

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 30 juni 2020 met nummer RvVb-A-1920-0970

in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0764-A

Verzoekende partij	de gemeente <b>BOECHOUT</b> , vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen  vertegenwoordigd door advocaten Floris SEBREGHTS en Christophe SMEYERS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27
Verwerende partij	het <b>VLAAMSE GEWEST</b> , vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering  vertegenwoordigd door advocaten Isabelle VERHELLE en Steve RONSE met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B
Tussenkomenende partij	de nv <b>LEM ANTWERPEN</b> ,  vertegenwoordigd door advocaten Wouter MOONEN, Sarah JACOBS en Joy VINGERHOETS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 64 bus 101

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 27 mei 2019 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 12 april 2019.

De verwerende partij heeft het verzoek tot bijstelling van het afdelingshoofd van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het departement Omgeving gedeeltelijk ingewilligd en heeft een vergunning verleend voor het bijstellen van de bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden van de tussenkomenende partij met betrekking tot de percelen gelegen te 2100 Antwerpen (Deurne), 2150 Borsbeek en te 2640 Mortsel, Luchthavenlei 1 en Vosstraat 301, met als kadastrale omschrijving Borsbeek, afdeling 1, sectie A, perceelsnummers 238 C, 239A, 240D, 240E en 240G; Antwerpen (Deurne), afdeling 32, sectie B, perceelsnummers 640H, 652, 653, 654E, 654G, 654P2, 654R2, 656B2, 656C2, 656D2, 656E2, 656F, 656F2, 656G, 656G2, 656H, 656L, 656M, 656R, 656X, 657C, 663A, 663E, 663F, 663K, 663L, 663S, 663T, 663V, 663W, 663X, 664A, 667A, 668, 669A, 670F, 670G, 671B, 672B, 672G, 673B, 675C, 675D, 675G, 675P, 676, 677, 679A, 680A, 683B, 684, 685K, 686C, 687B, 687C, 688B, 688E, 689, 690, 691, 692L2, 692N, 692P, 722, 723, 724K, 725A, 728A, 729A, 730A, 732B, 732F, 733, 734, 735, 736, 736A, 737A, 738C, 738D, 739A4, 739B4, 739R3, 739S3, 739T3, 739V3, 739X3, 739Z3, 752B, 752R, 752S, 752T, 754V, 757C, 762, 763A, 763B, 764, 765, 766, 767, 768A, 769E, 769G, 771F, 773L3, 773L4, 773P4, 786M, 786N, 786P, 787B, 788, 789A, 789B, 790A, 791A, 792A, 795C, 799D, 800E, 800F, 800G, 801, 802A, 803, 804A, 806, 807, 808, 809D, 817R en 821Y3; Mortsel: afdeling 1, sectie A, perceelnummers: 282C en 291B; Mortsel: afdeling 2, sectie B, perceelnummer: 196E.

## II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 19 juni 2019 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 19 augustus 2019 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkomende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in.

De procespartijen werden opgeroepen voor de zitting van 26 mei 2020. De procespartijen hebben ingestemd met het schriftelijk behandelen en in beraad nemen van de vordering met toepassing van artikel 85, §3 Procedurebesluit.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

## III. FEITEN

1.

De deputatie van de provincieraad van de provincie Antwerpen verleent op 17 juni 2004 een milieuvergunning voor de verdere exploitatie van een vliegveld met een start- en landingsbaan van 1510m en met een gras piste met een totale lengte van 1070m. in deze beslissing worden de volgende bijzondere voorwaarden opgenomen:

- Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor de lokale trainingen is beperkt tot maximaal 2 vliegtuigen met afwisseling van de vliegcircuits.
- Trainings- en touringvluchten zijn op zaterdag en zondag enkel toegelaten tussen 9u00 en 12u00 en tussen 14u00 en 18u00.
- Op termijn moet het aantal trainings- en touringvluchten op jaarbasis beperkt worden als volgt:

Maximaal aantal toegelaten vluchten per jaar	2010	2023
Trainingsvluchten	23.000	19.500
Touringvluchten	13.000	10.000
Totaal	36.000	29.500

In graad van administratief beroep wijzigt de Vlaamse Minister bevoegd voor Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur de vergunning van 17 juni 2004 met een beslissing van 30 december 2004. De Raad van State vernietigt de beslissing van 30 december 2004 met een arrest van 8 mei 2008 (nr. 182.767).

In uitvoering van vermeld arrest van de Raad van State neemt de Vlaamse Minister bevoegd voor Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur op 24 oktober 2008 een nieuwe beslissing. In de bijzondere milieuvoorwaarden van de milieuvergunning voor het verder exploiteren en

veranderen door wijziging en uitbreiding van de internationale luchthaven Antwerpen is voorzien in een afbouwscenario. Het aantal trainingsvluchten werd daarin als volgt beperkt:

“... ”

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

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

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

...“

2.

Na een aanvraag van 7 december 2009 van de Internationale Luchthaven Antwerpen, wijzigt de deputatie van de provincieraad van de provincie Antwerpen met een beslissing van 18 maart 2010 de uren waarop de trainingsvluchten zijn toegelaten:

“... ”

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

- a) *Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (inclusief de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*
- b) *Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*
  - *In 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;*
  - *In 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;*
  - *In 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;*
  - *Van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;*
  - *Van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar;*
  - *Vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar.*
- c) *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9 uur tot 20 uur lokale tijd tijdens het winteruur.*

*Elke individuele touch- and- go wordt als vlucht beschouwd*

...”

3.

Een verzoek tot aanpassing van vermelde exploitatievoorwaarden, ingediend door de gemeente Borsbeek, wordt geweigerd zowel in eerste administratieve aanleg door de deputatie van de provincieraad van de provincie Antwerpen op 22 december 2011, als in graad van administratief beroep door de Vlaamse Minister bevoegd voor Leefmilieu, Natuur en Cultuur op 12 juni 2012.

4.

Op 1 februari 2018 dient de tussenkomen partij een verzoek tot bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarde met betrekking tot de afkoppeling van het hemelwater in. Met een beslissing van 25 juni 2018 vergunt de Vlaamse Minister bevoegd voor Omgeving, Natuur en Landbouw de gevraagde bijstelling. In deze beslissing wordt de bijzondere voorwaarde met betrekking tot het aantal trainingsvluchten en de uren waarop deze mogen worden uitgevoerd, zoals vervat in de

beslissing van 18 maart 2010 van de deputatie van de provincieraad van de provincie Antwerpen, overgenomen:

“... ”

*§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

- *Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*
- *Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*
  - o *In 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar*
  - o *In 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar*
  - o *In 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar*
  - o *Van 2014 tot en met 2018 maximaal 12.000 vluchten per jaar*
  - o *Van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar*
  - o *Vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar*
- *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het wintertijd.*

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

“... ”

5.

Het afdelingshoofd van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het departement Omgeving, dient op 13 december 2018 bij de Vlaamse Regering “een verzoek tot bijstelling van de milieuvergunningvoorwaarden van de nv LEM Antwerpen” in op de percelen gelegen te 2100 Antwerpen (Deurne), 2150 Borsbeek, 2640 Mortsel, Luchthavenlei 1 en Vosstraat 301.

Uit de stukken van het dossier blijkt dat het verzoek tot bijstelling onder andere kan worden teruggevoerd tot de schriftelijke vragen aan de destijds bevoegde minister (nr. 183 van 11 december 2017 en nr. 627 van 30 augustus 2018) waarbij de onduidelijkheid tussen de begrippen ‘vluchten’ en ‘(vlieg)bewegingen’ werden aangekaart.

Het verzoek tot bijstelling waarover de bestreden beslissing een uitspraak doet, beoogt hiermee komaf te maken en poogt aldus tevens de controle en de handhaving van de betrokken voorwaarde te vereenvoudigen. In het verzoek wordt gevraagd de betrokken voorwaarde als volgt bij te stellen:

“... ”

*§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

- *Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*
- *Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*
  - o *In 2009 en 2010: maximaal 23.000 bewegingen per jaar*
  - o *In 2011 en 2012: maximaal 21.000 bewegingen per jaar*

- *In 2013: maximaal 19.000 bewegingen per jaar*
- *Van 2014 tot en met 2018 maximaal 12.000 bewegingen per jaar*
- *Van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar*
- *Vanaf 2023: maximaal 8.000 bewegingen per jaar*
- *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het winteruur.*

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

...”

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Antwerpen’, vastgesteld met koninklijk besluit van 3 oktober 1979 in “het vliegveld van Deurne” en deels in een gebied voor dagrecreatie, in woongebied en in agrarisch gebied.

De percelen liggen tevens binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen’, goedgekeurd op 19 juni 2009 in luchthavengebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Vallei van de Koude Beek’ te Borsbeek, goedgekeurd op 22 februari 2016 deels in een zone voor agrarisch landschapspark en deels in een zone voor openbare wegenis.

De percelen liggen ook in de nabijheid (op 100 meter) van het Habitatrichtlijngebied ‘Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats’ – code BE2100045.

Tijdens het openbaar onderzoek van de stad Antwerpen, georganiseerd van 29 december 2018 tot en met 27 januari 2019, worden twee bezwaarschriften ingediend.

Tijdens het openbaar onderzoek van de stad Mortsel, georganiseerd van 27 december 2018 tot en met 26 januari 2019, werden geen bezwaarschriften ingediend. Op de hoorzitting van 26 februari 2019 van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie wordt opgemerkt dat er wel bezwaren werden ingediend doch dat met die bezwaren geen rekening werd gehouden.

Tijdens het openbaar onderzoek van de gemeente Borsbeek, georganiseerd van 11 januari 2019 tot en met 10 februari 2019, wordt een bezwaarschrift ingediend.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen adviseert op 1 februari 2019 gunstig.

“...

**Advies van het college**

*De herformulering van de bijzondere voorwaarde wordt ambtshalve door de bevoegde overheid voorgesteld om een éénduidige interpretatie van de begrippen ‘vluchten’ en ‘bewegingen’ te hebben voor toezichthouder en exploitant. De nieuwe interpretatie van deze begrippen verhoogt de garantie op het verwezenlijken van het afbouwscenario voor trainingsvluchten. Er wordt gunstig advies gegeven de bijzondere voorwaarde aan te passen.*

**Financiële gevolgen**

*Neen.*

**Artikel 1**

Het college beslist een gunstig advies, zoals geformuleerd in de argumentatie, te geven op het verzoek.

...

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel adviseert op 4 februari 2019 gunstig.

“...

**Advies**

**Advies omgevingsambtenaar**

*Gunstig advies Besluit*

**Besluit**

**Artikel 1**

*Het college verleent een gunstig advies aan de Vlaamse Overheid voor het ambtshalve bijstellen door verduidelijking van de bijzondere milieuvergunningvoorwaarden voor de afbouw van het aantal trainingsvluchten vanuit de Internationale Luchthaven Antwerpen.*

...”

De afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (Milieu) van het departement Omgeving adviseert op 18 februari 2019 voorwaardelijk gunstig.

“...

**INHOUDELIJKE BEOORDELING**

*Gelet dat de afdeling GOP van minister Schauvliege de opdracht gekregen heeft een bijstelling van de vergunning in te leiden zodat er duidelijkheid komt over het afbouwscenario zoals bedoeld in de milieuvergunning; dat hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 627 van 30 augustus 2018 in het Vlaams Parlement.*

*Gelet dat de aangehaalde bijzondere voorwaarde uit besluit MB 74387-1014B werd gewijzigd bij besluit MLWV/0900000042 van 18.03.2010. Gelet dat volgende bijzondere voorwaarde relevant is:*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

- a) *Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (inclusief de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*
- b) *Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*
  - *in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;*
  - *in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;*
  - *in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;*
  - *van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;*
  - *van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar;*
  - *vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar.*
- c) *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9 uur tot 20 uur lokale tijd tijdens het wintertijd.*  
*Elke individuele touch-and-go wordt als vlucht beschouwd.*

*Gelet dat deze bijzondere voorwaarde ambtshalve gewijzigd moet worden in:*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

- a) *Op zon- en feestdagen zijn geen touch- and-go vluchten (inclusief de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen toegelaten.)*
- b) *Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*
  - *in 2009 en 2010: maximaal 23.000 bewegingen per jaar;*
  - *in 2011 en 2012: maximaal 21.000 bewegingen per jaar;*
  - *in 2013: maximaal 19.000 bewegingen per jaar;*
  - *van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 bewegingen per jaar;*
  - *van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar;*
  - *vanaf 2023: maximaal 8.000 bewegingen per jaar.*
- c) *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9 uur tot 20 uur lokale tijd tijdens het winteruur.*  
*Elke individuele touch-and-go wordt als vlucht beschouwd.*

*Deze herformulering zorgt voor meer duidelijkheid.*

### **Actualisering**

*Overwegende dat conform artikel 106, tweede lid, 7° van het Omgevingsvergunningenbesluit de omgevingsvergunning over de bijstelling van de bijzondere milieuvorwaarden, een geactualiseerde vergunningstoestand moet vermelden; dat hieronder de bestaande bijzondere milieuvorwaarden worden opgesteld; dat de bestaande voorwaarden behouden kunnen blijven, behalve voor wat betreft de voorwaarde nr. 7, die het voorwerp van deze bijstelling is;*

...

*§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

- *Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*
- *Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*
  - *in 2009 en 2010: maximaal 23.000 bewegingen per jaar;*
  - *in 2011 en 2012: maximaal 21.000 bewegingen per jaar;*
  - *in 2013: maximaal 19.000 bewegingen per jaar;*
  - *van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 bewegingen per jaar;*
  - *van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar;*
  - *vanaf 2023: maximaal 8.000 bewegingen per jaar.*

*- Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het winteruur.*

*Elke individuele touch-and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd.*

...

### **ADVIES : gunstig**

*Overwegende dat de hinder en de effecten op de mens en het milieu en de risico's voor externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt.*

..."

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Borsbeek adviseert stilzwijgend gunstig.

Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert stilzwijgend gunstig

Het Agentschap Zorg en Gezondheid adviseert stilzwijgend gunstig

Na de hoorzitting van 26 februari 2019 verleent de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie op 27 maart 2019 volgende advies:

“ ...

## **7. Beoordeling**

### Activiteiten en proces

*Overwegende dat de afdeling GOP van minister Schauvliege de opdracht gekregen heeft een bijstelling van de vergunning in te leiden zodat er duidelijkheid komt over het afbouwscenario zoals bedoeld in de milieuvergunning; dat hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 627 van 30 augustus 2018 in het Vlaams Parlement; dat de minister in haar antwoord op deze schriftelijke vraag verwijst naar haar antwoord op de schriftelijke vraag nr. 183 van 11 december 2017; dat in dat antwoord duidelijk wordt gesteld dat een vlucht twee bewegingen omvat namelijk opstijgen en landen; dat het aantal vluchten van de milieuvergunning bijgevolg evenveel stijg- als landingsbewegingen omvat; dat in die zin het halveren van het aantal bewegingen een goede maatstaf is om af te toetsen aan het aantal toegelaten vluchten; dat in de geest van de verleende milieuvergunning ook duidelijk een afbouwscenario beoogd werd voor het aantal trainingsvluchten;*

*Overwegende dat de bijstelling wordt gevraagd van de volgende bijzondere voorwaarde zoals vermeld in het ministerieel besluit van 24 oktober 2008:*

*“Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

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

*Overwegende dat de aangehaalde bijzondere voorwaarde uit het ministerieel besluit 74387-1014B werd gewijzigd bij besluit MLWV/0900000042 van 18 maart 2010 en herbevestigd werd bij het ministerieel besluit OMV/2017001328 van 25 juni 2018; dat in het ministerieel besluit van 25 juni 2018 de bijzondere voorwaarde als volgt geformuleerd wordt in artikel 2, §7:*

*“§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.*



Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.

- Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.
- Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:
  - in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;
  - in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;
  - in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;
  - van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;
  - van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar;
  - vanaf 2023: maximaal 8000 vluchten per jaar.
- Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het winteruur. Elke individuele touch-and-go wordt als vlucht beschouwd."

Overwegende dat deze bijzondere voorwaarde ambtshalve gewijzigd moet worden in:

"Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.

Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:

- a) Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (inclusief de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.
- b) Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:
  - in 2009 en 2010: maximaal 23.000 bewegingen per jaar;
  - in 2011 en 2012: maximaal 21.000 bewegingen per jaar;
  - in 2013: maximaal 19.000 bewegingen per jaar;
  - van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 bewegingen per jaar;
  - van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar;
  - vanaf 2023: maximaal 8.000 bewegingen per jaar.
- c) Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9 uur tot 20 uur lokale tijd tijdens het winteruur. Elke individuele touch-and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd."

Overwegende dat deze herformulering zorgt voor meer duidelijkheid en aansluit bij oorspronkelijke betekenis die aan milieuvergunning werd gegeven waarin een afbouwscenario is verwerkt;

Overwegende dat het Departement Omgeving in het verzoek tot bijstelling verwijst naar het verkeerde vergunningsbesluit; dat verwezen wordt naar het vergunningsbesluit van 2008 waarin de trainingsvluchten enkel toegelaten worden tussen 9u en 19u en niet naar het latere besluit van 2010 waar dit als volgt geformuleerd staat: "Op werkdagen (ma-vr) en zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten van 9u tot 19u lokale tijd tijdens het zomertijd en van 9u tot 20u lokale tijd tijdens het winteruur."; dat de verwijzing naar de vergunning van 2008 een vergissing betreft en moet rechtgezet worden; dat het dossier ingediend door Departement Omgeving verwijst naar besluit van 24 oktober 2008 maar bedoelde bijzondere voorwaarden reeds werden gewijzigd via besluit van 18 maart 2010; dat deze bijzondere voorwaarden werden hernomen en herbevestigd door het ministerieel besluit van 25 juni 2018; dat het aangewezen is om de aanpassing van de bijzondere voorwaarde door te voeren op basis van het laatste vergunningsbesluit, zijnde het besluit van 25 juni 2018;

Overwegende dat de aanpassing van het woord “vluchten” naar “bewegingen” voor de periode 2009 tot en met 2018 niet langer actueel is; dat de gevraagde bijstelling van de bijzondere voorwaarde kan worden ingewilligd vanaf 2019;

#### Actualisering

Overwegende dat conform artikel 106, tweede lid, 7° van het Omgevingsvergunningenbesluit de omgevingsvergunning over de bijstelling van de bijzondere milieuvorwaarden, een geactualiseerde vergunningstoestand moet vermelden; dat de bestaande voorwaarden behouden kunnen blijven, behalve voor wat betreft de voorwaarde vermeld in artikel 2, §7, die het voorwerp van deze bijstelling is; dat de bijzondere voorwaarde in paragraaf 7 moet worden opgevangen door wat volgt:

“§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.

Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.

- a) Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.
- b) Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:
  - in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;
  - in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;
  - in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;
  - van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;
  - van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar;
  - vanaf 2023: maximaal 8.000 bewegingen per jaar.
- c) Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het winteruur.  
Elke individuele touch-and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd.”;

### **8. Bezwaren openbaar onderzoek**

...

### **9. Algemene conclusie**

Overwegende dat de hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt;

Overwegende dat het verzoek tot bijstelling van de bijzondere milieuvorwaarde uit het ministerieel besluit van 25 juni 2018, kan worden ingewilligd vanaf het jaar 2019;

### **10. Voorstel van beslissing**

Het door het afdelingshoofd van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en – projecten van het departement Omgeving, ..., ingediende verzoek tot bijstelling van de volgende bijzondere milieuvorwaarden..., vergund op naam van nv LEM Antwerpen ....omvattende de volgende bijzondere voorwaarde opgenomen in artikel 2, §7, van het ministerieel besluit met referentie OMV\_2017001328 van 25 juni 2018:

“Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.

- Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.
  - Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:
    - in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;
    - in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;
    - in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;
    - van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;
    - van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar;
    - vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar.
  - Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het wintertijd.
- Elke individuele touch-and-go wordt als vlucht beschouwd.”,

wordt ingewilligd;

De bijzondere voorwaarde in artikel 2, §7 van het ministerieel besluit met referentie OMV\_2017001328 van 25 juni 2018 wordt vervangen door de volgende nieuwe bijzondere voorwaarde:

“§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.

Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.

- a) Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.
  - b) Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:
    - in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;
    - in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;
    - in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;
    - van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;
    - van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar;
    - van 2023: maximaal 8000 bewegingen per jaar.
  - c) Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het wintertijd.
- Elke individuele touch- and- go wordt als 2 bewegingen beschouwd”;

Geactualiseerde vergunningsvoorwaarden:

...

§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.

Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.

- a) Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.
- b) Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:
  - in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;
  - in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;
  - in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;
  - van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;
  - van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar;
  - vanaf 2023: maximaal 8.000 bewegingen per jaar.

*c) Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het wintertijd.*

*Elke individuele touch-and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd*

...

De Vlaamse Minister bevoegd voor Omgeving, Natuur en Landbouw vergunt op 12 april 2019 de volgende bijstelling van de vergunningsvoorwaarden van de tussenkomende partij:

“...

*Overwegende dat de afdeling GOP een bijstelling van de vergunning inleidt teneinde duidelijkheid te brengen over het afbouwscenario zoals bedoeld in de milieuvergunning; dat hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 627 van 30 augustus 2018 in het Vlaams Parlement; dat de bevoegde minister in het antwoord op deze schriftelijke vraag verwijst naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr.183 van 11 december 2017; dat in dat antwoord duidelijk wordt gesteld dat een vlucht twee bewegingen omvat, namelijk opstijgen en landen; dat het aantal vluchten van de milieuvergunning bijgevolg evenveel stijgt als landingsbewegingen omvat; dat in die zin het halveren van het aantal bewegingen een goede maatstaf is om af te toetsen aan het aantal toegelaten vluchten; dat in de geest van de verleende milieuvergunning ook duidelijk een afbouwscenario beoogd werd voor het aantal trainingsvluchten;*

*Overwegende dat de aangehaalde bijzondere voorwaarde uit het ministerieel besluit 74387-1014B werd gewijzigd bij besluit MLWV/0900000042 van 18 maart 2010 en bevestigd bij het ministerieel besluit OMV/2017001328 van 25 juni 2018; dat in het ministerieel besluit van 25 juni 2018 de bijzondere voorwaarde als volgt geformuleerd wordt in artikel 2, §7:*

*"§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.*

- *Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*
- *Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*
  - o *in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;*
  - o *in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;*
  - o *in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;*
  - o *van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;*
  - o *van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar;*
  - o *vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar.*
- *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten*  
*vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het wintertijd.*

*Elke individuele touch-and-go wordt als vlucht beschouwd.";*

*Overwegende dat voorgesteld wordt deze bijzondere voorwaarde ambtshalve te wijzigen;*

*Overwegende dat een herformulering naar het aantal bewegingen zorgt voor meer duidelijkheid; dat rekening moet gehouden worden met de oorspronkelijke betekenis die aan de milieuvergunning werd gegeven, waarin een afbouwscenario is verwerkt;*

*Overwegende dat gelet op het aantal bewegingen van trainingsvluchten gedurende de laatste jaren, een verdere afbouw van het aantal trainingsvluchten mogelijk is; dat het ingediende voorstel van de afdeling GOP van het departement Omgeving echter de opleiding van piloten in Vlaanderen problematisch zou maken; dat dit in tegenstrijd is met Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019;*

*Overwegende dat slechts in 1% van de klachten in 2018 betrekking had op trainingsvluchten; dat dit aantoonde dat de hinder van de trainingsvluchten beperkt is;*

*Overwegende dat het departement Omgeving in het verzoek tot bijstelling verwijst naar het verkeerde vergunningbesluit; dat verwezen wordt naar het vergunningbesluit van 2008 waarin de trainingsvluchten alleen toegelaten worden tussen 9u en 19u en niet naar het latere besluit van 2010; dat de verwijzing naar de vergunning van 2008 een vergissing betreft en moet rechtgezet worden; dat bedoelde bijzondere voorwaarden werden gewijzigd via het besluit van 18 maart 2010; dat deze bijzondere voorwaarden werden hernomen en herbevestigd door het ministerieel besluit van 25 juni 2018; dat het aangewezen is om de aanpassing van de bijzondere voorwaarde door te voeren op basis van het laatste vergunningbesluit van 25 juni 2018;*

*Overwegende dat de aanpassing van het woord "vluchten" naar "bewegingen" voor de periode 2009 tot en met 2018 niet langer actueel is; dat de gevraagde bijstelling van de bijzondere voorwaarde gedeeltelijk kan worden ingewilligd vanaf 2019;*

*Overwegende dat conform artikel 106, tweede lid, 7°, van het Omgevingsvergunningbesluit de omgevingsvergunning over de bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden een geactualiseerde vergunningstoestand moet vermelden; dat de bestaande voorwaarden behouden kunnen blijven, behalve voor wat betreft de voorwaarde vermeld in artikel 2, §7, die het voorwerp van deze bijstelling is;*

*Overwegende dat de ingediende bezwaren samengevat luiden als volgt:*

- *Volgens de drie bekendmakingen door de steden Antwerpen en Mortsel en door de gemeente Borsbeek is het mogelijk om het verzoek te raadplegen via het Omgevingsloket; op het Omgevingsloket was evenwel niets te raadplegen; bijgevolg is de controle door de burgers over wat juist de bedoeling van de aanvraag is, via de weg van het Omgevingsloket onmogelijk en is de aankondiging op dit punt minstens niet correct;*
- *De aanvraag betreft een onrealistische beperking van de trainingsvluchten;*
  - o *deze beperking staat haaks op de actuele groei in de luchtvaartsector die gekenmerkt wordt door een toenemende vraag naar piloten; door deze beperking zijn trainingsorganisaties genoodzaakt hun activiteiten te verhuizen naar het buitenland; dit heeft belangrijke gevolgen voor Vlaanderen op sociaal en economisch vlak, maar ook op vlak van luchtvaartknowhow en ervaring; de verdeling van de bewegingen tussen de vliedscholen zorgt voor wrevel tussen de verschillende organisaties, daar waar de focus zou moeten liggen op het aanbieden van een kwaliteitsvolle opleiding aan piloten in Vlaanderen;*
  - o *een vliegbeweging wordt aanzien als één opstijgbeweging of één landing; echter, een aan-vliegmaneuver met een doorstart, een zogenaamde "go around", wordt gezien als twee bewegingen; de cumulatieve geluidsoverlast is echter minder dan een aparte opstijgbeweging of landing, omdat het aanvliegmaneuver al op grotere hoogte wordt afgebroken en het vliegtuig al*

- een veel grotere hoogte heeft bereikt eens het voorbij het vliegerrein is; deze interpretatie limiteert de opleiding voor professionele piloten enorm;*
- o het verzoek betreft een schending van het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019, de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 waarin het belang benadrukt wordt van de Vlaamse regionale luchthavens voor de trainingsvluchten; in de Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2018-2019 werd een onderzoek uitgevoerd naar de noodzakelijke ruimte voor trainingsvluchten in Vlaanderen;*
  - o er werd zwaar geïnvesteerd in geluidsdempers om de hinder voor de omwonenden zo veel mogelijk te beperken;*
  - o de omwonenden nemen ook het vliegtuig om op vakantie te gaan en moeten bijgevolg ook de nadelen accepteren van de vliegtuigbewegingen; het "not in my backyard syndroom" van de Vlaming weegt hier enorm door;*
- Schending van het gelijkheidsbeginsel doordat de huidige geluidsrestrictie van 76 dBA alleen geldt voor trainingsvluchten in de luchthaven Antwerpen en niet voor andere toestellen; bovendien is deze geluidsrestrictie vanuit het verleden verkeerdelijk gebaseerd op een foutieve definiëring van "een trainingstoestel", met name één welbepaald vliegtuigtype en niet "een groep" van vliegtuigtypes geschikt voor opleiding;*
  - Het verkeerde vergunningsbesluit wordt gewijzigd; het dossier ingediend door het departement Omgeving verwijst naar het besluit van 24 oktober 2008 maar bedoelde bijzondere voorwaarden werden reeds gewijzigd via het besluit van 18 maart 2010; deze bijzondere voorwaarden werden hernomen en herbevestigd door het ministerieel besluit van 25 juni 2018;*

*Overwegende dat de bezwaren uit het openbaar onderzoek als volgt kunnen worden beantwoord:*

- Ingevolge artikel 24 van het Omgevingsvergunningenbesluit moet de vergunningsaanvraag en, in voorkomend geval, het resultaat van het onderzoek, vermeld in artikel 19 en 20 van het Omgevingsvergunningendecreet, gedurende dertig dagen analoog of digitaal ter inzage gelegd worden in het gemeentehuis van de gemeente waar het voorwerp van de vergunningsaanvraag uitgevoerd zal worden; het is bijgevolg ook voldoende dat het verzoek analoog raadpleegbaar is bij de gemeentebesturen;*
- Sinds 2010 is een duidelijk afbouwscenario vooropgesteld; de bijstelling die wordt doorgevoerd, is louter verduidelijkend en betreft een realistische verdere beperking van het aantal trainingsvluchten;*
- Het verzoek tot bijstelling heeft geen betrekking op de wijziging van de geluidsrestrictie waardoor dit bezwaar niet behandeld kan worden in het kader van deze procedure;*
- Het klopt dat het ministerieel besluit van 25 juni 2018 moet worden gewijzigd in plaats van het ministerieel besluit van 24 oktober 2008;*

*Overwegende dat bijgevolg gesteld kan worden dat de bezwaren deels gegrond worden verklaard;*

*Overwegende dat de hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt,*

**BESLUIT:**

*Artikel 1. Het door het afdelingshoofd van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het departement Omgeving, Koning Albert 11-laan 20, 1000 Brussel, ingediende verzoek tot bijstelling van de volgende bijzondere milieuvoorwaarden voor de inrichting met inrichtingsnummer 20171025-0030, vergund op naam van de nv LEM Antwerpen, Luchthavenlei z/n, 2100 Antwerpen (Deurne), gelegen te 2100 Antwerpen (Deurne), te 2150 Borsbeek en te 2640 Mortsel, Luchthavenlei 1 en Vosstraat 301, kadastraal bekend als:*

Borsbeek, afdeling 1, sectie A, perceelsnummers 238 C, 239A, 240D, 240E en 240G; Antwerpen (Deurne), afdeling 32, sectie B, perceelsnummers 640H, 652, 653, 654E, 654G, 654P2, 654R2, 656B2, 656C2, 656D2, 656E2, 656F, 656F2, 656G, 656G2, 656H, 656L, 656M, 656R, 656X, 657C, 663A, 663E, 663F, 663K, 663L, 663S, 663T, 663V, 663W, 663X, 664A, 667A, 668, 669A, 670F, 670G, 671B, 672B, 672G, 673B, 675C, 675D, 675G, 675P, 676, 677, 679A, 680A, 683B, 684, 685K, 686C, 687B, 687C, 688B, 688E, 689, 690, 691, 692L2, 692N, 692P, 722, 723, 724K, 725A, 728A, 729A, 730A, 732B, 732F, 733, 734, 735, 736, 736A, 737A, 738C, 738D, 739A4, 739B4, 739R3, 739S3, 739T3, 739V3, 739X3, 739Z3, 752B, 752R, 752S, 752T, 754V, 757C, 762, 763A, 763B, 764, 765, 766, 767, 768A, 769E, 769G, 771F, 773L3, 773L4, 773P4, 786M, 786N, 786P, 787B, 788, 789A, 789B, 790A, 791A, 792A, 795C, 799D, 800E, 800F, 800G, 801, 802A, 803, 804A, 806, 807, 808, 809D, 817R en 821Y3;

Mortsel: afdeling 1, sectie A, perceelnummers: 282C en 291B;

Mortsel: afdeling 2, sectie B, perceelnummer: 196E;

*omvattende de bijstelling van de volgende bijzondere voorwaarde, opgenomen in artikel 2, §7, van het ministerieel besluit met referentie OMV\_2017001328 van 25 juni 2018;*

*“§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

*Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*

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

*in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;*

*in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;*

*in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;*

*van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;*

*van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 vluchten per jaar;*

*vanaf 2023: maximaal 8.000 vluchten per jaar.*

*Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het wintertijd.*

*Elke individuele touch-and-go wordt als vlucht beschouwd.”,*

*wordt gedeeltelijk ingewilligd.*

*Art. 2. De bijzondere voorwaarde in artikel 2, §7, van het ministerieel besluit met referentie OMV\_2017001328 van 25 juni 2018 wordt vervangen door de volgende nieuwe bijzondere voorwaarde:*

"§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen. Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.

- a) Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.
- b) Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:
  - in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;
  - in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;
  - in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;
  - van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;
  - van 2019 tot en met 2022: maximaal 18.000 bewegingen per jaar;
  - vanaf 2023: maximaal 16.000 bewegingen per jaar.
- c) Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd uur en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het wintertijd uur. Elke individuele touch-and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd."

Art. 3. De bestaande vergunningsvoorwaarden worden als volgt geactualiseerd:  
§1....

§2. Gedurende de periode van 23u00 tot 6u30 is het vliegveld gesloten voor alle luchtverkeer met uitzondering voor urgente medische vluchten en landende vliegtuigen met vertraging, waarvan de landing op de Internationale Luchthaven Antwerpen is gepland om ten laatste 22u30. Een maandelijks verslag wordt driemaandelijks overgemaakt aan de afdeling Handhaving.

De geluidscontouren en het aantal potentieel ernstig gehinderden, bedoeld in artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM, worden jaarlijks berekend, telkens voor het voorbije jaar (LDN en LAeq,dag). De geluidscontouren worden eveneens bijkomend berekend in de grootte Lden, met als tijdsperiodes: dag: 07u00-19u00, avond: 19u00-23u00 en nacht: 23u00-07u00, waarbij  $L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} (12 \cdot 10 L_{day}/10 + 4 \cdot 10 L_{evening} + 5/10 + 8 \cdot 10 L_{night} + 10/10)$  en waarin:

- $L_{day}$  het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2: 1987, bepaald over alle dagperiodes van een jaar;
- $L_{evening}$  het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2: 1987, bepaald voor alle nachtperiodes van een jaar.

§3. ...

§4. De geluidscontouren en de berekening van het aantal potentieel ernstig gehinderden en de gegevens van het geluidsmetnet worden door de exploitant bezorgd aan de vergunningverlenende overheid, de deputatie, het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen (Deurne en Berchem), Borsbeek, Boechout en Mortsel en de afdelingen Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Handhaving en Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning van het departement Omgeving.

§5. Zowel het aantal potentieel ernstig gehinderden, het aantal inwoners binnen de LDN-geluids-contour van 55 dB(A) als het aantal inwoners binnen de LAeq,dag-geluidscontour van 55 dB(A) mag niet stijgen ten opzichte van het referentiejaar 2000. Dit betekent dat volgende waarden (van 2001 niet mogen overschreden worden):

- aantal potentieel gehinderden: 548;
- aantal inwoners binnen de LDN-geluidscontour van 55 dB(A): 3.455;



- *aantal inwoners binnen de LAeq,dag-geluidscontour van 55 dB(A): 5.468.*
- Voor de beoordeling van voormelde aantallen worden de inwoners die in bedoelde zones na het referentiejaar 2000 zijn gekomen, niet mee in aanmerking genomen.*

*§6. ...*

*§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.*

- a) *Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*
- b) *Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*
  - *in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;*
  - *in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;*
  - *in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;*
  - *van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;*
  - *van 2019 tot en met 2022: maximaal 18.000 bewegingen per jaar;*
  - *vanaf 2023: maximaal 16.000 bewegingen per jaar.*
- c) *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het winteruur.*

*Elke individuele touch-and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd.*

*§8. Voor het uitvoeren van touch-and-go vluchten beschikken de vliegtuigen met een toegelaten opstijgmassa (MTOW — maximum take off weight) kleiner dan 2.000 kg, al dan niet uitgerust met een geluidsdemper, over een geldig geluidscertificaat met vermelding van een certificatieniveau kleiner dan of gelijk aan 76 dB(A), vastgesteld volgens de certificatieprocedure van ICAO, bijlage 16, Boekdeel 1, deel II. De desbetreffende geluidscertificaten van deze vliegtuigen, uitgegeven door de bevoegde nationale overheid, worden ter beschikking gehouden van de toezichthouder.*

*...”*

Dat is de bestreden beslissing.

6.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Borsbeek, de gemeente Borsbeek, het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel en de stad Mortsel vorderen met een op 24 mei 2019 ter griffie van de Raad neergelegd verzoekschrift eveneens de vernietiging van de bestreden beslissing. Dit dossier is gekend onder het rolnummer 1819-RvVb-0748-A.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging – Belang van de Verzoekende Partij

*Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij geeft in het inleidend verzoekschrift volgende toelichting bij haar belang:

“ ...

*Verzoekende partij heeft belang om het verzoekschrift aanhangig te maken o.b.v. artikel 105 § 2, 2° van het Omgevingsvergunningsdecreet. Verzoekende partij maakt namelijk deel uit van het ‘betrokken publiek’ dat bij Uw Raad een annulatieberoep aanhangig kan maken tegen een in laatste administratieve aanleg afgeleverde vergunningsbeslissing. Het begrip ‘betrokken publiek’ wordt in artikel 2,1° van het Omgevingsvergunningsdecreet als volgt gedefinieerd:*

...

*Dat een gemeente als rechtspersoon gevolgen kan ondervinden van en/of belanghebbende is bij besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden, werd reeds bevestigd door Uw Raad. Zo heeft Uw Raad reeds geoordeeld dat een gemeente die **gevolgen kan ondervinden van een project dat vergund is op het grondgebied van een naburige gemeente** belang heeft om de vergunning van het bewuste project te bestrijden met een annulatieberoep. Meer bepaald heeft Uw Raad in een arrest van 5 juli 2016 m.b.t. het belang van de stad Vilvoorde om het befaamde U-Place project dat vergund werd in de naburige gemeente Machelen het volgende gesteld:*

...

*Verder heeft de Raad van State in een arrest van 28 mei 2014, dat eveneens betrekking heeft op het befaamde U-place project, geoordeeld dat een gemeente belang heeft om een milieuvergunning van een hinderlijke inrichting te bestrijden die zich op het grondgebied van een naburige gemeente bevindt wanneer o.m. het gemeentelijk leefmilieubeleid wordt doorkruist:*

...

*De Raad van State heeft dit standpunt nogmaals bevestigd in een arrest van 26 januari 2017 n.a.v. een casus waarbij o.m. een gemeente een milieuvergunning voor windturbines bestreed die zouden worden geëxploiteerd op de grens van een aangrenzende gemeente. M.b.t. het belang van de gemeente die de milieuvergunning aanvocht heeft de Raad van State als volgt geoordeeld:*

...

*In deze is verzoekende partij een rechtspersoon die gevolgen kan ondervinden en belanghebbende bij de besluitvorming over de bijstelling van de vergunningsvoorwaarden voor de luchthaven. **De luchthaven van Antwerpen** ligt namelijk op beperkte afstand van de **gemeente Boechout en haar deelgemeente Vremde**, zo blijkt uit onderstaande kaart:*

*(plan)*

*Gelet op deze ligging van de **luchthaven vlakbij het grondgebied** van de gemeente Boechout spreekt het voor zich dat de het omgevingsbeleid van de gemeente Boechout in het gedrang komt. De **trainingsvluchten** die opstijgen en landen op de luchthaven van*

Deurne bevinden zich namelijk nog **op lage hoogte** wanneer zij het grondgebied van de gemeente Boechout en haar deelgemeente Vremde overvliegen. Het gevolg hiervan is dat de gemeente en haar inwoners o.m. (geluids)hinder kunnen ondervinden van deze opstijgende en landende vliegtuigen. Dit alles geldt eens te meer nu het aantal vliegbewegingen van trainingsvluchten tussen 2019 en 2022 met 80 % wordt vermeerderd van 10.000 naar 18.000 bewegingen en vanaf 2023 wordt verdubbeld van 8.000 naar 16.000 bewegingen.

Er is echter meer. Meer bepaald wenst de gemeente Boechout in het bijzonder de **kwaliteit van de open ruimte** die zich op haar grondgebied en in de nabije omgeving van de luchthaven bevindt te vrijwaren. Dit alles blijkt ook duidelijk uit de richtinggevende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan van de gemeente Boechout. Zo staat op p. 72 van de richtinggevende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan het volgende te lezen:

“Vanuit de doelstelling “open ruimte met zijn landschappelijke verscheidenheid vrijwaren” en het concept “open ruimten behouden” opteert de gemeente voor behoud van de “groene vinger” richting luchthaven Deurne, ten noorden van Boechout en ten westen van Vremde. Het “uitzicht op haar landelijkheid” is hierbij van wezenlijk belang: **deze groene vinger bepaalt voor een groot deel het karakter van de gemeente, is een belangrijk recreatief uitloopgebied voor alle omwonenden (niet alleen voor de Boechoutenaars, maar ook voor de inwoners van Borsbeek en Vremde) en biedt heel wat mogelijkheden voor ecologische verbindingen.**”  
(eigen accentuering)

De **impact van het vergunde op het welzijn van de burgers en de duurzame ontwikkeling van het gemeentelijk beleid** wordt door verzoekende partij te sterk geacht. Meer bepaald zet de bestreden beslissing o.m. de kwaliteit van dit recreatief uitloopgebied onder zware druk aangezien zij het toegelaten aantal trainingsvluchten significant doet toenemen. Meer bepaald is er tussen 2019 en 2022 voorzien in een toename van het aantal vliegbewegingen met 80% (van 10.000 naar 18.000) en is er vanaf 2023 zelfs sprake van een verdubbeling (namelijk van 8.000 naar 16.000).

De conclusie van het voorgaande moet bijgevolg zijn dat verzoekende partij gevolgen kan ondervinden ingevolge de (tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en belanghebbende is bij de besluitvorming die betrekking heeft op de bijstelling van de vergunningsvoorwaarden van de luchthaven van Deurne.  
...”

2.

De verwerende partij betwist het belang van de verzoekende partij als volgt:

“...  
Weze eerstens opgemerkt dat er geen toename van het aantal trainingsvluchten werd toegekend in de bestreden beslissing - de middelen berusten op een misinterpretatie van de bestreden beslissing (zie infra).

Daarnaast negeert verzoekende partij de reeds jarenlange bestaande vergunningen, die op zich reeds enige geluidshinder met zich meebrengen. Enkel een sluiting van de

*luchthaven zou geen geluidshinder van vliegtuigen veroorzaken. Dit kan geenszins de bedoeling zijn – te meer gezien in een afbouw van het aantal trainingsvluchten is voorzien in de bestreden beslissing.*

*Bovendien is de gemeente Boechout op ruime afstand van de luchthaven van Deurne gelegen; de gemeenten Mortsel en Borsbeek liggen nog tussen de luchthaven en de gemeente Boechout: (kaart)*

*De gemeente Boechout is geen onmiddellijk aangrenzende gemeente. Uit de uiteenzetting die verzoekende partij naar voor brengt m.b.t. haar belang – met name de geluidshinder – zou dan moeten afgeleid worden dat iedere gemeente die zelfs ver van de luchthaven gelegen is (zoals Lier, Nijlen, etc.) evenzeer onmiddellijk over het nodige belang beschikt. Dat kan niet de bedoeling zijn.*

*Zoals blijkt uit het arrest RvS nr. 237.161 van 26 januari 2017 dient een gemeente méér aan te voeren dan vermeende geluidshinder om haar belang te houden :*

*Een gemeente heeft eveneens belang bij een annulatieberoep tegen een milieuvergunning wanneer de hinderlijke inrichting ligt **op de grens van het grondgebied van een aangrenzende gemeente, wanneer zij aannemelijk maakt dat haar beleid inzake milieu en ruimtelijke ordening erdoor wordt doorkruist.***

*De luchthaven ligt niet op de grens van de gemeente Boechout. Daarnaast maakt verzoekende partij niet aannemelijk dat haar beleid inzake milieu en ruimtelijke ordening wordt doorkruist.*

*De verwijzing naar de rechtspraak inzake UPLACE is weinig dienend gezien voor het immens project UPLACE minimaal een project-MER was voorzien, waaruit een enorme mobiliteitsdruk naar boven kwam, zo onder meer voor de naburige gemeenten. Dit is in deze geenszins het geval.*

*Verder baseert verzoekende partij zich op het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de gemeente Boechout. Evenwel heeft dit structuurplan geen enkele verordenende kracht ingevolge artikel 2.1.2, §7 VCRO. Verzoekende partij verwijst zelfs niet naar bindende gedeelten van het GRS.*

*Huidige bijstelling van de bijzondere voorwaarden houdt **geenszins** in dat de luchthaven in oppervlakte wordt **uitgebreed**, zodat er geen sprake kan zijn van het niet-vrijwaren van de groene ruimte naast het vliegveld.*

*Het vliegveld betreft bovendien een materie van bovenlokaal niveau, zoals blijkt uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan:*

*- Advies Provincie:*

*Landschapsbehoud en -bouw, gebaseerd op gemeentelijk landschapskwaliteitsplan. Zowel het kasteel van Boechout, met zijn dreven, parkdomein en bossen, als de “groene vinger” van Vremde naar de luchthaven van Deurne, blijven volledig behouden.*

*- Behoud van groene ruimten in of aansluitend aan de dorpskern van Boechout:*

*Reservegebied voor woonwijken langs oostkant Borsbeeksesteenweg; omwille van zijn lokaal belang als groen uitloopgebied en zijn bovenlokaal belang als onderdeel van de “groene vinger” Vremde – luchthaven Deurne, blijft dit gebied open ruimte en blijft in gebruik voor landbouw.*

*Het behoud van de groene ruimte houdt dan ook voornamelijk in dat er geen bijkomende bebouwing komt.*

*Daarnaast heeft verzoekende partij geen ruimtelijk uitvoeringsplan aangenomen die refereert aan de percelen van het vliegveld.*

*En nogmaals, de groene ruimte rond het vliegveld blijft sowieso gevrijwaard doordat geen uitbreiding (in oppervlakte) van het vliegveld voorligt. Het belang van verzoekende partij kan aldus niet liggen binnen de vrijwaring van het groen landschap, hetgeen gewaarborgd blijft.*

*Conclusie: bij gebrek aan belang is het verzoekschrift van verzoekende partij onontvankelijk.*

*...”*

3.

De tussenkomende partij sluit zich aan bij deze exceptie en stelt bijkomend:

*“...*

*Artikel 2, eerste lid, 1° van het Omgevingsvergunningsdecreet definieert het begrip “betrokken publiek” als volgt:*

*...*

*Het is vaste rechtspraak van Uw Raad dat een gemeente of stad over het vereiste belang beschikt om beroep in te dienen bij Uw Raad wanneer zij dit doet ter verdediging van haar stedenbouwkundig of planologisch beleid. Een gemeente of stad kan als publiekrechtelijke rechtspersoon hinder of nadelen ondervinden wanneer de bestreden vergunningsbeslissing haar beleid doorkruist, wat kan blijken uit het feit dat het college van burgemeester en schepenen, als adviserende instantie in de bijzondere procedure, een ongunstig advies heeft verleend.*

*In casu is er geen sprake van een doorkruising van het beleid van de verzoekende partij. De tussenkomende partij zal in titels **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** aantonen dat het besluit van 12 april 2019 louter een terminologische verduidelijking inhoudt van de reeds bestaande bijzondere voorwaarde m.b.t. het aantal trainingsvluchten. Geenzins wordt door de verwerende partij een verdubbeling of een verhoging van het aantal trainingsvluchten toegestaan. Het besluit van de verwerende partij is in overeenstemming met het vooropgestelde afbouwscenario en het beleid van de verzoekende partij.*

*...”*

4.

De verzoekende partij antwoordt in haar wederantwoordnota als volgt:

*“...*

*Zo wenst verzoekende partij vooreerst bijkomend te benadrukken dat, in tegenstelling tot wat verwerende partij voorhoudt, de verwijzing naar de rechtspraak inzake UPlace van Uw*

*Raad en van de Raad van State wel degelijk relevant is. Net als het Uplace-project heeft de thans bestreden beslissing betrekking op (de wijziging van de milieuvorwaarden van) de exploitatie van een hinderlijke inrichting die gemeentegrensoverschrijdende nadelige milieueffecten (o.m. maar niet uitsluitend op het vlak van geluid) met zich meebrengt. Meer bepaald bevindt de luchthaven zich op het grondgebied van de gemeenten Mortsel, Borsbeek en Antwerpen, maar veroorzaakt zij ook hinder op het grondgebied van de aangrenzende gemeenten.*

**Verder staat het buiten elke betwisting dat het grondgebied van de gemeente Boechout aangrenzend is aan het grondgebied van de gemeenten Mortsel en Borsbeek waar de luchthaven zich bevindt.** Zo bevindt de deelgemeente Vremde zich vlak naast het grondgebied van de gemeente Borsbeek en op korte afstand van de luchthaven van Antwerpen. Dit alles blijkt zeer duidelijk uit onderstaande afdruk uit Google Maps waar de luchthaven wordt aangeduid met een donkerrode omlijning en Vremde met een blauwe omlijning

(plan)

*Gelet op hetgeen voorafgaat, is de enige conclusie dat het standpunt van verwerende partij, waar zij stelt dat het standpunt van verzoekende erop zou neerkomen iedere gemeente die zelfs ver van de luchthaven is gelegen zoals de gemeenten Lier en Nijlen over het rechtens vereiste belang zou beschikken, kant noch wal raakt. Dit standpunt van verwerende partij klemt bovendien eens te meer aangezien de **trainingsvluchten** die opstijgen en landen op de luchthaven van Deurne zich namelijk nog **op lage hoogte** bevinden wanneer zij het grondgebied van de gemeente Boechout en haar deelgemeente Vremde overvliegen. De reden hiervoor is overigens niet ver te zoeken aangezien de gemeente Boechout, en haar deelgemeente Vremde in het bijzonder, zich vlak naast de gemeenten bevindt waar de exploitatie van de luchthaven plaatsvindt.*

*Verzoekende partij wenst hier nog aan toe te voegen dat verwerende en tussenkomende partij de bal mislaan waar zij stellen dat de groene ruimte rond het vliegveld sowieso gevrijwaard blijft doordat geen uitbreiding (in oppervlakte) van het vliegveld voorligt. De vraag of er ingevolge de bestreden beslissing open ruimte verdwijnt, maakt immers niet het voorwerp uit van de discussie. Het gaat er de verzoekende partij daarentegen om om **de kwaliteit** van de open ruimte op haar grondgebied te vrijwaren. Meer bepaald zet de bestreden beslissing o.m. de kwaliteit van dit recreatief uitloopegebied onder zware druk aangezien zij het toegelaten aantal trainingsvluchten significant doet toenemen.*

*Gelet op hetgeen voorafgaat, moeten de excepties van de verwerende en tussenkomende partij worden verworpen als zijnde ongegrond.*

...”

## Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 105, §2, eerste lid, 2° van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna: Omgevingsvergunningsdecreet) bepaalt dat 'het betrokken publiek' bij de Raad een beroep kan instellen tegen een in laatste administratieve aanleg genomen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing betreffende een omgevingsvergunning. Artikel 2, eerste lid, 1° Omgevingsvergunningsdecreet definieert het begrip 'betrokken publiek' als:

“... ”

*Elke natuurlijke persoon of rechtspersoon alsook elke vereniging, organisatie of groep met rechtspersoonlijkheid die gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt van of belanghebbende is bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden waarbij niet-gouvernementele organisaties die zich voor milieubescherming inzetten, geacht worden belanghebbende te zijn.*

...”

2.

De verwerende partij en de tussenkomende partij betwisten het belang van de verzoekende partij en stellen dat de aanvraag, en bij uitbreiding de bestreden beslissing, slechts een verduidelijking betreft en bijgevolg noch een toename van het aantal trainingsvluchten, noch een uitbreiding van het luchthavengebied impliceert. De verwerende partij en de tussenkomende partij voeren tevens aan dat de gemeente Boechout zich op een geruime afstand bevindt en dat zij allerminst concreet aangeeft in welke zin de bestreden beslissing haar gemeentelijk beleid doorkruist.

De Raad is evenwel van oordeel dat de verzoekende partij in toepassing van artikel 2, eerste lid, 1° Omgevingsvergunningsdecreet kan aangemerkt worden als een (publieke) rechtspersoon die gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt van of belanghebbende is bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden en derhalve als (een onderdeel van) het betrokken publiek te beschouwen valt.

De omstandigheid dat (het grondgebied van) de verzoekende partij zich op geruime afstand van de luchthaven van Antwerpen zou bevinden, volgens de verwerende partij en de tussenkomende partij al te ruime afstand, moet in het licht van de aard, de omvang en de potentiële impact van de exploitatie naar het oordeel van de Raad gerelativeerd worden. Er kan in redelijkheid immers niet betwist worden dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, die ongeacht haar beweerde strekking een bij de Raad aanvechtbare vergunningsbeslissing is, gevolgen kan hebben die de gemeentegrenzen overstijgen en niet als louter lokaal kunnen worden afgedaan.

3.

De verzoekende partij maakt naar het oordeel van de Raad dan ook voldoende aannemelijk dat zij weldegelijk gevolgen ondervindt of kan ondervinden van vliegtuigen die nog op lage hoogte boven haar grondgebied vliegen, zodat haar inwoners geluidsoverlast ondervinden. Zij voert tevens aan dat de bestreden beslissing een toename van het aantal vliegbewegingen veroorzaakt en haar beleid om de kwaliteit van de open ruimte nabij de luchthaven te vrijwaren, zoals ook vooropgesteld in het gemeentelijk ruimtelijks structuurplan, doorkruist.

Uit de uiteenzetting van haar belang blijkt afdoende, en anders dan de verwerende partij en de tussenkomende partij willen doen aannemen, dat de verzoekende partij optreedt ter bescherming van de leefbaarheid en duurzame ontwikkeling van haar grondgebied. Of het aangevraagde slechts een verduidelijking, dan wel een werkelijke bijstelling in de zin van een toename van het aantal

vliegtuigbewegingen betreft, raakt bovendien aan de grond van de zaak. Er is evenmin vereist dat de door de verzoekende partij gevreesde gevolgen onaanvaardbaar zouden zijn. Het volstaat dat ze voldoende aannemelijk worden gemaakt. Hier anders over oordelen middels een al te stringente of formalistische toepassing van de belangvereiste, zou haaks staan op het recht op toegang tot de rechter en moet aldus verworpen worden.

4.

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig en regelmatig werd ingesteld. De excepties van de verwerende partij en de tussenkomende partij kunnen niet aangenomen worden.

## VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

### A. Eerste middel

*Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij stelt dat de bestreden beslissing is aangetast door machtsoverschrijding en wijst op de schending van de artikelen 30, 82 en 88 Omgevingsvergunningsdecreet. Zij zet uiteen:

“...  
...

*Krachtens artikel 82 van het Omgevingsvergunningsdecreet kunnen onderscheiden instanties en personen om een bijstelling van een omgevingsvergunning vragen. Deze bepaling luidt meer bepaald als volgt:*

*(...)*

*Uit deze bepaling blijkt m.a.w. dat zowel de vergunninghouder als, zoals in deze, de leidend ambtenaar van de afdeling Milieu bevoegd voor de omgevingsvergunning een verzoek tot bijstelling van de omgevingsvergunning kunnen indienen. Dit betekent dat een verzoek tot bijstelling van de vergunninghouder / exploitant anders moet worden beoordeeld dan een verzoek tot bijstelling van de leidend ambtenaar van de afdeling bevoegd voor de omgevingsvergunning. Zo zal de bevoegde overheid, wanneer zij een verzoek tot bijstelling van de vergunninghouder beoordeelt, moeten nagaan of de door de aanvrager gevraagde bijstelling – lees: versoepeling – van de milieuvoorwaarden kan worden ingewilligd. Wanneer echter de leidend ambtenaar een verzoek tot bijstelling indient, zoals in deze een verzoek tot verduidelijking van de milieuvoorwaarde m.b.t. het toegelaten aantal vliegbewegingen voor trainingsvluchten, **moet de bevoegde overheid zich uitspreken over het voorwerp van dit verzoek.***

***De bevoegde overheid kan echter niet de initiële aanvraag denatureren en een verzoek tot verduidelijking door de leidend ambtenaar herkwalficeren tot een verzoek tot bijstelling / versoepeling van de bijzondere milieuvoorwaarden. Dit is nochtans wat de Minister in deze heeft gedaan. I.p.v. te oordelen over het verzoek tot verduidelijking van de bijzondere milieuvoorwaarde m.b.t. het toegelaten aantal trainingsvluchten, heeft deze het verzoek tot bijstelling geherkwalficeerd als een verzoek tot versoepeling ingediend door de vergunninghouder / exploitant.***

*Dit alles geldt eens te meer aangezien in artikel 88 van het Omgevingsvergunningsdecreet staat te lezen dat het onderzoek van het verzoek tot bijstelling van de omgevingsvergunning gebeurt overeenkomstig de bepalingen van artikel 23 tot en met 27 en 29. Dit betekent m.a.w. dat artikel 30 van het Omgevingsvergunningsdecreet, dat toelaat dat in de loop van de administratieve procedure wijzigingen worden aangebracht*



aan een aanvraag tot omgevingsvergunning, niet van toepassing is op de procedure waarbij een verzoek tot bijstelling van een omgevingsvergunning wordt onderzocht.

*Door echter in deze toch het initiële verzoek tot bijstelling te denatureren van een verzoek dat gericht is op de verduidelijking omtrent de interpretatie van een bepaalde bijzondere vergunningsvoorwaarde, tot een versoepeling van de bewuste voorwaarde, heeft de Minister de artikelen 30, 82 en 88 van het Omgevingsvergunningsdecreet miskend. Bijgevolg is de bestreden beslissing aangetast door machtsoverschrijding en is er sprake van de schending van de aangehaalde bepalingen.”*

2.

De verwerende partij antwoordt:

“... ”

*In het laatste M.B. van 25 juni 2018 werd de bijzondere voorwaarde als volgt geformuleerd:*

*“§7. Het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in circuit mag zijn voor lokale trainingen, is beperkt tot maximaal twee vliegtuigen. Daarbij zal de exploitant de luchtverkeersleiding verzoeken om maximaal een afwisseling van de gekozen vliegcircuits toe te passen.*

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt.*

*- Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (met inbegrip van de 80 touch-and-go vluchten om technische redenen) toegelaten.*

*- Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

- in 2009 en 2010: maximaal 23.000 vluchten per jaar;*
- in 2011 en 2012: maximaal 21.000 vluchten per jaar;*
- in 2013: maximaal 19.000 vluchten per jaar;*
- van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 vluchten per jaar;*
- van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 **vluchten** per jaar;*
- vanaf 2023: maximaal 8.000 **vluchten** per jaar.*

*- Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9u tot 19u, lokale tijd tijdens het zomertijd en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het wintertijd.*

*Elke individuele touch-and-go wordt als **vlucht** beschouwd.”*

*Uiteindelijk werd in de bestreden beslissing deze bijzondere voorwaarde quasi identiek overgenomen, doch met volgende aanpassingen:*

- van 2019 tot en met 2022: maximaal **18.000 bewegingen** per jaar;*
- vanaf 2023: maximaal **16.000 bewegingen** per jaar.*
- Elke individuele touch-and-go wordt als **2 bewegingen** beschouwd.*

*Deze laatste bepaling werd gebaseerd op een parlementaire vraag van medio 2018:*

*‘Overwegende dat de afdeling GOP een bijstelling van de vergunning inleide teneinde duidelijkheid te brengen over het afbouwscenario zoals bedoeld in de milieuvergunning; dat hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 627 van 30 augustus 2018 in het Vlaams Parlement; dat de bevoegde minister in het antwoord op de schriftelijke vraag verwijst naar het antwoord op de schriftelijke vraag nr. 183 van 11 december 2017; dat in dat antwoord duidelijk wordt gesteld dat een vlucht twee bewegingen omvat, namelijk opstijgen en landen; [...]; dat in die zin het halveren van het aantal bewegingen een goede maatstaf is om te toetsen aan het aantal toegelaten vluchten; dat*

*in de geest van de verleende milieuvergunning ook duidelijk een afbouwscenario beoogd werd voor het aantal trainingsvluchten'.*

*Verzoekende partij meent dat hierdoor een verdubbeling van het aantal trainingsvluchten toegelaten werd. Evenwel is niets minder waar.*

*Voorheen werd een individuele touch-and-go als 1 vlucht beschouwd. Thans wordt een individuele touch-and-go als 2 bewegingen beschouwd. Het aantal bewegingen werd opgetrokken gezien 1 touch-and-go thans 2 bewegingen herbergt. Met andere woorden, er werden thans vanaf 2019 max. 9.000 vluchten vergund in plaats van voorheen 10.000 en vanaf 2023 max. 8.000 (identiek als voordien).*

*De bijstelling diende dan ook om duidelijkheid dienaangaande te scheppen.*

*Van een verdubbeling is geenszins sprake. Verzoekende partij leest de bestreden beslissing verkeerd.*

*Er is dan ook geen sprake van een eenzijdige wijziging van het ambtshalve verzoek.*

*Het opzet van het ambtshalve initiatief luidt immers:*

*Gelet op recente besprekingen en inzichten wenst GOP een verduidelijking van het standpunt hierover in te nemen. In de geest van de verleende milieuvergunning was duidelijk een afbouwscenario beoogd voor het aantal trainingsvluchten.*

*De oorspronkelijke formulering kon de afbouw van de trainingsvluchten niet garanderen zoals in het besluit bedoeld. Deze herformulering zal voor meer duidelijkheid zorgen.*

*Het was dan ook geenszins de bedoeling om het aantal trainingsvluchten te halveren (hetgeen gedaan werd met het ingediend voorstel) doch een langzame afbouw te voorzien. Enkel de terminologie diende te worden verduidelijkt.*

*Met de bestreden beslissing wordt hieraan precies tegemoet gekomen.*

*Reeds vanaf 2008 werd de reductie van het aantal trainingsvluchten vooropgesteld. Toen werd als bijzondere voorwaarde vanaf 2019 max. 10.000 vluchten per jaar en vanaf 2023 max. 8.000 vluchten per jaar voorzien. In 2010 werd dezelfde bijzondere voorwaarde opgenomen, mits aanpassing van de toegelaten uren in de winterperiode.*

*Dezelfde bijzondere voorwaarde werd herbevestigd bij M.B. van 25 juni 2018.*

*Thans werd een snellere reductie van het aantal vluchten (met name 9.000 ipv 10.000) voorzien vanaf 2019. Dit was precies de aanzet tot het ambtshalve bijstellingsverzoek. (Nogmaals, een halvering was niet de bedoeling).*

*Geenszins staat een verdubbeling voorop.*

*Dat verwerende partij een versoepeling van de bijzondere milieuvorwaarden zou hebben doorgevoerd, in tegenstrijd met artikel 82 OVD, kan aldus niet overtuigen. Er werd precies in een verdere afbouw voorzien van het aantal trainingsvluchten.*

*Het kan niet de bedoeling zijn bij een verzoek tot bijstelling van de leidend ambtenaar dat – wanneer dit verzoek onduidelijk is geformuleerd - dat de vergunningverlenende overheid niet in staat zou zijn om de formulering beter te redigeren.*

*Als vergunningverlenende overheid kan verwerende partij de bijzondere voorwaarde formuleren op de wijze die zij het duidelijkst vindt, dit in toepassing van artikel 72 OVD:*

*Met behoud van de toepassing van de algemene en sectorale milieuvorwaarden, verplichtingen en de toepassingsregels ervan, bepaald bij of krachtens het DABM, kan de bevoegde overheid de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit afhankelijk stellen van de naleving van bijzondere milieuvorwaarden.*

*Van enige machtsoverschrijding kan geen sprake zijn. De rechtsleer stelt dan ook dienaangaande:*

*‘Aan het bestuur moet een zekere vrijheid van beslissing worden gelaten. Het bestuursorgaan heeft alsdan de keuze van maatregel die hem het best geschikt voorkomt om het gestelde doel te bereiken. Dit orgaan zal de opportuniteit beoordelen en de rechter mag zich niet in de plaats stellen bij die beoordeling.’*

*Geenszins ligt een inbreuk op de aangehaalde bepalingen voor, die nergens een herformulering van een voorwaarde in hoofde van de vergunningverlenende overheid verbiedt.*

*Artikel 30 OVD handelt enkel over een mogelijk nieuw openbaar onderzoek (dat niet steeds verplicht is) naar aanleiding van een verzoek van de vergunningsaanvrager tot wijziging van de vergunningsaanvraag. In casu werd er geen vergunningsaanvraag ingediend (dan wel een ambtshalve initiatief tot bijstelling van de voorwaarden), zodat het evident is dat deze bepaling niet van toepassing is op de bijstellingsprocedure.*

*Doordat verzoekende partij vertrekt vanuit een verkeerde lezing van de bestreden beslissing en hierbij een vermeende verdubbeling van het aantal vluchten voorhoudt, is het middel evenzeer onontvankelijk wegens gebrek aan adequaat belang.*

*Conclusie: het eerste middel is onontvankelijk en ongegrond.”*

3.

De tussenkomenende partij stelt:

“...

*Dit middel is in de eerste plaats onontvankelijk.*

*Sinds de inwerkingtreding van het Decreet van 9 december 2016 houdende wijziging van diverse decreten, wat de optimalisatie van de organisatie en de rechtspleging van de Vlaamse bestuursrechtcolleges betreft stelt artikel 35 van het Decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtcolleges duidelijk:*

*“Een onwettigheid geeft alleen aanleiding tot een vernietiging, als de partij die ze aanvoert, wordt benadeeld door de ingeroepen onwettigheid.”*

*Op die manier werd de notie van ‘belang bij het middel’ decretaal verankerd.*

*De kritiek in dit middel is gebaseerd op een beweerd nadeel dat bestaat uit een verdubbeling van het aantal trainingsvluchten.*

*Dit is feitelijk onjuist, zodat het nadeel waarop het middel steunt zich niet kan manifesteren, waardoor de verzoekende partij geen belang bij het middel heeft.*

*De tussenkomende partij begrijpt evenwel dat de vaststelling van dit gebrek aan belang samenhangt met de beoordeling ten gronde van het feitelijk uitgangspunt bij het middel.*

*De verwerende partij heeft te dezen in elk geval geen verdubbeling van het aantal trainingsvluchten toegelaten. De verwerende partij heeft het verzoek tot bijstelling evenmin gedenatureerd.*

*Op vraag van de Vlaams Minister van Omgeving, Natuur en Landbouw diende het afdelingshoofd van de afdeling GOP van het Departement Omgeving het verzoek tot bijstelling in. De doelstelling van dit verzoek bestond erin voor eens en voor altijd klaarheid te scheppen over het afbouwscenario vermeld in de vergunning van 25 juni 2018.*

*Een bijstelling van de bijzondere voorwaarde werd gevraagd om duidelijkheid en handhaafbaarheid van de bijzondere voorwaarde met betrekking tot de afbouw van de trainingsvluchten te garanderen. Het is echter nooit de intentie geweest om het aantal trainingsvluchten te halveren. Het opzet van het ambtshalve initiatief was louter een terminologische verduidelijking van de vergunning. De verzoekende partij was zich hiervan – gezien de uitgebreide historiek – bewust. Dit blijkt des te meer uit de bewoording van het verzoek tot bijstelling:*

*“Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

*1. Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (circuitvliegen) toegelaten.*

*2. Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

*a. In 2009 en 2010: maximaal 23.000 bewegingen per jaar;*

*b. In 2011 en 2012: maximaal 21.000 bewegingen per jaar;*

*c. In 2013: maximaal 19.000 bewegingen;*

*d. Van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 bewegingen per jaar;*

*e. Van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar;*

*f. Vanaf 2023: maximaal 8.000 bewegingen per jaar.*

*3. Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur, lokale tijd.*

**Elke individuele touch-and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd.**

*Uit het verzoek tot bijstelling blijkt duidelijk dat een vlucht bestaat uit twee bewegingen. Dit werd reeds bevestigd in het antwoord op de parlementaire vraag met nr. 627. Bijgevolg is er geen sprake van een eenzijdige verdubbeling van het aantal trainingsvluchten wanneer de minister in het bestreden besluit van 12 april 2019 kiest voor de formulering “maximaal 18.000 bewegingen per jaar” en “maximaal 16.000 bewegingen per jaar”. Er is evenmin sprake van een “versoepeling” van de bijzondere milieuvoorwaarde. Het voorwerp van het verzoek tot bijstelling wordt gerespecteerd.*

*De verwerende partij heeft in haar besluit van 12 april 2019 een antwoord geboden op het verzoek tot bijstelling ter verduidelijking van de exploitatievergunning.*

*In tegenstelling tot hoe de verzoekende partij het voorstelt, wordt er geen verdubbeling van het aantal vluchten toegelaten. De verwerende partij heeft daarentegen de onduidelijkheid die de GOP in de bijstellingsaanvraag had gecreëerd door de termen ‘vlucht’ en ‘beweging’ door elkaar te halen, gecorrigeerd.*

*Om gegarandeerd tegemoet te komen aan het afbouwscenario heeft de verwerende partij daarnaast het aantal bewegingen herleid tot 18.000 bewegingen in plaats van 20.000 bewegingen voor 2019 tot en met 2022. Een halvering was nooit aan de orde.*

*Gelet op het feitelijk onjuist uitgangspunt van het middel, is het nadeel dat de verzoekende partij tracht aan te kaarten in dit middel onbestaand. Sterker nog, het enige nadeel in deze wordt geleden door de tussenkommende partij, nu het aantal toegestane bewegingen naar een lager aantal werd herleid.*

#### Conclusie m.b.t. het eerste middel

*Het is nooit de intentie geweest van het afdelingshoofd van de afdeling GOP van het departement Omgeving om met het verzoek tot bijstelling een halvering te bekomen van het aantal toegelaten trainingsvluchten. Dit blijkt onder meer uit de historiek van de bijzondere voorwaarde voor trainingsvluchten en uit de gestelde parlementaire vraag. Het verzoek tot bijstelling moest louter duidelijkheid brengen over het afbouwscenario.*

*De verzoekende partij vertrekt van een verkeerde lezing van het verzoek tot bijstelling. De verwerende partij koos in haar besluit van 12 april 2019, als vergunningverlenende partij, louter voor een meer duidelijke formulering van de bijstelling. Dit vormt geen eenzijdige wijziging en houdt geenszins een schending in van artikel 88 van het Omgevingsvergunningsdecreet.”*

4.

In haar wederantwoordnota voegt de verzoekende partij nog toe:

“ ...

#### **A. BELANG BIJ HET MIDDEL**

*Conform artikel 35, laatste lid van het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (hierna afgekort als: ‘DBRC-decreet’) geeft een onwettigheid slechts aanleiding tot vernietiging als de partij die ze aanvoert benadeeld wordt door de ingeroepen onwettigheid.*

*Conform de rechtspraak van Uw Raad heeft een verzoekende partij belang bij een middel wanneer de aangeklaagde onwettigheid haar heeft benadeeld, dan wel indien de vernietiging van de bestreden beslissing op basis van deze onwettigheid voor haar een voordeel kan meebrengen.*

*In deze beoogt verzoekende partij met huidig middel dat de bijstellingsaanvraag opnieuw wordt beoordeeld, maar ditmaal op basis van een correcte toepassing van de geldende bepalingen uit het Omgevingsvergunningsdecreet en zonder dat de aanvraag tot bijstelling op éézijdige (en onwettige) wijze door de verwerende partij wordt gewijzigd.*

*De vernietiging van de bestreden beslissing op basis van dit middel levert verzoekende partij derhalve wel degelijk een voordeel op. De exceptie van tussenkommende partij moet derhalve worden verworpen als zijnde ongegrond.*

#### **B. GEGRONDHEID VAN HET MIDDEL**

*Ter weerlegging van het standpunt van verwerende en tussenkomende partij verwijst verzoekende partij in eerste instantie naar het gedinginleidend verzoekschrift dat integraal als herhaald wordt beschouwd.*

*Bijkomend wenst verzoekende partij te benadrukken dat de aanvraag tot bijstelling van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten er is gekomen n.a.v. de uitkomst op de vraag of een 'vlucht' 1 beweging, dan wel 2 bewegingen (opstijgen en landen) omvat. Aangezien de administratie van oordeel was dat een vlucht = 1 vliegbeweging, heeft de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten namelijk een **verzoek tot bijstelling** ingediend **tot bijstelling van de bijzondere vergunningsvoorwaarde** voor het aantal trainingsvluchten. Meer bepaald werd verzocht om de bijzondere milieuvoorwaarde m.b.t. het aantal trainingsvluchten te verduidelijken door in de bewuste bijzondere vergunningsvoorwaarde het woord 'vluchten' te vervangen door het woord 'bewegingen':*

Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:

1. Op zon- en feestdagen zijn geen touch-and-go vluchten (circuitvliegen) toegelaten.

2. Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:

a. In 2009 en 2010: maximaal 23.000 bewegingen per jaar

b. In 2011 en 2012: maximaal 21.000 bewegingen per jaar

c. In 2013: maximaal 19.000 bewegingen

d. Van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 bewegingen per jaar

e. Van 2019 tot en met 2022: maximaal 10.000 bewegingen per jaar

f. Vanaf 2023: maximaal 8.000 bewegingen per jaar.

*De afdeling GOP heeft dus, in tegenstelling tot hetgeen tussenkomende partij uiteenzet, met de aanvraag tot bijstelling van de bewuste milieuvoorwaarde geen onduidelijkheid gecreëerd, maar heeft daarentegen n.a.v. de interpretatie die aan het begrip 'vlucht' moest worden gegeven klare wijn geschonken door het begrip 'vlucht' te vervangen door het begrip 'beweging'*

*Gelet op de artikelen 82 en 88 van het Omgevingsvergunningsdecreet, kon verwerende partij zich alleen maar uitspreken over het voorwerp van het aan haar voorgelegde verzoek tot bijstelling. Dit houdt concreet in dat verwerende partij maar over twee opties beschikte: hetzij dit verzoek tot bijstelling waarbij het woord 'vlucht' werd vervangen door het woord 'beweging' inwilligen, hetzij dit niet in te willigen. Verwerende partij kon echter niet, zoals zij nochtans wel gedaan heeft dit verzoek denatureren door éézijdig en louter op maat van tussenkomende partij het aantal bewegingen uit het verzoek tot bijstelling van de bewuste vergunningsvoorwaarde te verhogen van 10.000 naar 18.000 voor de periode van 2019 t.e.m. 2022 en te verdubbelen van 8.000 naar 16.000 vanaf 2023.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

In dit middel stelt de verzoekende partij in essentie dat de verwerende partij de bestreden beslissing heeft genomen met machtsoverschrijding en in strijd met artikelen 82, 88 en 30 van het Omgevingsvergunningsdecreet, aangezien zij meent dat de verwerende partij het verzoek tot verduidelijking van de leidend ambtenaar niet kan 'denatureren of herkwalficeren' tot een verzoek tot bijstelling, weze het een versoepeling, van de bijzondere milieuvorwaarden.

2.

De verwerende en de tussenkomenende partij betwisten het belang van de verzoekende partij bij dit middel. Zij stellen dat de verzoekende partij vertrekt vanuit een foutief uitgangspunt, daar het verzoek tot bijstelling weldegelijk slechts een terminologische verduidelijking beoogt en zich dus geenszins tot doel stelt de voorwaarden in plus bij te stellen. Van een eenzijdige wijziging in plus is volgens de verwerende en de tussenkomenende partij dan ook geen sprake, zodat het nadeel waarop de verzoekende partij zich beroept zich niet zou kunnen manifesteren.

Een verzoekende partij heeft overeenkomstig artikel 35 DBRC-decreet in beginsel belang bij een middel, indien de aangevoerde onwettigheid haar heeft benadeeld of indien de gebeurlijke vernietiging van de bestreden beslissing, op grond van de aangevoerde schending haar een (persoonlijk) voordeel biedt. In zoverre er bovendien sprake is van machtsoverschrijding doordat de verwerende partij de grenzen van de procedure vermeld in de aangevoerde bepalingen overschrijdt, raakt het middel in voorkomend geval de openbare orde en dient de Raad dit ambtshalve te onderzoeken zodat de exceptie van de verwerende partij en de tussenkomenende partij moet verworpen worden.

3.1.

Artikel 82 Omgevingsvergunningsdecreet bepaalt:

“...  
De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, kan de milieuvoorwaarden die in de omgevingsvergunning zijn opgelegd, wijzigen of aanvullen:

1° ambtshalve via een gemotiveerd initiatief

2° op gemotiveerd verzoek van:

- a) de bevoegde dienst van de gemeente, de provinciale omgevingsvergunningscommissie of de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie als gevolg van een evaluatie die zij hebben uitgevoerd als vermeld in artikel 5.4.11 van het DABM;
- b) de vergunninghouder of de exploitant;
- c) het betrokken publiek;
- d) de toezichthouder die met toepassing van titel XVI van het DABM is aangewezen om op de ingedeelde inrichting of activiteit toezicht uit te oefenen;
- e) de leidend ambtenaar van een adviesinstantie die met toepassing van de bepalingen, vermeld in artikel 24, eerste lid, is aangewezen om voor de ingedeelde inrichting of activiteit advies uit te brengen;
- f) de leidend ambtenaar van de afdeling Milieu, bevoegd voor de omgevingsvergunning.

Het verzoek, vermeld in punt 2° e), wordt ingediend bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, binnen een termijn van dertig dagen voorafgaand aan de maand waarin de evaluatie, vermeld in artikel 5.4.11 van het DABM, zou plaatsvinden.

Het bijstellen van de omgevingsvergunning, vermeld in dit artikel, verloopt overeenkomstig de bepalingen van afdeling 4 en 5.

...”

Uit het geciteerde artikel volgt dat een in een omgevingsvergunning opgelegde milieuvoorwaarde naar gelang het geval enkel door de in artikel 15 Omgevingsvergunningsdecreet vermelde bevoegde overheid kan worden bijgesteld. Een dergelijke bijstelling kan verder slechts op twee manieren worden geïnitieerd. Hetzij ambtshalve, via een gemotiveerd initiatief, door de bevoegde overheid zelf (artikel 82, eerste lid, 1° Omgevingsvergunningsdecreet), hetzij op gemotiveerd verzoek bij de bevoegde overheid door de in artikel 82, eerste lid, 2° Omgevingsvergunningsdecreet aangeduide personen of diensten.

Er wordt niet betwist dat de Vlaamse Regering, in de persoon van de Vlaamse Minister bevoegd voor Omgeving, in de voorliggende zaak de bevoegde overheid is. Er wordt evenmin betwist dat toepassing werd gemaakt van artikel 82, eerste lid, 2°, f) Omgevingsvergunningsdecreet aangezien het verzoek tot bijstelling dat aanleiding gaf tot de bestreden beslissing, werd ingediend door het afdelingshoofd van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten van het departement Omgeving (hierna de afdeling GOP). Dit laatste blijkt overigens met zoveel woorden uit zowel het overwegende als het beschikkende gedeelte van de bestreden beslissing.

### 3.2.

De procedure tot bijstelling van een in een omgevingsvergunning opgelegde milieuvoorwaarde verloopt, ongeacht de wijze waarop deze bijstelling wordt geïnitieerd, overeenkomstig de artikelen 87 en 88 Omgevingsvergunningsdecreet. Artikel 88, eerste lid Omgevingsvergunningsdecreet bepaalt:

“...  
*Het onderzoek van het verzoek en het initiatief tot ambtshalve bijstelling van de omgevingsvergunning gebeurt overeenkomstig de bepalingen van artikel 23 tot en met 27 en 29.*  
...”

De artikelen 23 tot en met 27 en 29 Omgevingsvergunningsdecreet werken de organisatie van het openbaar onderzoek uit, bepalen in welke gevallen en aan welke instanties advies moet worden gevraagd en voorzien erin dat de exploitant, wanneer deze niet de initiatiefnemer is van het verzoek tot bijstelling, kan vragen om te worden gehoord. Uit artikel 88, eerste lid Omgevingsvergunningsdecreet volgt dat artikel 30 Omgevingsvergunningsdecreet niet van toepassing is op de procedure tot bijstelling.

### 4.

In het verzoek tot bijstelling dat aanleiding gaf tot de bestreden beslissing, wordt voorgesteld om in de vergunning van 24 oktober 2010 het begrip ‘vluchten’ te vervangen door het begrip ‘bewegingen’ om te verhelpen aan de heersende verwarring bij het toezicht op en de handhaving van de betrokken voorwaarde en bij uitbreiding de vergunning. De Raad stelt vast dat de afdeling GOP hierbij in essentie en kennelijk zonder meer voorstelt om het begrip ‘vluchten’ te vervangen door begrip ‘bewegingen’:

“...  
1....  
2. *Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*  
a. ....  
b. ....  
c. ...  
d. *Van 2014 tot en met 2018: maximaal 12.000 bewegingen per jaar;*  
e. *Vanaf 2019 tot en met 2022: maximaal 10 000 bewegingen per jaar;*  
f. *Vanaf 2023: maximaal 8000 bewegingen per jaar;*  
3. *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9 uur tot 19 uur, lokale tijd.*  
*Elke individuele touch-and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd.*  
...”

Over dit verzoek werden openbare onderzoeken georganiseerd in de stad Antwerpen, de stad Mortsel en de gemeente Borsbeek, werden de vereiste adviezen ingewonnen en desgevallend



verleend, en werd een hoorzitting georganiseerd en vervolgens een advies verleend door de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie. In dit deels gunstige advies wordt met verwijzing naar artikel 106, tweede lid, 7° Omgevingsvergunningsbesluit onder andere opgemerkt dat de beslissing van 25 juni 2018 en niet de beslissing van 24 oktober 2008, zoals vermeld in het verzoek tot bijstelling, moet aangemerkt worden als de geactualiseerde vergunningstoestand.

De Vlaamse Regering, in de persoon van de Vlaamse Minister bevoegd voor Omgeving, Natuur en Landbouw, beslist om de bijzondere milieuvoorwaarde, zoals vervat in artikel 2, §7 van de beslissing van 24 oktober 2018, voor de nog relevante periodes ('van 2019 tot en met 2022' en 'vanaf 2023') als volgt te wijzigen:

“ ...

*Het aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

a) ...

b) *Het totaal aantal vluchten voor training wordt beperkt als volgt:*

- ...

- ...

- ...

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

- *Van 2019 tot en met 2022: maximaal 18 000 bewegingen per jaar;*

- *Vanaf 2023: maximaal 16 000 bewegingen per jaar;*

c) *Op werkdagen (van maandag tot vrijdag) en op zaterdag zijn trainingsvluchten toegelaten vanaf 9uur tot 19 uur, lokale tijd tijdens het zomertuur en vanaf 9u tot 20u lokale tijd tijdens het winteruur.*

*Elke individuele touch- and-go wordt als 2 bewegingen beschouwd.*

...”

Voor de periode 2019 tot en met 2022 worden derhalve maximaal 18.000 bewegingen per jaar toegestaan in plaats van maximaal 10.000 bewegingen per jaar, zoals vooropgesteld in het verzoek tot bijstelling, en vanaf 2023 worden maximaal 16.000 bewegingen per jaar toegestaan in plaats van maximaal 8.000 bewegingen per jaar, zoals vooropgesteld in het verzoek tot bijstelling.

Met de verzoekende partij stelt de Raad vast dat de bestreden beslissing aldus de artikelen 30, 82 en 88 Omgevingsvergunningsdecreet in de hierna aangegeven mate schendt en tevens aangetast is door machtsoverschrijding.

#### 5.1.

De Raad is immers van oordeel dat de bevoegde overheid een in een omgevingsvergunning opgelegde milieuvoorwaarde niet zonder meer ruimer (of in meer) kan bijstellen dan de specifieke bijstelling waar conform artikel 82, eerste lid, 2° Omgevingsvergunningsdecreet om werd verzocht. Dit volgt niet alleen uit de vaststelling dat artikel 88, eerste lid Omgevingsvergunningsdecreet de toepassing van artikel 30 Omgevingsvergunningsdecreet uitsluit.

Ook de finaliteit van de procedure tot bijstelling conform artikel 82, eerste lid, 2° Omgevingsvergunningsdecreet verzet zich hiertegen. Uit de aard en de specificiteit van het verzoek tot bijstelling op grond van artikel 82, eerste lid, 2° Omgevingsvergunningsdecreet volgt noodzakelijk dat de bevoegde overheid de aard en het voorwerp van het verzoek tot bijstelling, die de beoordelings- en beslissingsvrijheid begrenzen, niet (naar goeddunken) kan wijzigen.

Hier anders over oordelen zou, gelet op artikel 88, eerste lid Omgevingsvergunningsdecreet en de artikelen die aldus op een verzoek tot bijstelling van toepassing zijn, betekenen dat de resultaten van het openbaar onderzoek, de uitgebrachte adviezen, de gebeurlijke hoorzitting en het advies

van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie in wezen zinledig worden. Toegepast op de voorliggende zaak kan in redelijkheid niet worden betwist dat de resultaten van een openbaar onderzoek of een advies over respectievelijk 'maximaal 10.000 bewegingen per jaar' en 'maximaal 8.000 bewegingen per jaar' niet zonder meer kunnen aangewend worden om de wenselijkheid van respectievelijk 'maximaal 18.000 bewegingen per jaar' en 'maximaal 16.000 bewegingen per jaar' te beoordelen.

5.2.

Het gegeven dat de bevoegde overheid conform artikel 82, eerste lid, 1° Omgevingsvergunningsdecreet via een gemotiveerd initiatief desgewenst ambtshalve een opgelegde milieuvoorwaarde kan wijzigen of aanvullen, doet aan voorgaande vaststellingen en overwegingen geen enkele afbreuk. Zelfs al zou aangenomen worden dat de bestreden beslissing moet worden beschouwd als een (impliciete) afwijzing van het verzoek tot bijstelling van de afdeling GOP (op grond van artikel 82, eerste lid, 2° Omgevingsvergunningsdecreet) en een ambtshalve, via een gemotiveerd initiatief, bijstelling door de bevoegde overheid (artikel 82, eerste lid, 1° Omgevingsvergunningsdecreet) dan nog moet vastgesteld worden dat over de toegestane maximale bewegingen per jaar geen openbaar onderzoek werd georganiseerd en geen adviezen werden uitgebracht.

De gebeurlijke vaststelling dat het verzoek tot bijstelling van de afdeling GOP, in voorkomend geval omwille van onzorgvuldigheden in de redactie ervan, niet zou hebben beantwoord aan het beoogde doel (het wegwerken van de onduidelijkheid tussen de begrippen 'vlucht' en 'beweging', waarbij de Raad aanneemt dat een vlucht twee bewegingen veronderstelt) of aan de in dat verband gecreëerde verwachtingen, vormt op zich geen geldige reden om de verwerende partij toe te laten het voorwerp van het verzoek zelf op dergelijke wijze bij te wijzigen of aan te passen.

6.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

## **B. Tweede middel**

Het tweede middel wordt niet onderzocht, aangezien dit niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

## **VII. KOSTEN**

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet legt de Raad de kosten van het beroep, inclusief de hierna bedoelde rechtsplegingsvergoeding, geheel of voor een deel ten laste van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

Aangezien de bestreden beslissing wordt vernietigd, moet de verwerende partij als de in het ongelijk gestelde partij worden beschouwd. De kosten van het beroep, met name het door de verzoekende partij betaalde rolrecht en de door haar gevraagde rechtsplegingsvergoeding ten bedrage van 700 euro, vallen bijgevolg ten laste van de verwerende partij. Om dezelfde reden kan niet ingegaan worden op de vraag van de verwerende partij om een rechtsplegingsvergoeding toe te kennen.

De Raad acht het passend om de kosten van de tussenkomst ten laste van de tussenkomende partij te laten. De tussenkomende partij beslist immers zelf of zij tussenkomt. De Raad is in dit

verband van oordeel dat een eventuele tussenkomst, waarbij niet kan ingeschat worden hoeveel partijen er zullen tussenkomen, de inzet van de procedure niet mag verzwaren en dat dit ook geldt voor wat de verwerende partij betreft.

#### BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv LEM ANTWERPEN is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 12 april 2019 waarbij een vergunning wordt verleend voor het bijstellen van de bijzondere milieuvergunningvoorwaarden van de tussenkomende partij met betrekking tot de percelen gelegen te 2100 Antwerpen (Deurne), 2150 Borsbeek en te 2640 Mortsel, Luchthavenlei 1 en Vosstraat 301 en met als kadastrale omschrijving Borsbeek, afdeling 1, sectie A, perceelsnummers 238 C, 239A, 240D, 240E en 240G; Antwerpen (Deurne), afdeling 32, sectie B, perceelsnummers 640H, 652, 653, 654E, 654G, 654P2, 654R2, 656B2, 656C2, 656D2, 656E2, 656F, 656F2, 656G, 656G2, 656H, 656L, 656M, 656R, 656X, 657C, 663A, 663E, 663F, 663K, 663L, 663S, 663T, 663V, 663W, 663X, 664A, 667A, 668, 669A, 670F, 670G, 671B, 672B, 672G, 673B, 675C, 675D, 675G, 675P, 676, 677, 679A, 680A, 683B, 684, 685K, 686C, 687B, 687C, 688B, 688E, 689, 690, 691, 692L2, 692N, 692P, 722, 723, 724K, 725A, 728A, 729A, 730A, 732B, 732F, 733, 734, 735, 736, 736A, 737A, 738C, 738D, 739A4, 739B4, 739R3, 739S3, 739T3, 739V3, 739X3, 739Z3, 752B, 752R, 752S, 752T, 754V, 757C, 762, 763A, 763B, 764, 765, 766, 767, 768A, 769E, 769G, 771F, 773L3, 773L4, 773P4, 786M, 786N, 786P, 787B, 788, 789A, 789B, 790A, 791A, 792A, 795C, 799D, 800E, 800F, 800G, 801, 802A, 803, 804A, 806, 807, 808, 809D, 817R en 821Y3; Mortsel: afdeling 1, sectie A, perceelnummers: 282C en 291B; Mortsel: afdeling 2, sectie B, perceelnummer: 196E.
3. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partij, bepaald op 200 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verzoekende partij, ten laste van de verwerende partij.
4. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken in zitting van 30 juni 2020 door de derde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Yannick DEGREEF

Filip VAN ACKER