

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 252.163 van 19 november 2021
in de zaak A. 230.469/X-17.696**

In zake : 1. Peter MONSIEURS
 2. Joris VERBRUGGEN
 3. Eddy PROOST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Peter Flamey
 kantoor houdend te 2018 Antwerpen
 Jan Van Ryswijcklaan 16
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

 het VLAAMSE GEWEST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Paul Aerts
 kantoor houdend te 9000 Gent
 Coupure 5
 bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 17 april 2020, strekt tot de
nietigverklaring van :

- het besluit van de Vlaamse regering van 31 januari 2020 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Omgeving vliegveld Malle”;
- de beslissing van de dienst Milieueffectrapportage van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van 10 augustus 2015 houdende de goedkeuring van het plan-milieueffectrapport “Voormalig militair domein Oostmalle”;
- het besluit van de Vlaamse regering van 15 maart 2019 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Omgeving vliegveld Malle”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 248.326 van 22 september 2020 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

Verzoekers hebben een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

Verzoekers hebben een toelichtende memorie ingediend.

Eerste auditeur An Van den broeck heeft een verslag opgesteld.

Verzoekers hebben een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 8 oktober 2021.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Eerste verzoeker en advocaat Evy Mees, die *loco* advocaat Peter Flamey verschijnt voor verzoekers, en advocaat Paul Aerts, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur An Van den broeck 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

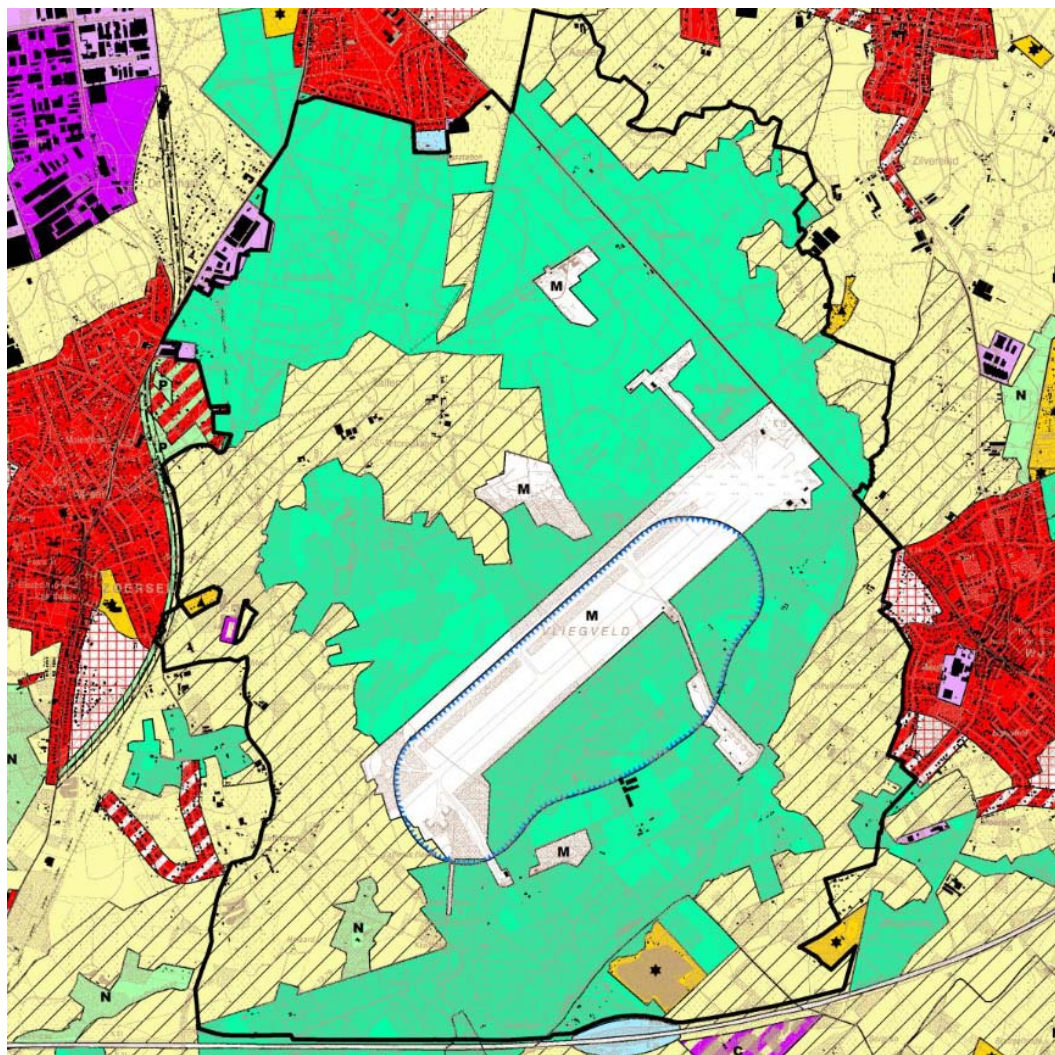
3.1. De toelichtingsnota bij het bestreden gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Omgeving vliegveld Malle’ (hierna: het gewestelijk RUP) omschrijft de doelstellingen van het plan als volgt:

“▪ uitvoering geven aan de richtinggevende en bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) inzake de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur zoals nader uitgewerkt in de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos in de regio Neteland.

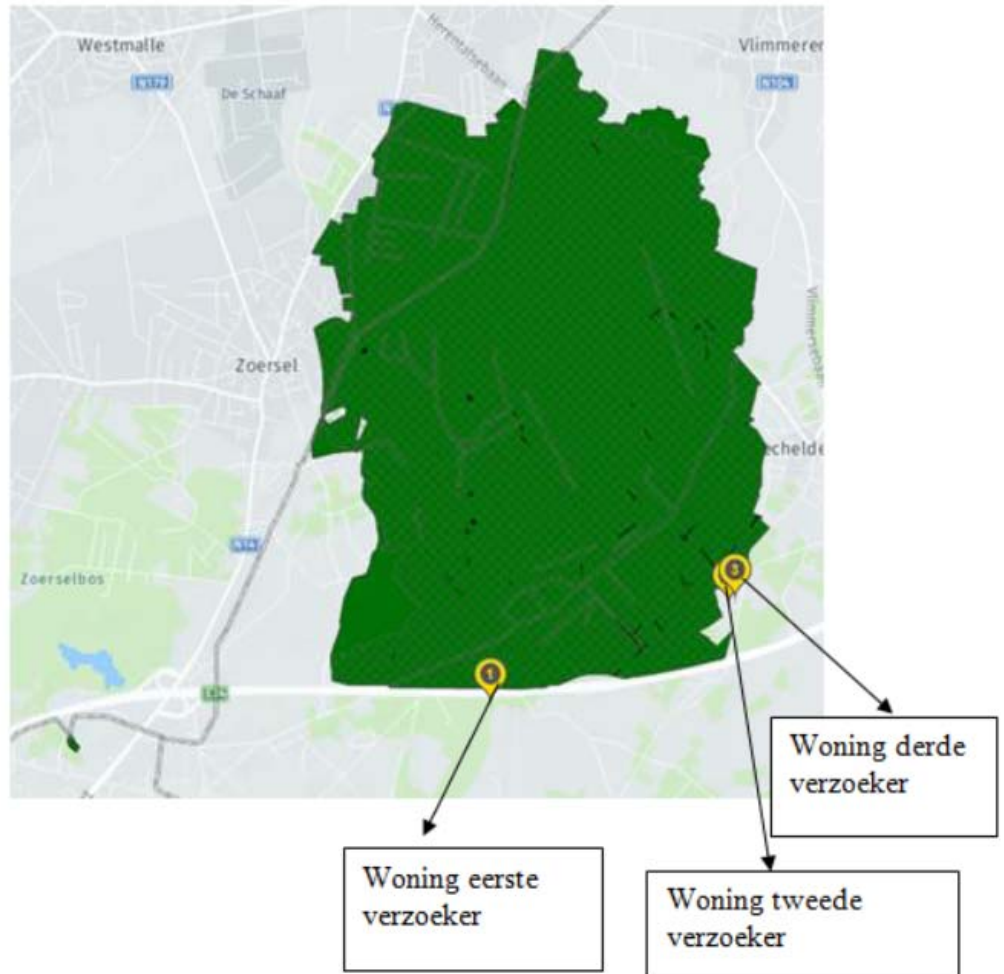
▪ uitvoering geven aan de startbeslis[s]ing van 12 juli 2013 van de Vlaamse Regering aangaande de herinrichting en herbestemming van het militair domein Malle (Oostmalle), vliegveld. Deze beslissing kwam er naar aanleiding van het federale plan ‘voltooing transformatie’ waarbij de federale regering besliste om een 70-tal militaire domeinen uit gebruik te nemen, waaronder het militair domein Oostmalle.

▪ opname van de definitief aangeduide ankerplaatsen ‘Domein Blommerschot en Beulkeemden’, ‘Zalfens Gebroekt’ en ‘s Herenbos, Heihuizen en Zalfen’ als erfgoedlandschappen overeenkomstig het onroerenderfgoeddecreet.”

3.2. Het plangebied van het gewestelijk RUP is in het habitatrichtlijngebied ‘Bos en heidegebieden ten Oosten van Antwerpen’ (SBZ-H-BE2100017) gelegen. In de toelichtingsnota bij het gewestelijk RUP wordt het plangebied (zwarte contour) als volgt binnen het bij koninklijk besluit van 30 september 1977 vastgestelde gewestplan Turnhout en het bij koninklijk besluit van 28 juli 1978 vastgestelde gewestplan Herentals-Mol gesitueerd (toelichtingsnota, figuur 14):



3.3. Verzoekers zijn eigenaars van woningen die aan de zuidelijke grens van het gewestelijk RUP gelegen zijn:

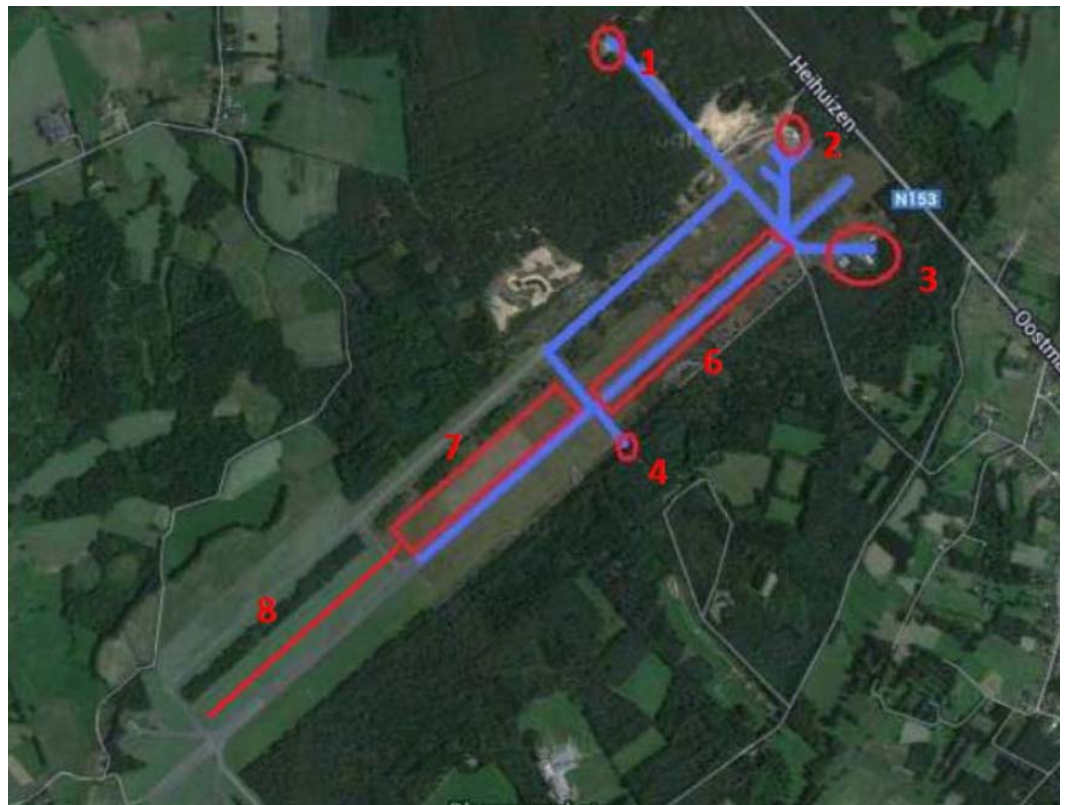


3.4. In 2015 wordt met betrekking tot het voorgenomen gewestelijk RUP een plan-milieueffectrapport (plan-MER) opgemaakt. Blijkens de toelichtingsnota bij het gewestelijk RUP geschiedde dit voor het militair domein, met een begrenzing overeenkomstig de gewestplanbestemming (toelichtingsnota, p. 54). Binnen deze in het plan-MER onderzochte plancontour, wordt een mix van bestemmingen beoogd. De verschillende doelstellingen/funcities worden ruimtelijk gecombineerd om verschillende programma-alternatieven te vormen. De alternatieven landbouw en natuur situeren zich in de zuidelijke helft van het plangebied. De alternatieven vliegcreatie bevinden zich centraal in het plangebied. De alternatieven bebouwing en verharding liggen in de noordelijke helft van het plangebied. Ten noorden en zuiden van de vliegbaan liggen de zogenaamde geïsoleerde “snippers” van het plangebied (plan-MER, p. 18-19 en illustratie 4.4).

Het huidige ruimtegebruik voor vliegrecreatie wordt in het plan-MER als volgt beschreven:

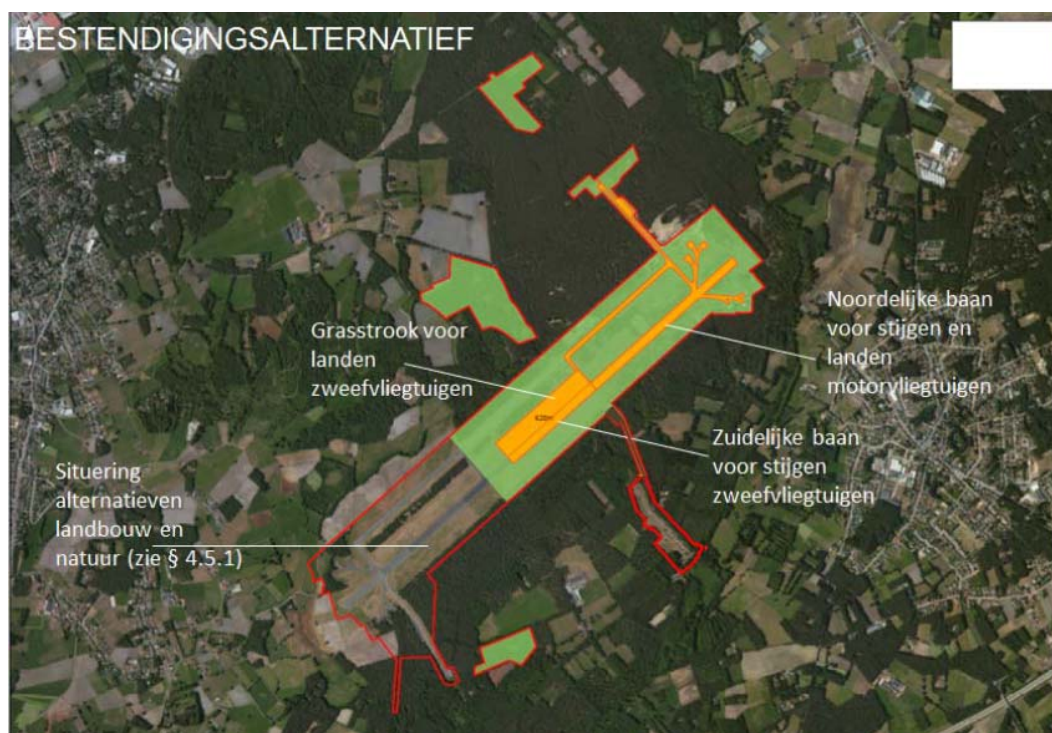
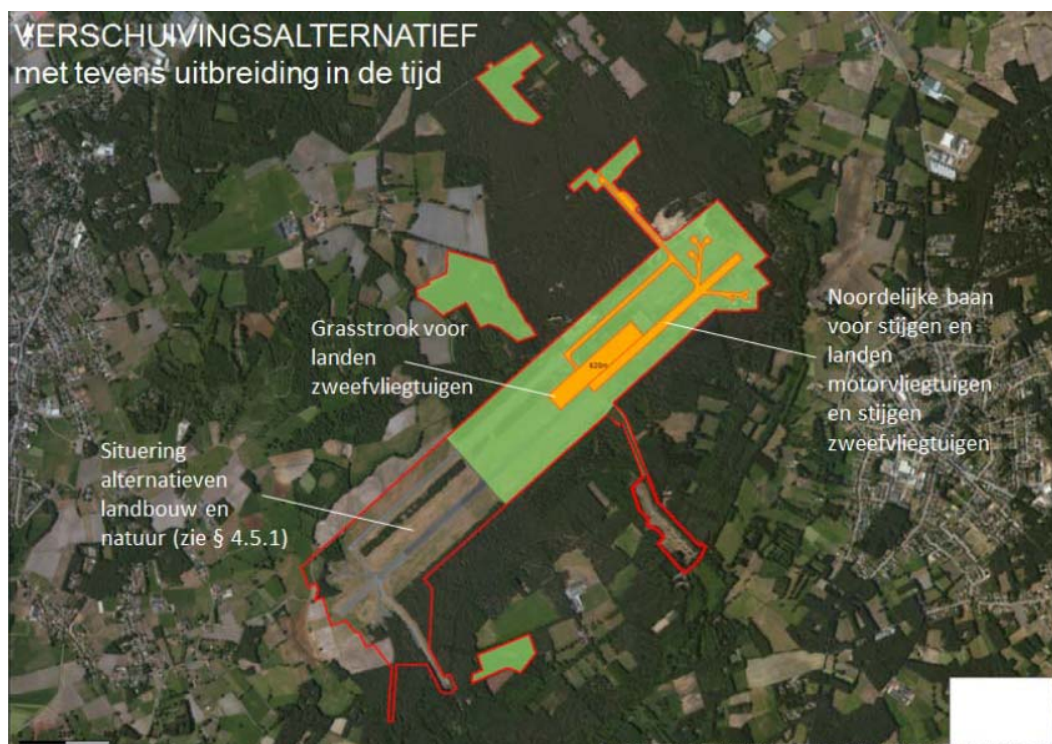
“Het gebruik van het domein voor vliegrecreatie wordt weergegeven op illustratie 5.2. De motorvliegtuigen gebruiken de start- en landingsbaan, i.e. betonbaan aangeduid door rode kader (6). De zweefvliegtuigen landen momenteel op de grasstrook, i.e. rode kader (7) en stijgen op m.b.v. een sleepvliegtuig op de beton ten zuiden van de grasstrook. Deze baan ligt dus in het verlengde van de gekeurde start- en landingsbaan van de motorvliegtuigen. Ook overige delen van de betonbaan worden gebruikt door de clubs voor tanken, taxiën, vliegklaar maken, etc. van de vliegtuigen (paarse zones op illustratie). Dit is inherent verbonden aan de vliegrecreatie. [...]” (plan-MER, p. 37-38)

De illustratie 5.2 geeft het volgende beeld:



In het plan-MER zijn voor de bestemming ‘vliegrecreatie’ twee alternatieven onderzocht, het bestendingsalternatief en het verschuivingsalternatief. De in het plan-MER opgenomen illustraties 4.8 en 4.9 geven respectievelijk het bestendingsalternatief en het verschuivingsalternatief

weer, waarbij de rode lijn de begrenzing van het militair domein volgens het gewestplan aangeeft en de oranje zone de zone voor vliegrecreatie:



Op 10 augustus 2015 keurt de dienst Milieueffectrapportage van de Vlaamse overheid het plan-MER ‘Voormalig militair domein Oostmalle’ goed.

Dit is het tweede bestreden besluit.

3.5. Op 31 januari 2017 wordt een plenaire vergadering over het voorontwerp van het gewestelijk RUP gehouden.

3.6. Op 26 april 2017 brengt de Vlaamse Strategische Adviesraad voor Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed een advies over het voorontwerp van het gewestelijk RUP uit.

3.7. Op 15 maart 2019 stelt de Vlaamse regering het ontwerp van het gewestelijk RUP voorlopig vast.

Dit is het derde bestreden besluit.

De plannende overheid opteert finaal voor het bestendigingsalternatief. In de toelichtingsnota bij het gewestelijk RUP leest men in dit verband:

“Zone voor recreatief vliegen (gebied 26). Deze overdruk omvat de gebouwen en verhardingen/parking in het uiterste noorden, delen van de betonpiste voor stijgen en landen van motorvliegtuigen en de bijhorende taxibanen en de grasstrook met de graspiste voor het landen van zweefvliegers overeenkomstig het gekozen bestendigingsalternatief voor vliegsport uit het planmilieueffectenrapport, waarbij de graspiste voor zweefvliegers op de bestaande grasstrook gesitueerd blijft (en er dus geen nieuwe graspiste aangelegd wordt naast de betonpiste, wat immers een inname van actuele habitats zou betekenen). Bij de opmaak van het voorontwerp RUP is er geopteerd om het tracé van de historische verbindingsweg (sentier 186) als grens voor de zone voor vliegrecreatie te nemen zodat een eventueel herstel van dit cultuurhistorisch waardevol lijnelement mogelijk blijft.

Bij de opmaak van het plan-MER lag het deel van de grasstrook dat door zweefvliegers gebruikt werd als piste niet formeel vast. Na de opmaak van het plan-MER bepaalde DGLV een formeel begin- en eindpunt voor deze grasstrook (de zgn. ‘drempels’). Bij deze erkenning van de graspiste legde DGLV om veiligheidsredenen de zuidelijke drempel van de graspiste echter buiten de zone die in het voorontwerp RUP ingetekend is. Om het deel van de grasstrook die effectief gebruikt worden als stijg- en

landingsstrook binnen de contour van de zone voor recreatief vliegen te organiseren, is om veiligheidsredenen een kleine verschuiving van beide bestaande door DGLV erkende pistes in noordoostelijke richting nodig (de huidige gras piste ligt nl. deels buiten de contour). De noordelijke drempels van de beton- en gras piste moeten 150 m in noordoostelijke richting verschuiven en de gras piste moet ingekort worden tot 500 m. Deze verschuiving heeft wel tot gevolg dat vliegtuigen die gebruik maken van de betonpiste op momenten dat de gras piste open is om veiligheidsredenen de taxibaan volledig rondom de gras piste moeten gebruiken. In een aanvulling op de passende beoordeling is aangetoond dat het gebruik van deze taxibaan geen aanleiding geeft tot betekenisvolle negatieve effecten. Deze taxibaan is bijkomend opgenomen in de zone voor vliegreactie.” (toelichtingsnota, p. 48-49)

En:

“In de beoordeling van de milieueffecten voor de diverse disciplines blijkt het verschuivingsalternatief voor de vliegsport uiteindelijk niet beter te scoren dan het bestendigingsalternatief, in tegendeel scoort het op een aantal punten slechter. In het ruimtelijk uitvoeringsplan wordt eenduidig gekozen voor het vanuit milieu gunstigste alternatief: het bestendigingsalternatief (waarbij de gras piste gesitueerd blijft op de grasstrook tussen de taxibanen). Het recreatief vliegen wordt dus duidelijk afgebakend via een specifieke overdruk die de bestaande zones voor motorvliegtuigen en zweefvliegen bestendigt (art. 3.6).” (toelichtingsnota, p. 63)

In de actualisatienota van de passende beoordeling van januari 2019 wordt het volgende uiteengezet:

“Uit het verder overleg met het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) en de betrokken vliegclubs bleek dat de feitelijke ligging van de door DGLV erkende gras piste niet overeenkomt met wat in het plan-MER als bestaande toestand omschreven werd en dat het - om de veiligheidsafstand tussen taxiënde vliegtuigen en landende zweefvliegers te respecteren - onmogelijk is de vliegbewegingen zo te organiseren op de wijze zoals in het plan-MER als ‘bestendigingsscenario’ omschreven is. In werkelijkheid liggen het begin- en eindpunt van de (door DGLV erkende) landingsstrook voor zweefvliegers meer naar het zuidoosten en dus buiten de zone voor vliegreactie die uiteindelijk in het voorstel van ontwerp-RUP is aangeduid. Op het ogenblik van de opmaak van de plan-MER was die erkenning er nog niet, waardoor er op dat moment géén accurate positionering van de effectieve landingsstrook mogelijk was en ook geen rekening gehouden is met de veiligheidsvoorschriften. Er werd onderzocht of de gras piste opgeschoven kan worden naar het noordoosten, zodat deze binnen de contour valt van de zone voor vliegreactie zoals voorzien op het voorstel van ontwerp-RUP. Uit het

advies en de opmetingen van DGLV blijkt dat kan, maar dat de taxibaan ten noordoosten van de graspiste (zwarte lijn op Figuur 2-1) dan gesloten moet blijven om veiligheidsredenen.

Vliegtuigen die gebruik maken van de betonpiste moeten dan gebruik maken van de taxibaan die helemaal rond het blok met de graspiste gaat (zwarte stippellijn in Figuur 2-2). Dat betekent dat de contour met de zone voor vliegrecreatie op het RUP aangepast zal worden, waarbij een aantal bijkomende delen van de taxibaan opgenomen worden (namelijk ter hoogte van de zwarte stippellijn).

Gezien de ligging in Habitatrichtlijngebied, dienen ook de effecten hiervan op de natuurwaarden in de Passende Beoordeling aangepast te worden aan het gewijzigde planvoornemen.

Het bijkomend deel taxiroute is ca. 1.800 m lang (=1.600 m langer dan het traject dat gebruikt kan worden als de graspiste gesloten is)."

Volgende figuren 2-1 en 2-2 van de geactualiseerde passende beoordeling geven de wijziging grafisch weer:



Figuur 2-1: bestaande feitelijke situatie graspiste zweefvliegers (roze) tov voorstel ontwerp-RUP 2017 (gele contour) (bron: Departement Omgeving)



Figuur 2-2: voorstel voor verschuiving gras piste en nieuwe taxi route (zwarte stippellijn) die gebruikt moet worden als de gras piste open is (bron: Departement Omgeving)

Met betrekking tot de passende beoordeling leest men nog in de toelichtingsnota:

“Voor het militair domein (begrenzing overeenkomstig bestemming militair gebied op gewestplan) wordt verwezen naar de passende beoordeling zoals opgenomen in de planmilieueffectenrapport ‘Militair domein Oostmalle’, goedgekeurd op 10 augustus 2015, waaruit blijkt dat er geen significante aantasting van de soorten en habitats veroorzaakt kan worden door het gekozen ontwikkelingsscenario. De passende beoordeling die in het plan-MER is opgenomen, werd gunstig geadviseerd door het Agentschap voor Natuur en Bos op 3 april 2015.

In 2018 werd een actualisatie van de passende beoordeling gemaakt waarin is nagegaan of de vanuit veiligheidsoogpunt noodzakelijke aanpassing van de bestaande taxi routes op de bestaande taxibanen het vliegveld aanleiding kan geven tot een betekenisvolle aantasting van de soorten habitats van het habitatrictlijngebied. Dat blijkt niet het geval. Deze specifieke aanvulling op de passende beoordeling werd gunstig geadviseerd door het Agentschap voor Natuur en Bos op 14 februari 2019.

[...]

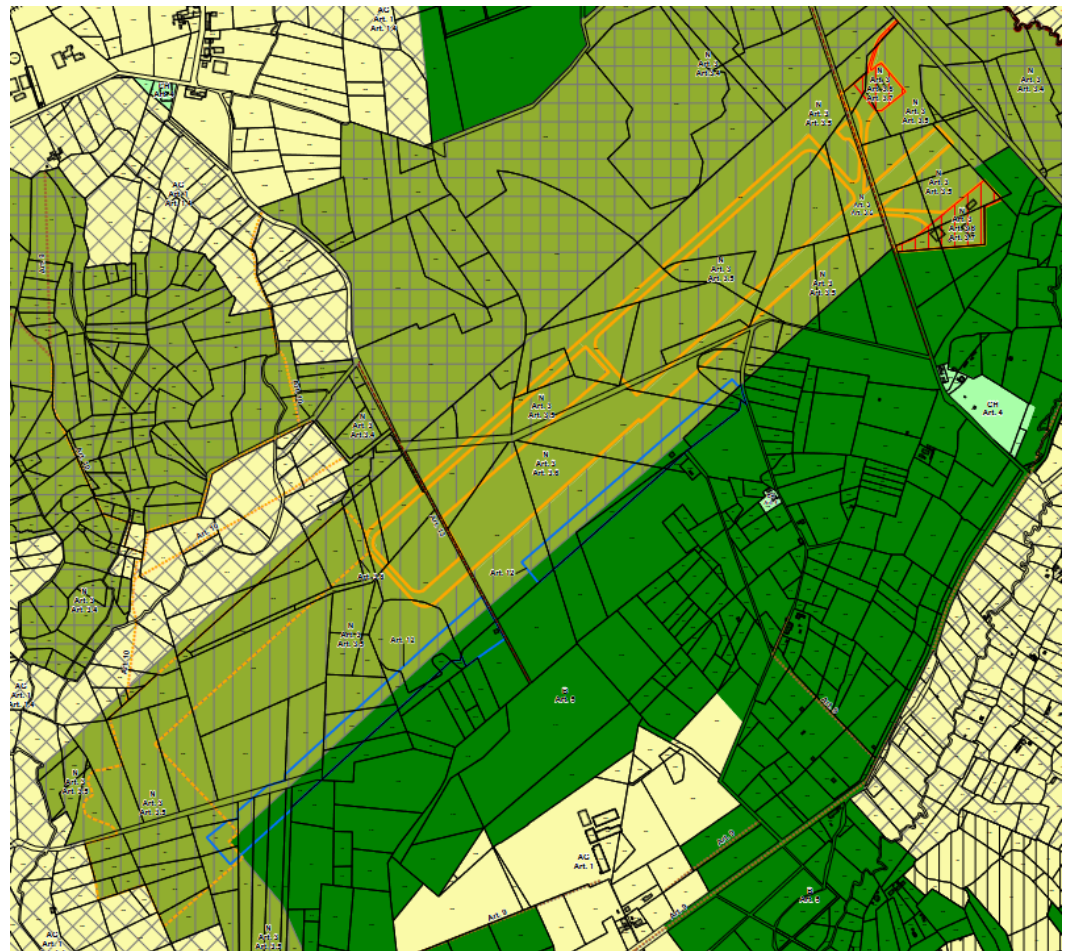
Om die reden wordt geconcludeerd dat het voorliggend plan géén significante aantasting van de natuurlijke kenmerken van het habitatrictlijngebied in de zin van art. 36ter van het natuurdecreet kan veroorzaken.” (toelichtingsnota, p. 76)

3.8. Van 30 april 2019 tot en met 28 juni 2019 wordt een openbaar onderzoek over het ontwerp van het gewestelijk RUP georganiseerd. Verzoekers dienen een bezwaarschrift in.

3.9. Op 22 januari 2020 brengt de Raad van State, afdeling Wetgeving, advies nr. 66.875/1 over het ontwerp van het gewestelijk RUP uit.

3.10. Op 31 januari 2020 stelt de Vlaamse regering het gewestelijk RUP definitief vast.

Dit is het eerste bestreden besluit. Het grafische plan van het gewestelijk RUP geeft het volgende beeld, met gele overdruk (artikel 3.6 van de stedenbouwkundige voorschriften), waarbinnen de exploitatie van een recreatief vliegveld, het uitvoeren van testritten met voertuigen en daarmee verenigbare activiteiten toegelaten worden:



IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

4.1. Verzoekers voeren in een eerste middel de schending aan van de artikelen 6.2 en 6.5 van de Europese richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 ‘betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s’ (hierna: richtlijn 2001/42), van de artikelen 6, 7 en 8 van het verdrag van Aarhus en van artikel 159 van de Grondwet “ten aanzien van artikel 25 Uitvoeringsbesluit van 17 februari 2017”, van het redelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur, en van het gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel, vervat in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Ook voeren zij de “ontstentenis van de rechtens vereiste feitelijke en juridische grondslag” aan.

Zij bekritisieren dat de verwerende partij voor de vaststelling van het bestreden gewestelijk RUP de oude opmaakprocedure van de artikelen 2.2.7 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) gevolgd heeft en niet de nieuwe procedure als gevolg van de inwerkingtreding van het decreet van 1 juli 2016 ‘tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten’. Zij stellen dat dit decreet ingevolge artikel 26 van het besluit van de Vlaamse regering van 17 februari 2017 ‘betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen’ op 1 mei 2017 in werking is getreden en menen dat de overgangsbepaling in dit besluit – die de keuze aan het bestuur laat om een reeds opgestarte planprocedure voor een RUP voort te zetten onder de oude procedure dan wel te kiezen voor de nieuwe procedure – een niet-correcte omzetting inhoudt van richtlijn 2001/42, nu “de enkele omstandigheid dat in een overgangsregeling wordt voorzien, manifest indruist tegen de principes van de SEA-richtlijn die erop gericht zijn om inspraak

voor de burgers mogelijk te maken in een zo vroeg mogelijke fase van het planproces”, en in strijd is met de rechtstreekse werking van deze richtlijn. Door een keuze te laten aan de overheid om de oude dan wel de nieuwe planprocedure te volgen, beperkt de overgangsregeling in aanzienlijke mate de inspraakrechten van burgers die door een RUP getroffen worden. De overgangsmaatregel heeft tot gevolg dat burgers die geconfronteerd worden met een planprocedure volgens de oude regelgeving geen mogelijkheid hebben tot voorafgaande inspraak, ofschoon dit wel vereist is volgens richtlijn 2001/42. De opmaakdocumenten, zoals deze in openbaar onderzoek lagen, hebben immers geen voorwerp uitgemaakt van een zogenaamd eerste participatiemoment waarop burgers aan de plannende overheid eventuele aanvullingen, leemten, informatie, alternatieven, kunnen meedelen, zodat hiermee tijdig en op een efficiënte wijze rekening kan gehouden worden.

Aangezien de verwerende partij ervoor gekozen heeft om het planproces volgens de oude planprocedure voort te zetten, hebben zij niet de mogelijkheid gehad om hun opmerkingen over de vooropgestelde alternatieven aan de overheid kenbaar te maken, ofschoon burgers in de huidige stand van de regelgeving (onder andere naar aanleiding van de start- en scopingnota ter voorbereiding van de opmaak van een RUP) wel over die mogelijkheid beschikken en op die wijze een keuze voor het minst gunstige alternatief kunnen vermijden.

4.2. In zoverre twijfel zou rijzen omtrent de rechtstreekse werking van de ingeroepen bepalingen van richtlijn 2001/42 vragen verzoekers het Hof van Justitie van de Europese Unie als volgt te bevragen omtrent de uitlegging en inzonderheid de rechtstreekse werking van de artikelen 6.2 en 6.5 van deze richtlijn:

“Hebben artikelen 6.2 en 6.5 van de Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beoordeling en de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's rechtstreekse werking en moeten deze bepalingen aldus worden uitgelegd dat zij, mede in het licht van het Europeesrechtelijk efficiëntiebeginsel, in de weg staan aan een decretale wettelijke regeling als aan de orde in onderhavige zaak, waarbij middels een decretale overgangsregeling, nl. artikel 25 van het Uitvoeringsbesluit van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere

effectbeoordelingen (BS 28 maart 2017), de omzettingstermijn van de Richtlijn wordt omzeild?”

4.3. Tenslotte is er volgens verzoekers sprake van een ongelijke behandeling tussen (rechts)personen die hun grieven wensen kenbaar te maken met betrekking tot een ontwerp van RUP dat de oude planprocedure van de VCRO volgt, en (rechts)personen die hun grieven wensen kenbaar te maken met betrekking tot een ontwerp van RUP dat de nieuwe planprocedure doorloopt. Aan de eerste categorie worden aanzienlijke waarborgen ontnomen, waarover de tweede categorie wel beschikt.

Beoordeling

5.1. Verzoekers tonen in hun verzoekschrift niet aan dat de te dezen toegepaste planprocedure van artikel 2.2.7 en volgende VCRO (hierna: de toegepaste planprocedure) strijdig zou zijn met de artikelen 6.2 en 6.5 van richtlijn 2001/42 en de artikelen 6, 7 en 8 van het verdrag van Aarhus. Hun bewering in dit verband dat “de enkele omstandigheid dat in een overgangsregeling wordt voorzien, manifest indruist tegen de principes van de SEA-richtlijn die erop gericht zijn om inspraak voor de burgers mogelijk te maken in een zo vroeg mogelijke fase van het planproces”, kan geen bijval vinden.

5.2. In het bestreden vaststellingsbesluit wordt verzoekers desbetreffende kritiek als volgt beantwoord:

“Een bezwaarindiener is van mening dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan niet afgehandeld zou kunnen worden volgens de ‘oude’ goedkeuringsprocedure van de VCRO en dat de Vlaamse regering had moeten opteren voor het opstarten van een nieuw planproces volgens de procedure van het geïntegreerd planningsproces. De Vlaamse regering antwoordt dat de decreetgever uitdrukkelijk in een overgangsregeling voorzien heeft om lopende planningsprocessen af te ronden volgens de ‘oude’ procedure en voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan voldoet aan de bepalingen van deze decretaal bepaalde overgangsregeling. De ‘oude’ RUP-procedure zoals van kracht tot en met 30 april 2017 bevat voldoende ruime inspraakmogelijkheden. De van toepassing zijnde plan-m.e.r.-regelgeving opgenomen in het DABM zoals van kracht op 30 april 2017 vormt een correcte omzetting van de plan-MER-richtlijn. Ook deze ‘oude’ plan-MER-procedure voorziet in een vroege fase in

participatie waarbij burgers aanvullingen, leemten, informatie, alternatieven... met betrekking tot de milieueffectrapportage kunnen aangeven, namelijk door de terinzagelegging van de kennisgeving van de plan-MER overeenkomstig artikel 4.2.8, §3 DABM. Dit bezwaar geeft derhalve geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.”

5.3. Zelfs indien met verzoekers zou aangenomen worden dat het integratiedecreet van 1 juli 2016 in ruimere inspraakrechten en waarborgen dan “de oude regeling” voorziet, toont zulks nog niet aan dat de toegepaste planprocedure de ingeroepen bepalingen van richtlijn 2001/42 of van het verdrag van Aarhus zou schenden, temeer nu hoe dan ook twee inspraakmomenten hebben plaatsgehad: één middels de terbeschikkinglegging van het publiek van de volledig verklaarde kennisgeving over de reikwijdte, het detailleringsniveau en de aanpak van het plan-MER op grond van artikel 4.2.8, § 3, van het decreet van 5 april 1995 ‘houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid’ (hierna: DABM), en één middels het openbaar onderzoek dat overeenkomstig het toegepaste artikel 2.2.10, § 2, VCRO, binnen dertig dagen na de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het gewestelijk RUP werd aangekondigd.

Verzoekers’ betoog dat in de ‘oude procedure’ “slechts een eerste inspraakmoment wordt voorzien na de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het RUP, door middel van een openbaar onderzoek” en dat zij niet “reeds in een eerste fase, voorafgaand aan de voorlopige vaststelling, informatie, leemten en alternatieven konden aanreiken”, mist gezien het voormelde grondslag.

5.4. Nu verzoekers er niet van overtuigen dat de toegepaste planprocedure strijdig zou zijn met de door haar geschonden geachte artikelen 6.2 en 6.5 van richtlijn 2001/42 en dat er sprake zou zijn van een omzeiling van de omzettingstermijn van de richtlijn 2001/42, premisse waarop zij hun onder randnummer 4.2 gesuggereerde vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Unie steunen, dient de prejudiciële vraag niet te worden gesteld.

5.5. Het staat in beginsel aan de regelgever om te beoordelen of een wijziging van een reglementaire bepaling gepaard moet gaan met overgangsmaatregelen.

Inherent aan iedere overgangsregeling is dat ze een onderscheid maakt tussen personen die betrokken zijn bij rechtstoestanden die onder het toepassingsgebied van die regeling vallen en personen die betrokken zijn bij rechtstoestanden die onder het toepassingsgebied van de nieuwe regeling vallen. Een dergelijk verschil in behandeling houdt op zich geen schending in van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet: elke overgangsbepaling zou onmogelijk zijn, indien zou worden aangenomen dat zulke bepalingen de voormelde grondwetsbepalingen zouden schenden om de enkele reden dat ze afwijken van de toepassingsvoorwaarden van de nieuwe regelgeving.

Het gelijkheidsbeginsel zou evenwel geschonden zijn, indien de afwijking die de overgangsmaatregel invoert, niet steunt op objectieve en pertinente criteria die vermogen te verantwoorden waarom sommige personen tijdelijk schikkingen genieten die verschillen van de regeling die door de nieuwe norm is vastgesteld. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld, rekening houdend met het doel en de gevolgen van de ter beoordeling staande maatregel en met de aard van de in het geding zijnde beginselen. Het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

Het komt aan verzoekers toe om de schending van het gelijkheidsbeginsel in hun verzoekschrift met concrete en precieze gegevens aan te tonen. Een loutere bewering kan daartoe niet volstaan.

5.6. Verzoekers beperken hun kritiek met betrekking tot de voorgehouden schending van het gelijkheidsbeginsel tot de bewering dat hen in de “oude procedure” aanzienlijke waarborgen worden ontnomen, terwijl (rechts)personen hierover wel beschikken ingeval de “nieuwe procedure” wordt gevolgd. In het licht van wat voorafgaat, volstaat deze bewering niet.

5.7. Het middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

6. Verzoekers voeren in een tweede middel de schending aan van de artikelen 3.2, 3.3, 5.1 en 5.2 van richtlijn 2001/42, van de artikelen 4.1.1, 7°, 4.1.4, § 2, 1°, 4.1.7, 4.2.1, 4.2.3, §§ 1 en 2, 4.2.8, § 1, 5°, b), f) en h) en 4.2.8, § 1, 7°, DABM, alsook van het materiële motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Tevens voeren zij de “ontstentenis van de rechtens vereiste feitelijke en juridische grondslag” aan.

Zij betogen dat de verwerende partij zich niet (langer) rechtsgeldig kon beroepen op het plan-MER van 2015, dat werd opgemaakt vooraleer het federale directoraat-generaal Luchtvaart (hierna: het DGLV) een formeel begin- en eindpunt had vastgesteld voor de grasstrook die gebruikt wordt als piste. Zij lichten toe dat in het plan-MER twee alternatieven worden onderzocht (het bestendigings- en het verschuivingsalternatief), maar dat het DGLV nadien de zuidelijke drempel van de graspiste buiten de zone heeft gelegd die in het voorontwerp van het gewestelijk RUP was ingetekend, waardoor de piste in noordoostelijke richting diende te worden verschoven om binnen het contour van de zone voor recreatief vliegen te vallen, zoals vooropgesteld in het gewestelijk RUP. Zodoende werden de noordelijke drempels van de beton- en graspiste 150 meter in noordoostelijke richting verschoven en werd de graspiste ingekort tot 500 meter, hetgeen tot gevolg heeft dat vliegtuigen die gebruik maken van de betonpiste op momenten dat de graspiste open is, om veiligheidsredenen de taxibaan volledig rondom de graspiste moeten gebruiken. Dat betekent dat het contour met de zone voor vliegrecreatie in het gewestelijk RUP werd aangepast. Verzoekers menen dat deze verschuiving van de graspiste, met bijhorende nieuwe taxiroute, mee in rekening moest worden gebracht bij de beoordeling van de milieueffecten van het gewestelijk RUP. Zij besluiten hieruit dat de beoordeling van de milieueffecten van het gewestelijk RUP in het plan-MER van 2015 niet actueel is, want niet gesteund op de meest actuele en relevante gegevens waarmee rekening moet worden gehouden bij de effectenbeoordeling van het plan.

Verzoekers stellen dat zij over deze problematiek een bezwaar hebben ingediend, maar dat er geen rekening mee werd gehouden.

Beoordeling

7.1. In zoverre verzoekers de schending aanvoeren van de artikelen 5.1 en 5.2 van richtlijn 2001/42, moet worden vastgesteld dat deze bepalingen door het DABM zijn omgezet in het Belgisch recht en dat verzoekers in hun verzoekschrift niet beweren dat deze omzetting niet correct is gebeurd, zodat zij niet rechtstreeks de schending van deze bepalingen kunnen aanvoeren. In zoverre het middel de schending inroept van de voormelde bepalingen van richtlijn 2001/42 is het niet ontvankelijk.

7.2. De Raad van State is niet bevoegd om in de plaats van de erkende milieudeskundigen het onderzoek naar de milieueffecten over te doen. In de uitoefening van de hem opgedragen wettigheidscontrole is hij wel bevoegd om na te gaan of op grond van juiste feitelijke gegevens, binnen de grenzen van de redelijkheid, tot de conclusie van het plan-MER kon worden gekomen.

7.3. Verzoekers betogen dat geen gebruik kon worden gemaakt van het plan-MER van juli 2015 om reden van de wijzigingen die nadien aan het plan zijn aangebracht, en dat hun desbetreffende bezwaren niet beantwoord werden.

7.4. In het bestreden besluit worden (onder meer) verzoekers' bezwaren als volgt beantwoord:

“- Een aantal bezwaarindieners stellen dat de optie voor de inrichting van de te behouden start- en landingsbanen een keuze zou zijn voor het ‘verschuivingsscenario’ dat in het plan-MER onderzocht werd en waarvan geconcludeerd werd dat een grotere milieu-impact heeft dan het ‘bestendigingscenario’ en om die reden niet akkoord gaan met de voorgestelde zone voor vliegrecreatie. De Vlaamse regering antwoordt dat deze stelling niet correct is omdat het planvoorstel wel degelijk uitgaat van het ‘bestendigingscenario’ en niet van het ‘verschuivingsscenario’ dat in het plan-MER onderzocht werd. Het ‘verschuivingsscenario’ uit het plan-MER ging uit van een herlocalisatie van de gras piste meer noordoostwaarts waarbij de gras piste gedeeltelijk naast de betonpiste zou

komen te liggen. Het ‘verschuivingsscenario’ zou de aanleg van een nieuwe gras piste betekenen en een inname van bestaande habitats en werd om die reden negatief beoordeeld in het plan-MER. Een scenario waarbij twee vliegpistes vlak naast elkaar liggen is bovendien om veiligheidsredenen onmogelijk gelet op de richtlijnen in zake Luchtvaart. Het planvoorstel past dus binnen het ‘bestendigingsscenario’ zoals het in het plan-MER onderzocht werd, zijnde het behoud van de bestaande grasstrook voor zweefvliegactiviteiten binnen de contour zoals aangegeven op het grafisch plan. Op het ogenblik dat het plan-MER opgesteld werd was de gras piste nog geen door DG Luchtvaart erkende start- en landingsbaan en er lag bijgevolg géén exact begin- en eindpunt van de positie van de piste op de bestaande grasstrook formeel vast. Op de plenaire vergadering over het voorontwerp-RUP in 2017 bleek dat DG Luchtvaart ondertussen wél een erkenning voor de gras piste afleverde, maar werd vastgesteld dat DG Luchtvaart het eindpunt van de landingspiste buiten de contour van de zone voor vlieg recreatie legde zoals voorzien in het voorontwerp-RUP. Een wijziging van de erkenning van de gras piste binnen de voorziene contour van het voorontwerp RUP en het bestendigingsscenario blijkt om veiligheidsredenen enkel mogelijk indien de taxibewegingen van de betonpiste aangepast worden en volledig rond de gras piste gaan als beide pistes open zijn. Deze bezwaren geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.

- Enkele bezwaarindieners, waaronder Natuurpunt, stellen dat het opnemen van de taxibaan rond de gras piste binnen de zone voor vlieg recreatie het behoud van een aanzienlijke oppervlakte beton betekent die niet onthard kan worden en waarop bijgevolg geen natuurontwikkeling kan plaatsvinden. Daardoor zou de aanwezige versnippering en verstoring blijven bestaan. Het scenario mét deze taxibaan zou een veel grotere zone van verstoring betekenen dan het scenario zonder deze taxibaan. Met name voor broedvogels zouden er belangrijke verstoringseffecten zijn. In de passende beoordeling zou enkel rekening gehouden zijn met de ‘aangemelde’ soorten, maar habitattypische soorten, soorten van de vogelrichtlijn en Rode Lijstsoorten zouden buiten beschouwing gelaten zijn. Onder meer nachtzwaluw, boomleeuwerik, wulp, regenwulp, wespandief, boommarter en heivlinder zouden aanwezige soorten zijn die gevoelig zijn voor verstoring en versnippering. Er zouden onvoldoende alternatieven voor de gras piste onderzocht zijn met minder impact op natuur. Het alternatief waarbij de contour van de zone voor vlieg recreatie aangepast wordt zodanig dat de ganse grasstrook opgenomen wordt binnen deze zone en dus de huidige door DG Luchtvaart erkende gras piste volledig binnen deze zone komt te liggen én de taxibaan rond de gras piste niet nodig is, zou meer aangewezen zijn. De Vlaamse regering antwoordt dat een actualisatie van de passende beoordeling werd uitgevoerd om het effect van het behoud en het gebruik van de taxibaan rond de gras piste te onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat dit geen aanleiding zal geven tot een betekenisvolle aantasting van de soorten en habitats van de speciale beschermingszone. Het aspect versnippering en verstoring is in z’n algemeenheid voldoende onderzocht in de passende beoordeling, zodat de conclusies daarvan ook geldig zijn voor de genoemde habitattypische soorten. Het is weliswaar correct dat het behoud van een grotere

oppervlakte van de bestaande taxibanen impliceert dat er minder verharde oppervlakte op het voormalige militair domein potentieel verdwijnt maar de conclusie is dat dit ‘kleinere positieve effecten’ heeft dan waarbij deze verharding zouden verdwijnen, en dus niet dat dit ‘negatieve effecten’ heeft ten opzichte van de bestaande feitelijke en juridische toestand. De aanpassing van de contour voor vliegrecreatie ten opzichte van het voorontwerp RUP waarbij de taxibanen bijkomend opgenomen worden is verantwoord en noodzakelijk omdat het om veiligheidsredenen niet toegelaten kan worden de taxibaan ten noordoosten van de graspiste te gebruiken als de graspiste open is. Het verruimen van de zone voor vliegrecreatie tot de volledige grasstrook anderzijds zou tot gevolg hebben dat de graspiste het tracé van de historische verbindingsweg, gekend als voetweg 186, kruist. Het tracé van deze weg is een te behouden of te herstellen waardevol lijnvormig erfgoedelement binnen het erfgoedlandschap en is ook als dusdanig opgenomen op het verordenend grafisch plan en in de stedenbouwkundige voorschriften. Het is ook om die redenen aangewezen deze lijn als grens voor de zone voor vliegrecreatie aan te houden. Het opnemen van de grasstrook ten westen van deze lijn binnen de zone voor vliegrecreatie zou ook betekenen dat ongeveer 2 hectare actueel grasland niet in aanmerking komt voor natuurontwikkeling. De potenties voor effectieve natuurontwikkeling op dit deel van de grasstrook buiten de zone voor vliegrecreatie zou hoger en realistischer worden ingeschat dan de potenties om de betonnen taxibanen effectief op te breken voor habitatcreatie. Derhalve moet de stelling dat door het behoud van deze betonnen taxibanen er potentieel veel ruimte voor natuurontwikkeling verloren gaat genuanceerd worden want die houdt geen rekening met de technische en financiële haalbaarheid om deze taxibanen ook effectief op te breken en in te richten in functie van de beoogde habitats. Er is gezocht naar een evenwicht tussen verschillende maatschappelijke ruimtevragen waarbij de potenties voor natuurontwikkeling, behoud van erfgoedwaarden en (vlieg)recreatie in de omgeving van [het] vliegveld gevrijwaard blijven. Het voorgestelde alternatief mét taxibanen rond de graspiste is het enige mogelijke alternatief waarbij een evenwicht tussen deze verschillende doelstellingen gerealiseerd wordt dat voldoet aan de veiligheidsrichtlijnen vanuit DG Luchtvaart. Deze bezwaren geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.”

7.5. Uit het voormelde blijkt dat verzoekers’ bezwaren wel degelijk beantwoord werden. Anders dan zij in hun middel voorhouden, hebben zij in hun bezwaarschrift niet de grief opgeworpen dat het gewestelijk RUP niet langer kon steunen op het plan-MER uit 2015 en dat een nieuw plan-MER had moeten opgemaakt worden.

7.6. Waar verzoekers betogen dat er geen gebruik meer kon worden gemaakt van het plan-MER van 2015 omdat dit niet meer “actueel” is en “geen

rekening houdt met nieuwe relevante ontwikkelingen in het plangebied die onvermijdelijk een rechtstreekse impact hebben op de te onderzoeken effecten van het plan”, gaan zij volledig voorbij aan het feit dat de passende beoordeling geïntegreerd is in het plan-MER en dat er, naar aanleiding van de planwijziging, een actualisatie van de passende beoordeling is gebeurd.

In het gunstig advies van het agentschap Natuur en Bos over de actualisatie van de passende beoordeling leest men:

“Bespreking passende beoordeling

Binnen de uitbreiding van de zone voor vliegrecreatie zijn geen habitatwaardige zones of zoekzones gelegen, de uitbreiding omvat enkel de reeds verharde betonnen taxibaan. De habitatrichtlijnsoorten kleine modderkruiper, drijvende waterweegbree, rivierdonderpad en beekprik komen niet voor binnen het projectgebied. Er worden geen betekenisvol negatieve effecten verwacht inzake biotoopverlies en leefgebied ten gevolge van het gewijzigde planvoornemen. Zoals in de passende beoordeling weergegeven kan er altijd nagedacht worden over de specifieke inrichting van de te behouden betonstroken om de natuurwaarden te verhogen.

Door uitvoering van het planvoornemen zal de bestaande verharding binnen de uitgebreide zone voor vliegrecreatie blijven bestaan. Er worden geen significante effecten inzake versnippering en barrièrewerking verwacht.

De aangemelde soorten van het Habitatrichtlijngebied zijn niet gevoelig voor geluidsverstoring, waardoor geen betekenisvolle negatieve effecten verwacht worden ten aanzien van (de aangemelde soorten van) het voorkomend Habitatrichtlijngebied.

Er zal een verhoogde stikstofdepositie aanwezig zijn in de nabije omgeving door de uitgebreide zone voor vliegrecreatie. Er werd een effectinschatting gemaakt via de voortoets. Aangezien er geen specifieke gegevens beschikbaar zijn voor de uitstoot van de betrokken vliegtuigen werd de uitstoot van een sportvliegtuig gelijk gesteld aan de uitstoot van een zware vrachtwagen. Het vermogen en het maximumgewicht van de gebruikte vliegtuigen liggen substantieel lager dan dat van een zware vrachtwagen. De uitstoot van een zware vrachtwagen kan als een worst-case beschouwd worden. Uit de voortoets kan afgeleid worden dat mogelijke effecten van vermestende / verzurende deposities verwaarloosbaar zijn.”

Door abstractie te maken van deze bijkomende beoordeling en door de inhoud van het plan-MER, met de geactualiseerde passende beoordeling, niet bij de uiteenzetting van hun kritiek te betrekken, tonen verzoekers niet aan dat

het onderzoek van de beoordeling van de milieueffecten niet voldoet aan de vereisten van het DABM of niet meer actueel zou zijn.

7.7. Het middel wordt verworpen.

C. Derde middel

Uiteenzetting van het middel

8. Verzoekers voeren in een derde middel de schending aan van het standstill-beginsel en de natuurzorgplicht, zoals vertolkt in de artikelen 8 en 14 van het decreet van 21 oktober 1997 ‘betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu’ (hierna: het decreet natuurbehoud), van artikel 1.2.1, §§ 2 en 3, DABM en van artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet, alsook van het materiële motiverings-, redelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Tevens voeren zij de “ontstentenis van de rechtens vereiste feitelijke en juridische grondslag” aan.

Zij zetten uiteen dat het bestreden gewestelijk RUP om reden van de verschuiving van de gras piste en de uitbreiding van de taxibaan afbreuk doet aan de bescherming van de natuurwaarden op de percelen van het vliegveld en op de omliggende gronden. Verzoekers stellen dat uit de geactualiseerde passende beoordeling blijkt dat het op vraag van de windmolensector aangepaste bestendigingsalternatief minder positieve effecten heeft op de habitats en soorten binnen de speciale beschermingszone (SBZ) dan het oorspronkelijke bestendigingsalternatief, zoals werd beoordeeld in het plan-MER. Zij benadrukken dat de oppervlakte beton die potentieel zou kunnen teruggegeven worden aan de natuur kleiner zal zijn in vergelijking met het voorontwerp van het gewestelijk RUP, waardoor het potentieel positief effect uit de oorspronkelijke passende beoordeling ook kleiner zal zijn. Dit betekent volgens de geactualiseerde passende beoordeling dat er meerdere negatieve effecten zullen zijn ten opzichte van het oorspronkelijke planvoornemen.

Verzoekers vinden het zeer merkwaardig dat ondanks de uitgesproken negatieve effecten op de SBZ van het aangepaste

bestendigingsalternatief, de plannende overheid bij de definitieve vaststelling van het gewestelijk RUP toch voor dit aangepaste alternatief heeft gekozen. Zij besluiten dat het plan een aantasting inhoudt van het beschermingsniveau dat de natuurwaarden in het plangebied in het oorspronkelijke bestendigingsscenario hadden. In de geactualiseerde passende beoordeling worden immers uitsluitend negatieve effecten op het milieu en op de habitats en soorten van het SBZ besproken, die zich niet voordoen bij het oorspronkelijke bestendigingsalternatief, zodat het plan flagrant in strijd is met het standstill-beginsel.

Beoordeling

9.1. Zoals het Grondwettelijk Hof in onder meer de arresten nr. 87/2007 van 20 juni 2007, nr. 114/2008 van 31 juli 2008 en nr. 121/2008 van 1 september 2008 overweegt in verband met artikel 23 van de Grondwet en het daarbij gewaarborgde recht op bescherming van een gezond leefmilieu, staat de standstill-verplichting eraan in de weg dat de bevoegde overheid het beschermingsniveau dat wordt geboden door de van toepassing zijnde regelgeving aanzienlijk vermindert, zonder dat er daarvoor redenen zijn die verband houden met het algemeen belang.

9.2. De opname van het standstill-beginsel in het DABM verleent er een juridische waarde aan waardoor het door de uitvoerende macht en de lagere overheden in acht moet worden genomen en een toetsingsgrond vormt voor de bevoegde rechterlijke autoriteiten (*Parl.St.* VI.R. 1994-95, nr. 718/1, 24). De toets aan de standstill-werking veronderstelt een vergelijking tussen de situatie van de grondwettelijk beschermde personen onder het nieuwe/toekomstige milieubeleid en onder het oude/huidige milieubeleid, waarbij het bestaande beschermingsniveau en het beschermingsniveau dat het nieuwe milieubeleid biedt, moeten worden vergeleken.

9.3. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is de Raad van State niet bevoegd zijn beoordeling ter zake in de plaats te stellen van die van de overheid. Wel vermag hij na te gaan of de verwerende partij binnen de grenzen van de haar door de wet toegewezen bevoegdheid is gebleven, met name

of zij een billijk evenwicht tussen de belangen van de verzoekers en de algemene belangen die met het bestreden gewestelijk RUP worden nagestreefd, heeft bewaard.

9.4. Er dient te worden vastgesteld dat de vergelijking die verzoekers maken geen vergelijking betreft tussen het bestaande beschermingsniveau en het beschermingsniveau dat het gewestelijk RUP biedt. Zij vergelijken het beschermingsniveau van een initieel planalternatief ten opzichte van het beschermingsniveau van een aanpaste versie van dat planalternatief en menen dat het oorspronkelijk voorgestelde planalternatief een hoger beschermingsniveau biedt. Een dergelijke vergelijking toont geen schending van de aangevoerde rechtsregels aan.

Verzoekers maken niet aannemelijk dat het onterecht zou zijn dat de plannende overheid vastgesteld heeft dat in de aanvulling op de passende beoordeling “is aangetoond dat het [uiteindelijk gekozen planalternatief] geen aanleiding geeft tot betekenisvolle negatieve effecten” (randnr 3.7).

9.5. Het middel is ongegrond.

D. Vierde middel

Uiteenzetting van het middel

10. Verzoekers voeren in een vierde middel de schending aan van artikel 1.1.4 VCRO, alsook van het materiële motiverings-, evenredigheids-, onpartijdigheids- en zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Ook voeren zij de “ontstentenis van de rechtens vereiste feitelijke en juridische grondslag” aan.

Zij betogen dat de verschuiving van de gras piste en de uitbreiding van de taxibaan volledig vreemd zijn aan redenen van goede ruimtelijke ordening, doch enkel en alleen worden doorgevoerd op vraag van de windmolensector. De plannende overheid heeft nagelaten een concrete

belangenafweging door te voeren, in het bijzonder heeft zij duidelijk geen rekening gehouden met zowel de gevolgen voor het leefmilieu, voor de omwonenden als voor de vliegclubs die activiteiten uitvoeren op het vliegveld van Malle. Dit besluiten zij uit de omstandigheid dat zonder een deugdelijke motivering voor een aanpassing van het bestendigingsalternatief zou zijn gekozen, terwijl dit alternatief in ernstige mate de aanwezige fauna en flora verstoort. Door te kiezen voor de verschuiving van de gras piste en de uitbreiding van de taxibaan, wordt de opmaak van het gewestelijk RUP manifest afgewend van zijn normale doelstelling. Er wordt louter en alleen gekozen voor een aanpassing van het bestendigingsalternatief met het oog op het maximaal vrijwaren van de mogelijkheden voor het inplanten van windturbines ten zuiden van de E34. Verzoekers stellen dat deze keuze niet bijdraagt tot de doelstellingen van het gewestelijk RUP. Dit blijkt volgens hen ook uit de omgevingsvergunningsaanvraag voor zeven windturbines, waarin letterlijk staat dat de windturbineontwikkelaars de kosten op zich zullen nemen om de aanpassingen aan de start- en landingsbanen te vergoeden, alsook uit het antwoord op een parlementaire vraag. Aangezien louter en alleen gekozen wordt voor de verschuiving van de gras piste ten behoeve van het realiseren van een windturbineproject buiten het plangebied, is het plan duidelijk ingegeven door overwegingen die volledig vreemd zijn aan de goede ruimtelijke ordening binnen het plangebied, die door het stedenbouwkundig beleid dient te worden behartigd.

Beoordeling

11.1. Verzoekers betoogt dat de verschuiving van de gras piste en de “uitbreiding” van de taxibaan “enkel en alleen wordt doorgevoerd op vraag van de windmolensector”, wordt tegengesproken door de stukken van het administratief dossier.

Zo leest men in de toelichtingsnota bij het gewestelijk RUP dat bij de opmaak van het plan-MER het deel van de grasstrook dat door zweefvliegers gebruikt werd als piste niet formeel vastlag en dat het DGLV nadien pas een formeel begin- en eindpunt voor deze grasstrook heeft bepaald. Bij de erkenning van de gras piste legde het DGLV om veiligheidsredenen de zuidelijke drempel van

de gras piste buiten de zone die in het voorontwerp van het gewestelijk RUP ingetekend is. Om het deel van de grasstrook dat effectief gebruikt wordt als stijgen en landingsstrook binnen het contour van de zone voor recreatief vliegen te organiseren, was om veiligheidsredenen een kleine verschuiving van beide bestaande door het DGLV erkende pistes in noordoostelijke richting nodig. De noordelijke drempels van de beton- en gras piste moesten 150 m in noordoostelijke richting verschuiven en de gras piste moest ingekort worden tot 500 m. Deze verschuiving heeft tot gevolg dat vliegtuigen die gebruik maken van de betonpiste op momenten dat de gras piste open is, om veiligheidsredenen de taxibaan volledig rondom de gras piste moeten gebruiken.

Dat niet gekozen werd om de ontworpen zone voor recreatief vliegen aan te passen, is te verklaren door het feit dat er bij de opmaak van het voorontwerp van het gewestelijk RUP geopteerd is om het tracé van de historische verbindingsweg (sentier 186) als grens voor de zone voor vlieg recreatie te nemen, zodat een eventueel herstel van dit cultuurhistorisch waardevol lijnelement mogelijk blijft.

Verder wordt in het eerste bestreden besluit als volgt geantwoord op een bezwaar bij de voorgestelde configuratie van de start- en landingsstroken omdat die een invloed heeft op de mogelijkheden voor het al dan niet plaatsen van windturbines in de omgeving van het vliegveld:

“[...] De Vlaamse regering antwoordt dat voorliggend plan op zich geen uitspraak doet over concrete windturbineprojecten binnen of buiten het plangebied. Het plan doet geen voorafname op de milieueffectenbeoordeling en de ruimtelijke afweging die gemaakt moeten worden bij de beoordeling van eventuele vergunningsaanvragen voor de inplanting van windturbines. De keuze voor de configuratie van de vliegpistes is gebaseerd op de conclusies van het plan-MER en is ingegeven vanuit het argument om naar een zo compact mogelijke configuratie van de vliegpistes te gaan rekening houdend met de omliggende natuur- en erfgoedwaarden van het gebied. Het beperken van geluidsoverlast en emissies tot voor de omgeving aanvaardbare proporties kan afgewogen [...] worden bij het verlenen van de voor de vliegactiviteiten noodzakelijke omgevingsvergunningen op basis van de ter zake geldende normeringen. Deze bezwaren geven derhalve geen aanleiding tot aanpassingen aan het plan.”

11.2. Uit wat voorafgaat, blijkt dat de verschuiving van de piste niet “enkel en alleen” ingegeven is door belangen van de “windmolenindustrie”.

11.3. Ten onrechte houden verzoekers ook voor dat “de planopmakende overheid bij de opmaak van het GRUP heeft nagelaten een concrete belangenafweging door te voeren”. Het tegendeel blijkt immers uit de lezing van het eerste bestreden besluit, en meer bepaald uit het antwoord op de bezwaren van onder meer Natuurpunt. Hieruit blijkt dat er is gezocht naar een evenwicht tussen verschillende maatschappelijke ruimtevragen, waarbij de potenties voor natuurontwikkeling, behoud van erfgoedwaarden en (vlieg)recreatie in de omgeving van het vliegveld gevrijwaard blijven. Het voorgestelde alternatief met taxibanen rond de gras piste is volgens de plannende overheid het enige mogelijke alternatief waarbij een evenwicht tussen deze verschillende doelstellingen gerealiseerd wordt dat voldoet aan de veiligheidsrichtlijnen vanuit het DGLV.

Verzoekers gaan in hun verzoekschrift volledig aan deze motieven voorbij.

11.4. Verzoekers’ verwijzing naar de antwoorden op de parlementaire vragen met nr. 231 van 25 januari 2019 en nr. 486 van 13 maart 2020, en naar een aanvraagdossier voor een omgevingsvergunning voor windturbines, doen niet anders besluiten. Dat de plannende overheid tevens zou hebben getracht om de hinderlijke vlakken ten zuiden van de E34 tot het kleinst mogelijke gebied te beperken en de mogelijkheden voor het plaatsen van windturbines aldaar zo maximaal mogelijk te vrijwaren, toont de onwettigheid van het bestreden besluit nog niet aan.

11.5. Het e-mailbericht van 9 juni 2021 dat verzoekers daags voor de zitting neerleggen, daar waar hun laatste memorie 18 juni 2021 gedateerd is, en waaruit blijkt dat de verplaatsing van de gras piste “in het voordeel [speelde] voor de plaatsing van windturbines”, wordt laattijdig bijgebracht en vermag bovendien aan het voorgaande geen afbreuk te doen.

11.6. Gelet op wat voorafgaat, tonen verzoekers geen schending van de aangevoerde rechtsregels aan.

11.7. Het middel wordt verworpen.

V. Besluit

12. De middelen zijn ongegrond gebleken. Het beroep moet hoe dan ook als ongegrond verworpen worden.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. Verzoekers worden elk voor een derde verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 1200 euro, een bijdrage van 40 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 840 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van negentien november tweeduizend eenentwintig, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Silvan De Clercq

Johan Lust