken wordt naar de cijfers van de QC's in de rapporten die door de exploitant per kwartaal worden aangeleverd, blijkt dat het type B744 (Boeing 747-400) bij het opstijgen voor de grootste QC-waarden zorgt en type B742 (Boeing 747-200) bij het landen; dat in 2015 er geen Boeing 747-400 opgestegen is tijdens de nacht; dat de 2 overschrijdingen van de $QC = 12$ in 2015 veroorzaakt werden door een humanitaire vlucht en een vlucht die pas effectief vertrokken is om 23u15; dat voor deze laatste beweging een aanmaning van de afdeling Milieu-inspectie werd gekregen;

Overwegende dat uit telefonisch contact met de exploitant blijkt dat het vliegtuigtype Boeing 747-400 nog vaak gebruikt worden bij het vrachtvervoer; dat de vraag tot wijziging van de QC-waarde er gekomen is omdat een nieuwe cargoklant wordt aangetrokken en dat deze vliegt met het vliegtuigtype Boeing 747-400; dat deze klant evenwel normaal gezien overdag zou vliegen, maar in uitzonderlijke gevallen (zoals vertragingen) toch tussen 23u en 6u zou moeten kunnen opstijgen; dat 180 bewegingen per jaar een beperkt aantal is en

kan verantwoord worden, mede gelet op een potentiële groei van de cargomarkt;

Overwegende dat in de periode 2010-2014 slechts drie klachten werden ingediend, die betrekking hadden op geluidshinder; dat ook het aantal potentieel gehinderden tijdens de periode 2010-2014 met 90% gedaald is;

Overwegende dat de exploitant tijdens de procedure in eerste aanleg een studie liet opmaken door de KUL (PV 5936 - 9 december 2015) met een berekening van geluidscontouren (Lden, Lnight) en potentieel sterk gehinderde personen voor verschillende scenario's inzake QC's; dat de uitgevoerde simulaties aantonen dat er niet meer potentieel sterk gehinderden zullen zijn dan de afgelopen jaren; dat het standstill-beginsel derhalve wordt gerespecteerd;

Overwegende dat een vergelijking van de maximale QC-waarde in andere luchthavens niet zinvol is gelet op de specifieke ligging van iedere luchthaven;

Overwegende dat uit bovenstaande overwegingen besloten kan worden dat een hogere QC-waarde van 26 voor 180 bewegingen tijdens de nachtperiode kan worden toegestaan vermits de geluidshinder voor de omwonenden tijdens de nachtperiode hierdoor niet zal verhogen; dat bijgevolg de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt en het bijgevolg aangewezen is dat het verzoek van de exploitant wordt ingewilligd.

Overwegende dat de hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door de gevraagde versoepeling van de voorwaarden door de exploitant, tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt".

IV. Onderzoek van het eerste middel

Standpunten van de partijen

4. De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikel 23 van de Grondwet, de artikelen 1.2.1 en 2 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: milieubeleidsdecreet), de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: motiveringswet), het stand-stillbeginsel, het vertrouwens-, het redelijkheids-, het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel.

Volgens de verzoekende partijen wordt met het bestreden besluit het beschermingsniveau betreffende de geluidshoeveelheid van nachtelijke vluchten verminderd, en zulks in strijd met de afweging en motivering van de eerder afgeleverde vergunning, zonder redenen van algemeen belang en op

onzorgvuldige wijze. Zo wijzen de verzoekende partijen erop dat in de vorige milieuvergunningsbeslissingen de opgelegde geluidshoeveelheid per vliegbeweging tijdens de nachtelijke uren uitermate belangrijk werd geacht, gelet op het feit dat de betrokken luchthaven zich vlakbij dichtbevolkt gebied bevindt, nu er werd aangetoond dat de nachtrust van omwonenden van een luchthaven danig wordt verstoord door luidruchtige overvliegende vliegtuigen en dat dit nadelige gevolgen heeft voor hun gezondheid. Waar ten tijde van de initiële milieuvergunning reeds werd erkend dat een maximale geluidshoeveelheid per vliegbeweging van twaalf noodzakelijk was teneinde de hinder te beperken, werd tevens rekening gehouden met de “economische belangen”, door deze beperking niet onmiddellijk op te leggen, maar aan de sector een periode van tien jaar te gunnen om zich stelselmatig aan te passen, zodat pas vanaf 1 januari 2015 de maximale geluidshoeveelheid per vliegbeweging op twaalf werd vastgelegd.

Het thans bestreden besluit maakt volgens de verzoekende partijen een aanzienlijke vermindering uit van die bescherming van het leefmilieu en de omwonenden. Anders dan in het bestreden besluit wordt gesteld, wordt deze vermindering van bescherming volgens hen niet afgezwakt door de totale jaarlijkse geluidshoeveelheid te beperken, nu hierbij geen rekening wordt gehouden met het feit dat een belangrijk element van de geluidsoverlast het gevolg is van de hoeveelheid geluid van één vliegbeweging. Deze in het beroepschrift geuite grief zou in het bestreden besluit ook niet worden beantwoord, en zulks ondanks het negatieve advies van de afdeling Milieuvergunningen.

Nog volgens de verzoekende partijen zijn er daarenboven geen dwingende redenen van algemeen belang die de vermindering van de bescherming van het leefmilieu kunnen verantwoorden, minstens worden deze niet aangetoond in het bestreden besluit. Zo achten zij het voor het economisch overleven van de luchthaven niet noodzakelijk dat deze vliegbewegingen worden toegelaten, aangezien moderne vrachtvliegtuigen perfect in staat zijn om zich te houden aan de initieel bepaalde maxima inzake hoeveelheid geluid per vliegbeweging. In dit verband halen de verzoekende partijen overigens aan dat de luchthavens van

Deurne en Charleroi 's nachts gesloten zijn. Ook blijkt uit het verslag van de afdeling Milieuvergunningen dat er, in de periode 2010 tot 2014, toen er nog vluchten met geluidshoeveelheid tot 26 QC toegelaten waren, nooit 180 nachtelijke vliegbewegingen werden uitgevoerd met die geluidshoeveelheid, zodat niet valt in te zien waarom er in 2016 180 dergelijke nachtelijke vliegbewegingen noodzakelijk zouden zijn. Daarnaast hebben de sector en de luchthaven tien jaar tijd gehad om zich aan te passen aan de noodzakelijk geachte milieunormen. Bijgevolg vinden de verzoekende partijen het manifest onredelijk dat, op basis van de argumentatie dat een aantal maatschappijen die werken met verouderde en minder milieubewuste vliegtuigen zouden moeten worden aangetrokken, belangrijke normen ter bescherming van het leefmilieu worden verminderd. Zij verwijzen eveneens naar het verslag van de afdeling Milieuvergunningen waaruit blijkt dat de aanpassing van de vergunningsvoorwaarden niet kadert in een algemene noodzaak om de inrichting te doen voortbestaan, maar enkel betrekking heeft op een specifiek contract dat de exploitant wenst aan te gaan, waarbij hij evenwel gehinderd wordt door het bestaande beschermingsniveau. Ten slotte vinden de verzoekende partijen het ook niet zo dat de belangen van de exploitant van de inrichting gelijk zijn aan het “algemeen belang”, nu de meeste grote exploitaties en inrichtingen zorgen voor werkgelegenheid, zodat in het kader van de stand-stillverplichting economisch bevorderende maatregelen hand in hand dienen te gaan met de bestaande bescherming van het leefmilieu.

Ten slotte wijzen de verzoekende partijen erop dat ook het negatief advies van het Agentschap Zorg en Gezondheid niet in de beoordeling wordt betrokken.

5. De verwerende partij stelt daar vooreerst tegenover dat de verzoekende partijen niet nuttig de schending van artikel 23 van de Grondwet kunnen inroepen, vermits deze bepaling geen subjectieve rechten aan de rechtsonderhorigen verleent en geen directe werking heeft, zodat de wettigheid van een individueel milieuvergunningsbesluit niet rechtstreeks kan worden getoetst

aan de geschonden geachte grondwetsbepaling. Ook artikel 1.2.1 van het milieubeleidsdecreet en het daaraan ontleende stand-stillbeginsel bevat volgens haar geen concrete en op elke individuele vergunningsaanvraag toepasselijke verplichtingen of verbodsbepalingen. De schending van deze beginselbepaling kan niet dienstig worden ingeroepen ten aanzien van een beslissing over een aanvraag tot vergunning, die geen beleidsmatige beslissing inzake milieubeleid, maar een individuele rechtshandeling is.

Wat de aangevoerde schending van het redelijkheids-, het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel betreft, repliceert de verwerende partij dat het middel ook op deze punten feitelijke, minstens juridische grondslag mist. Volgens de verwerende partij werden de belangen van de exploitant van de luchthaven nauwgezet en zorgvuldig afgewogen tegenover die van de omwonenden. Waar immers het belang van de exploitant gelegen is in het feit dat de vraag tot wijziging van de QC-waarde er is gekomen omdat een nieuwe cargoklant werd aangetrokken die vliegt met het luidere vliegtuigtype Boeing 747-400, wordt in het belang van de omwonenden overwogen dat de desbetreffende klant normaal gezien overdag zal vliegen en enkel in uitzonderlijke gevallen (zoals bij vertragingen) tussen 23u00 en 6u00, dat het aantal bewegingen per jaar beperkt is tot 180, dat in de periode 2010-2014, met een maximale QC van 37 voor alle nachtelijke vliegbewegingen, slechts drie klachten aangaande geluidshinder werden ingediend en dat het aantal potentieel gehinderden tijdens die periode met 90 % is gedaald. Bovendien is het bestreden besluit op bepaalde punten duidelijk strenger dan de aanvraag van de exploitant. Bijgevolg blijkt volgens de verwerende partij waarom de ongunstige adviezen van het Agentschap Zorg en Gezondheid en van de afdeling Milieuvergunningen en de argumenten van de verzoekende partijen niet kunnen worden gevolgd.

De omstandigheid dat het bestreden besluit een beperkte versoepeling inhoudt van het in de milieuvergunning van 19 oktober 2004 bepaalde maximaal toegelaten geluidsniveau van QC 12 per vliegbeweging tussen 23u00 en 6u00, houdt volgens de verwerende partij niet in dat het

vertrouwensbeginsel geschonden is. Het bestreden besluit is immers genomen ingevolge een aanvraag die de exploitant heeft ingediend op grond van het toen geldende artikel 45 van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning, dat aan de bevoegde vergunningverlenende overheid precies de mogelijkheid verleent om bij gemotiveerde beslissing de in de lopende vergunning(en) opgelegde voorwaarden te wijzigen of aan te vullen.

De verwerende partij stelt dat zij bij het beoordelen van de aanvraag tot wijziging wel degelijk heeft rekening gehouden met de concrete omstandigheden en dat het bestreden besluit wel stoelt op rechtens aanvaardbare motieven. Uit de milieuvergunningen van 19 oktober 2004 en 25 april 2005 kunnen de verzoekende partijen volgens haar niet in redelijkheid de verwachting puren dat de bijzondere vergunningsvoorwaarden nooit meer zouden worden gewijzigd.

6. De tussenkomende partij werpt op dat het middel grotendeels niet ontvankelijk is omdat artikel 23 van de Grondwet geen directe werking heeft en het standstill-beginsel geen beginsel van algemeen bestuur is. Voorts vermengen de verzoekende partijen volgens haar de formele- en de materiële motiveringsplicht door deze twee onderscheiden motiveringsverplichtingen te combineren in “het motiveringsbeginsel”, terwijl er geen dergelijk beginsel bestaat. Waar volgens de tussenkomende partij uit de ontwikkeling van het middel blijkt dat het bestreden besluit voldoet aan de formele motiveringsverplichting, zou er enkel de vraag resten naar de materiële motiveringsverplichting, waarvan de verzoekende partijen evenwel niet de schending inroepen. Waar deze wel de schending aanvoeren van het redelijkheidsbeginsel, zetten zij volgens de tussenkomende partij niet terdege uiteen op welke wijze dit beginsel geschonden zou zijn. Net als de verwerende partij, merkt de tussenkomende partij vervolgens op dat de schending van artikel 1.2.1 van het milieubeleidsdecreet niet dienstig kan worden ingeroepen ten aanzien van een beslissing over een milieuvergunningsaanvraag, die geen

beleidsmatige beslissing maar een individuele rechtshandeling is. Ten slotte merkt de tussenkomen­de partij op dat de aangelegenheid van de milieuvergunning decretaal is ingesteld en zodoende onttrokken is aan het toepassingsgebied van het vertrouwensbeginsel. Zoniet zou een wijziging of verandering nooit mogelijk zijn.

Wat de grond van het middel betreft wijst de tussenkomen­de partij erop dat de vergunningverlenende overheid in het licht van artikel 23 van de Grondwet, het standstill-beginsel en artikel 1.2.1 van het milieubeleidsdecreet over een ruime appreciatiebevoegdheid beschikt, die enkel marginaal kan worden getoetst. De verzoekende partijen laten volgens de tussenkomen­de partij na om dit argument in hun verzoekschrift behoorlijk aannemelijk te maken. De tussenkomen­de partij leest in het bestreden besluit diverse argumenten ter beantwoording van de grieven van de verzoekende partijen in dit verband. Ook wijst de tussenkomen­de partij erop dat uit zowel artikel 1.2.1 van het milieubeleidsdecreet als artikel 23 van de Grondwet volgt dat de overheid bij het nemen van haar beslissing de tewerkstelling in aanmerking moet nemen. Bijgevolg meent de tussenkomen­de partij dat de overheid niet verplicht is om steeds de aanvraag te weigeren tenzij de economische entiteit zonder de aangevraagde vergunning niet zou kunnen “overleven”, dat het niet vereist is dat de milieuvergunningsaanvraag “moet kaderen in een algemene noodzaak om de inrichting te doen voortbestaan”, dat de belangen van de werkgevers wel degelijk “algemene belangen” zijn waarmee men rekening kan en moet houden en dat het irrelevant is van de verzoekende partijen om erop te wijzen dat de sector en de luchthaven tien jaar tijd hebben gehad om zich aan te passen aan de noodzakelijk geachte milieunormen, nu zij zich in dit verband niet op een subjectief recht kunnen beroepen.

Voorts bestempelt de tussenkomen­de partij zowel de formele als materiële motieven van het bestreden besluit als afdoende. Zo wijst zij erop dat de verwerende partij niet is gebonden door het advies van de afdeling Milieuvergunningen, temeer nu zij terzake over een ruime appreciatiebevoegdheid beschikt en een afweging moet maken van onderscheiden belangen. De bevoegde

minister heeft volgens haar in haar formele motivering op afdoende wijze toegelicht waarom zij besluit dat het standstill-beginsel niet is geschonden, door onder meer te overwegen dat men zonder aanpassing van de milieuvergunning “de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en de verdere ontwikkeling van Vlaanderen hypothekeert” en dat thans “de vrachtmaatschappijen de luchthaven links laten liggen en zoeken naar luchthavens waar ze 24 u per dag kunnen opereren”.

Wat het redelijkheidsbeginsel betreft, stelt de tussenkomende partij dat het bestreden besluit steunt op feitelijk juiste en in rechte aanvaardbare motieven, die niet buiten verhouding staan tot die motieven, temeer omdat artikel 23 van de Grondwet “een zo hoog en stabiel mogelijk werkgelegenheidsspeil” als doelstelling heeft en artikel 1.2.1 van het milieubeleidsdecreet verplicht tot “een afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten” en tot het “rekening houden” met de “sociaal-economische aspecten”.

Aangezien de verwerende partij met volledige kennis van zaken heeft beslist, meent de tussenkomende partij dat er evenmin sprake is van een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel.

Ook de aangevoerde schending van het vertrouwensbeginsel acht de tussenkomende partij ongegrond, omdat in het bestreden besluit wordt overwogen dat men zonder aanpassing van de milieuvergunning “de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en de verdere ontwikkeling van Vlaanderen hypothekeert” en dat thans “de vrachtmaatschappijen de luchthaven links laten liggen en zoeken naar luchthavens waar ze 24 u per dag kunnen opereren”, hetgeen volgens de tussenkomende partij verantwoordt dat de bevoegde minister thans terugkomt op een eerdere vergunning en de voorwaarden ervan wijzigt.

7. In haar laatste memorie betoogt de verwerende partij dat het omstandig motiveren waarom afgeweken wordt van een advies, niet inhoudt dat de

overheid verplicht is het advies punt per punt te weerleggen, maar dat het volstaat dat uit de beslissing duidelijk blijkt om welke reden de overheid oordeelde te moeten afwijken van het advies, en dat het noodzakelijk maar ook voldoende is dat de beslissing duidelijk en omstandig de redenen doet kennen die haar verantwoorden en waaruit kan worden afgeleid waarom de andersluidende adviezen niet worden gevolgd.

Het ongunstig advies “dat 180 bewegingen per jaar voor uitzonderlijke gevallen onverantwoord veel is en zeker voor één klant”, is volgens haar wel degelijk afdoende beantwoord. Zij noemt de vraag of het gaat om “onverantwoord veel” dan wel “een beperkt aantal” bewegingen, een relatief gegeven dat bij uitstek tot de discretionaire bevoegdheid van de beslissingnemende overheid behoort. Bovendien geeft de afdeling Milieuvergunningen volgens de verwerende partij niet of slechts zeer summier aan waarom de 180 vliegbewegingen als “onverantwoord” zouden moeten worden beschouwd. Zij noemt dit een “louter eenzijdig waardeoordeel” van de afdeling Milieuvergunningen, “waarbij volkomen abstractie wordt gemaakt van het feit dat de 180 bewegingen ingegeven zijn vanuit de potentiële groei van de cargomarkt”.

De overweging dat het om een beperkt aantal vluchten gaat, vindt volgens de verwerende partij ook steun in de andere overwegingen van de bestreden beslissing, zoals waar de 180 bewegingen worden afgezet tegen een totaal van 1.080 nachtelijke vliegbewegingen, en zoals in de tabel in de bestreden beslissing, waarin het totaal aantal nachtelijke vliegbewegingen van de afgelopen jaren de 180 sterk overschrijdt.

De verwijzing in de bestreden beslissing naar de studie die in opdracht van de exploitant werd gemaakt, weerlegt volgens de verwerende partij wel degelijk het advies van de afdeling Milieuvergunningen van 30 maart 2016, nu deze studie uitdrukkelijk in verband wordt gebracht met het standstill-beginsel.

Aangaande de overweging in het bestreden besluit “dat een vergelijking van de maximale QC-waarde in andere luchthavens niet zinvol is gelet op de specifieke ligging van iedere luchthaven”, stelt de verwerende partij dat deze in geen enkel opzicht strijdig is met het advies van de afdeling Milieuvergunningen. Zelfs indien de Raad zou oordelen dat uit het advies van de afdeling Milieuvergunningen wel degelijk moet worden afgeleid dat het met het oog op het nemen van een beslissing over de milieuvergunningsvoorwaarden in onderhavig dossier zinvol of noodzakelijk is om een vergelijking te maken met de maximale QC-waarde in de luchthaven van Zaventem of in andere luchthavens, geldt toch dat de bestreden beslissing afdoende de redenen aangeeft waarom de verwerende partij van het advies is afgeweken, aangezien duidelijk wordt aangegeven dat een vergelijking niet zinvol is, niet alleen omwille van de specifieke ligging van iedere luchthaven, maar ook omdat uit alle andere elementen van het dossier blijkt dat een hogere QC-waarde van 26 voor 180 bewegingen tijdens de nachtperiode in het geval van de luchthaven van Oostende de geluidshinder voor de omwonenden tijdens de nacht niet zal verhogen.

Volgens de verwerende partij blijkt daarmee wel degelijk waarom de verwerende partij van oordeel is dat er nood is aan de voormelde 180 vliegbewegingen en dat de geluidshinder voor de omwonenden tijdens de nachtperiode tot een aanvaardbaar niveau zal worden beperkt. De verwijzing in de bestreden beslissing naar het aantal klachten dat werd ingediend in de periode 2010-2014 en naar het feit dat het aantal potentieel gehinderden in diezelfde periode met 90 % is gedaald, noemt zij wel degelijk relevant aangezien in die periode een hogere maximale QC-waarde van 37 werd toegestaan voor alle nachtelijke vliegbewegingen, zodat op basis van die overweging wel degelijk kan worden geconcludeerd dat de geluidshinder voor de omwonenden tijdens de nacht tot een aanvaardbaar niveau zal worden beperkt.

Ten slotte merkt de verwerende partij op dat uit de bestreden beslissing blijkt dat zij na een afweging van het sociaaleconomische en

maatschappelijke belang van de luchthaven en de gevolgen voor de omwonenden van oordeel is dat een beperkte uitzondering is toegestaan op de maximum toegelaten geluidshoeveelheid per nachtelijke vliegbeweging, zonder dat deze uitzondering in de tijd wordt beperkt. Daaruit blijkt volgens haar afdoende dat zij van mening is dat de exploitant voorlopig geen perspectief kan bieden om op termijn te evolueren tot een absolute maximale QC-waarde van 12 voor alle nachtelijke bewegingen.

Beoordeling

8. De verwijzing door de verzoekende partijen naar het “motiveringsbeginsel”, verwoordt hun grief voldoende duidelijk, temeer nu zij in hun middel tevens uitdrukkelijk de schending van de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet aanvoeren.

De procedurele belangen van de tussenkomenende partij worden niet geschaad als gevolg van de door haar gehekkelde “vermenging” van de schending van de formele- en de materiële motiveringsplicht. De uitdrukkelijke motiveringsplicht, vervat in de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet verplicht de overheid in de akte de juridische en feitelijke overwegingen op te nemen. Die motivering moet afdoende zijn. Het begrip afdoende impliceert enerzijds dat de opgelegde motivering in rechte en in feite evenredig moet zijn met het belang van de genomen beslissing en anderzijds dat zij draagkrachtig moet zijn. De motieven moeten de beslissing kunnen dragen.

9. In het licht van de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet geldt er, in geval er door de beslissende overheid afgeweken wordt van doorheen de administratieve procedure uitgebrachte adviezen, in principe een verstrengde motiveringsplicht. Het is in beginsel weliswaar niet noodzakelijk dat in het bestreden besluit de negatieve adviezen worden “weerlegd”. Het volstaat dat uit de opgegeven redenen kan worden afgeleid waarom de adviezen in andersluidende zin niet worden gevolgd. Toch mag de motivering niet beperkt blijven tot een

louter tegenspreken van het advies, maar moet uit het bestreden besluit duidelijk blijken waarom de beslissende overheid meent de in het advies geformuleerde argumenten niet te kunnen volgen. Het bestreden besluit dient met andere woorden, om te voldoen aan de motiveringswet, aan te geven of althans genoegzaam te laten verstaan om welke reden dit advies niet werd gevolgd en, integendeel, juist in de tegenovergestelde zin werd beslist.

10. Te dezen ligt een omstandig gemotiveerd en duidelijk negatief advies voor van de afdeling Milieuvergunningen.

De overweging “dat 180 bewegingen per jaar een beperkt aantal is”, strijdt met het standpunt van de afdeling Milieuvergunningen “dat 180 bewegingen per jaar voor uitzonderlijke gevallen onverantwoord veel is en zeker voor één klant”, terwijl dit standpunt nochtans kan worden gekoppeld aan de verklaring van de exploitant dat de nieuwe cargoklant, die gebruik maakt van een luider vliegtuigtype, “normaal gezien overdag zou vliegen, maar in uitzonderlijke gevallen (zoals vertragingen) toch tussen 23u en 6u zou moeten kunnen opstijgen”. De overweging uit het bestreden besluit dat 180 bewegingen per jaar kan worden verantwoord, “mede gelet op een potentiële groei van de cargomarkt”, is op zich niet van aard de redenering uit het negatief advies te ontcrachten.

De verwijzing in het bestreden besluit naar de in opdracht van de exploitant opgemaakte studie waaruit volgens de verwerende partij blijkt dat de uitgevoerde simulaties aantonen dat er niet meer potentieel sterk gehinderden zullen zijn dan de afgelopen jaren, gaat eraan voorbij dat dit argument in het negatief advies van de afdeling Milieuvergunningen wordt weerlegd aan de hand van de stelling “dat deze geluidscontouren een uitmiddeling betreffen over een heel jaar” en dienvolgens “niets zeggen over de momentale geluidshinder bij het opstijgen en landen”.

De voorts in het bestreden besluit opgenomen bedenking “dat een vergelijking van de maximale QC-waarde in andere luchthavens niet zinvol is

gelet op de specifieke ligging van iedere luchthaven” maakt abstractie van het gegeven dat, luidens het advies van de afdeling Milieuvergunningen, het afbouwend scenario tot een maximale QC-waarde van twaalf in de vergunning van 25 april 2005 precies werd opgelegd “naar analogie met de luchthaven van Zaventem”.

De overweging uit het bestreden besluit, ten slotte, dat in de periode 2010-2014 slechts drie klachten werden ingediend, die betrekking hadden op geluidshinder, en dat ook het aantal potentieel gehinderden tijdens de periode 2010-2014 met 90 % gedaald is, is op zich weinigzeggend ten opzichte van de conclusie van de afdeling Milieuvergunningen “dat een hogere QC waarde van 26 voor 180 bewegingen tijdens de nachtperiode niet kan worden toegestaan gezien uit de cijfers van de voorbije jaren blijkt dat er geen nood is aan dergelijke bewegingen en dat de geluidshinder voor de omwonenden tijdens de nachtperiode zonder meer hierdoor zal verhogen”.

Het is bovendien niet duidelijk hoe de in het bestreden besluit opgenomen motieven moeten leiden tot de conclusie dat de toegestane verhoging niet zal leiden tot een verhoging van de geluidshinder voor de omwonenden tijdens de nachtperiode, temeer nu zulks in het advies van de afdeling Milieuvergunningen gemotiveerd wordt tegengesproken aan de hand van de overweging “dat 180 nachtelijke vliegbewegingen per jaar neerkomen op 3 tot 4 vliegbewegingen per week aan een QC-waarde van 26; dat een verdubbeling van de QC-waarde neerkomt op een verdubbeling van het fysieke geluidsniveau; dat er dus een verhoging van de geluidshinder zal zijn tijdens de nachtperiode voor de omwonenden”.

Ten overvloede kan er daarbij nog op worden gewezen dat het bestreden besluit de bedenking uit het advies van de afdeling Milieuvergunningen onverlet laat waarbij erop wordt gewezen “dat de exploitant geen perspectief geeft om op termijn toch uiteindelijk naar een maximale QC-waarde van 12 te evolueren

voor alle nachtelijke bewegingen; (doch) dat men nu nog 8 jaar lang luidere vliegtuigen wil laten opstijgen”.

De in de bestreden beslissing aangehaalde motieven kunnen dan ook niet worden beschouwd als een afdoende weerlegging van het negatieve advies.

Het eerste middel geput uit de schending van de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet is gegrond.

V. Handhaving van de gevolgen

Verzoek

11. De tussenkomende partij vraagt in haar laatste memorie in ondergeschikte orde om, indien de Raad van State de bestreden beslissing vernietigt op grond van de schending van de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet, de gevolgen te handhaven tot de bevoegde minister een nieuwe beslissing heeft genomen.

Zij motiveert dit verzoek als volgt:

“De vraag van de tussenkomende partij tot een aanpassing van de milieuvergunning werd ingegeven door de delicate economische conjunctuur, de zorg voor het behoud van de leefbaarheid van de Luchthaven van Oostende en de regionale werkgelegenheid en de noodzaak om in een marktgevoelige en bijzonder concurrentiële context geen vrachtvervoeroperatoren te verliezen. Een nieuwe cargo-exploitant is aangetrokken en zo werden de activiteit en werkgelegenheid behouden.

In ondergeschikte orde vraagt tussenkomende partij dus om in geval van vernietiging van de akte, de gevolgen te handhaven tot de bevoegde minister een nieuwe beslissing heeft genomen. De thans precaire economische omstandigheden zijn uitzonderlijk te noemen, en de tussenkomende partij moet als uitbater geen delicate afhankelijke positie bekleden die de onderhandelingen met de huidige nieuwe klant hypothekeren in de zoektocht naar een nieuwe oplossing en werkgelegenheid.

Zonodig bepaalt de Raad van State een termijn waarbinnen deze beslissing moet worden genomen”.

12. De verzoekende partijen werpen in hun laatste memorie onder meer op dat artikel 93, tweede lid, van het procedurereglement een termijn bepaalt van vijftien dagen na de kennisgeving van het auditoraatsverslag binnen dewelke de tussenkomende partij kan vragen om artikel 14ter van de gecoördineerde wetten op de Raad van State toe te passen, en dat die termijn te dezen zou zijn overschreden. Volgens hen blijkt uit de laatste memorie van de tussenkomende partij dat deze “kennis nam van het verslag van de Auditeur op 26 oktober 2017”.

Beoordeling

13. Artikel 14, derde lid, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State biedt aan een procespartij de mogelijkheid om de vordering tot behoud van de gevolgen van de bestreden akte uiterlijk in de laatste memorie te formuleren, wat te dezen is geschied.

14. Artikel 14ter van de gecoördineerde wetten op de Raad van State bepaalt:

“Op verzoek van een verwerende of tussenkomende partij, en als de afdeling bestuursrechtspraak het nodig oordeelt, wijst ze die gevolgen van de vernietigde individuele akten of, bij wege van algemene beschikking, die gevolgen van de vernietigde reglementen aan, die als definitief moeten worden beschouwd of voorlopig gehandhaafd worden voor de termijn die ze vaststelt.

De in het eerste lid bedoelde maatregel kan enkel worden bevolen om uitzonderlijke redenen die een aantasting van het legaliteitsbeginsel rechtvaardigen, bij een met bijzondere redenen omklede beslissing en na een tegensprekelijk debat. Deze beslissing kan rekening houden met de belangen van derden”.

15. De partij die de toepassing vraagt van deze bepaling moet omstandigheden aanvoeren en aannemelijk maken dat de nadelige gevolgen van de nietigverklaring op een kennelijk onredelijke wijze zwaarder wegen dan het rechtsherstel dat het gevolg is van de nietigverklaring van een onwettige vergunning.

Er moet bewezen worden dat de vernietiging, specifiek vanuit het oogpunt van de rechtszekerheid, onaanvaardbare gevolgen zal hebben en dat, om uitzonderlijke redenen, weliswaar een tempering kan worden gerechtvaardigd van een onvoorwaardelijke nietigverklaring door de uitwerking ervan in de tijd te moduleren. Het kan niet worden aanvaard dat, via het voormelde artikel 14ter, de gevolgen van de nietigverklaring volledig teniet worden gedaan en het arrest dat de nietigverklaring uitspreekt, wordt uitgehold.

De precieze economische omstandigheden worden overigens niet behoorlijk gestaafd noch toegelicht.

Het verzoek om de gevolgen van de vernietigde bepaling te handhaven wordt verworpen.

De tussenkomenende partij verduidelijkt evenmin waarom te dezen een termijn zou moeten worden bepaald voor het nemen van een nieuwe beslissing.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 5 oktober 2016 waarbij het beroep ingesteld tegen de beslissing van de deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen van 21 december 2015, houdende het gedeeltelijk inwilligen van de vraag van de NV LEM Oostende-Brugge tot wijziging/aanvullen van de vergunningsvoorwaarden voor een inrichting, gelegen aan de Nieuwpoortsesteenweg 889 te Oostende, ongegrond wordt verklaard en de beroepen beslissing wordt bevestigd.

2. De Raad van State verworpt het verzoek tot handhaving van de gevolgen van het vernietigde besluit.

3. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het vernietigde besluit.

4. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 800 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verzoekende partijen.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van acht november tweeduizend achttien, door de Raad van State, VIIe kamer, samengesteld uit:

Eric Brewaeys,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Patricia De Somere,	staatsraad,
bijgestaan door	
Bart Tettelin,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Bart Tettelin

Eric Brewaeys