

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 15 juli 2019 met nummer RvVb-UDN-1819-1200
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0847-UDN

Verzoekende partijen	1. de heer Franki DOORNAERT 2. de heer RUDY DEWILDE vertegenwoordigd door advocaat Marleen RYELANDT, met woonplaatskeuze op het kantoor te 8200 Brugge, Gistelse Steenweg 472
Verwerende partij	de GEWESTELIJKE OMGEVINGSAMBTENAAR van het Departement OMGEVING vertegenwoordigd door advocaten Steve RONSE en Thomas QUINTENS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B
Tussenkommende partij	de nv INTERNATIONALE LUCHTHAVEN KORTRIJK-WEVELGEM vertegenwoordigd door advocaat Elias GITS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, President Kennedypark 31A

I. BESTREDEN BESLISSING

Verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 4 juli 2019 de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van verwerende partij van 10 mei 2019.

Verwerende partij heeft tussenkommende partij een omgevingsvergunning onder voorwaarden verleend voor het herinrichten van een luchthaventerrein op de percelen gelegen te 8560 Wevelgem, Luchthavenstraat 1, met als kadastrale omschrijving Kortrijk, afdeling 5, sectie A, nummers 128A2, 128B2, 128C2, 128F, 128G, 128H, 128H2, 128K2, 128Z en Wevelgem, afdeling 2, sectie B, nummers 862E2, 862S, 875A15, 875B4, 875C15, 875C2, 875C4, 875D15, 875D4, 875D8, 875E15, 875F9, 875G14, 875L14, 875M14, 875M4, 875N14, 875P14, 875P6, 875P7, 875R14, 875R7, 875S5, 875T13, 875T2, 875T7, 875W2, 875W8, 875Y12, 875Y13 en 875Y5.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

Tussenkommende partij verzoekt door neerlegging ter griffie op 10 juli 2019 om in de procedure tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid tussen te komen.

2.

Verwerende partij dient een nota met opmerkingen over de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid en het administratief dossier in. De uiteenzetting van tussenkommende

partij omtrent de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

3.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid op de openbare zitting van 10 juli 2019.

Advocaat Marleen RYELANDT voert het woord voor verzoekende partijen. Advocaten Steve RONSE en Thomas QUINTENS voeren het woord voor verwerende partij. Advocaat Elias GITS voert het woord voor tussenkomende partij.

4.

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

III. FEITEN

1.

Tussenkomende partij dient op 8 maart 2019 een aanvraag in voor een omgevingsvergunning (voor stedenbouwkundige handelingen en ingedeelde inrichtingen en/of activiteiten) voor de herinrichting van een luchthaventerrein.

2.

De percelen liggen volgens het gewestplan 'Kortrijk', vastgesteld bij koninklijk besluit van 4 november 1977, in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, een gebied voor milieubelastende industrieën, een woongebied en een gebied voor bestaande autosnelweg.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk', goedgekeurd op 20 januari 2006, dat voor de percelen geen nadere bestemmingsvoorschriften bevat.

De percelen liggen tenslotte ook binnen het bijzonder plan van aanleg 'Tuinwijk', goedgekeurd op 28 oktober 1958, in een zone met openbare bestemming 'vliegveld'.

3.

Er wordt geen openbaar onderzoek georganiseerd.

De aanvraag wordt op 12 maart 2019 door de gewestelijke omgevingsambtenaar volledig en ontvankelijk verklaard, waarbij op basis van de project-mer-screeningsnota wordt geoordeeld dat *"de aanvraag afdoende werd getoetst aan de relevante selectiecriteria zoals opgenomen in bijlage II van het DABM"* en *"er voor onderhavige aanvraag geen milieueffectenrapport moet worden opgemaakt"*.

Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 25 maart 2019 gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk adviseert op 8 april 2019 voorwaardelijk gunstig, waarbij het zich aansluit bij het advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar:

“ ...

Beoordeling van de ingedeelde inrichting of activiteiten

Milieuaspecten ...

de effecten hebben enkel betrekking op de aangevraagde wijzigingen.

...

Geluid en trillingen:

de voornaamste bron van geluid of trillingen is het vliegtuigverkeer.

De werken voorzien de komst van een nieuwe taxiweg Noord. Hierdoor zal er minder taxiverkeer zijn op de zuidelijke taxiweg die dicht bij de woonwijk Tuinwijk is gelegen. Dit resulteert in een afname in geluidsoverlast en geurhinder voor de directe inwoners.

Daarnaast kunnen er tijdens de werken ok geluids- en trillingsemissies zijn als gevolg van de werfmachines. Deze zijn echter tijdelijk van aard en zullen zich enkel tijdens de dag voordoen.

De infrastructuurwerken voorzien niet in een capaciteitswijziging van de luchthaven. De werken zullen dus enkel zorgen voor een verbetering van de geluidseffecten naar de omgeving toe aangezien er minder geluidsoverlast zal zijn bij de woonwijk.

...

Evaluatie

... Er wordt voorgesteld om gunstig advies te verlenen aan deze aanvraag en de vergunning toe te staan voor een termijn tot 5 februari 2024 mits het naleven van de algemene en sectorale voorwaarden van Vlarem II en de bijzondere voorwaarden opgelegd in de lopende vergunningen.

...”

De Vlaamse Milieumaatschappij adviseert op 9 april 2019 gunstig:

“ ...

Deze adviesverlening geldt voor het domein grondwater ...

De locatie te Wevelgem, zoals beschreven in de aanvraag is volgens de watertoetskaarten niet overstromingsgevoelig gebied. Mogelijke schadelijke effecten op het grondwater zouden kunnen ontstaan als gevolg van veranderingen in infiltratie van hemelwater, kwaliteitsverlies van grondwater en de wijziging in grondwaterstroming.

...

Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de schadelijke effecten worden ondervangen indien de aanvraag minstens voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 5 juli 2013 inzake hemelwaterputten e.a. (GSV). Prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

...

Voor de nieuw aan te leggen riolering naast de nieuwe taxiways wordt geadviseerd om infiltratiebuizen (geperforeerde betonbuizen) te plaatsen. ... Er wordt aangetoond dat het grondwater voldoende diep zit om te kunnen werken met het voorziene ondergrondse infiltratiesysteem. We nemen aan dat op deze manier voldaan wordt aan de GSV.

...”

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wevelgem adviseert op 12 april 2019 ongunstig, waarbij het zich aansluit bij het ongunstig advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar:

“ ...

4. Inhoudelijke beoordeling

...

Geluidshinder

... De infrastructuurwerken voorzien niet in een capaciteitswijziging van de luchthaven. De werken zullen dus zodoende zorgen voor een verbetering van de geluidseffecten naar de

omgeving toe. In deze gedachtengang wordt echter geen rekening gehouden met een mogelijke verschuiving van het soort/aantal vliegbewegingen binnen de reeds bereikte capaciteit.

Waterhuishouding

... De korte adviestermijn voor de lokale overheid voorzien in de 'vereenvoudigde procedure' laat niet toe dit aspect ten gronde te beoordelen, zelfs het dossier intern ter onderzoek aan de dienst Openbare Infrastructuur en Mobiliteit (OIM) voor te leggen.

...

5. Advies gemeentelijke omgevingsambtenaar

De verandering met verhoging van de verharde oppervlakte met ruim 25.000 m² behoort tot een ingreep waarvoor stedenbouwkundig de vrijstellingsregeling kan ingeroepen worden. Op vlak van uitvoering van de infrastructuurwerken en de wijzigingen binnen de exploitatie is dat voor de IIOA niet op gelijkaardige wijze te beoordelen. Deze infrastructuurwerken betekenen de laatste schakel in de uitbouw van de luchthaven als volwaardige commerciële zakenluchthaven. De uitvoering ervan is van het grootste belang voor het veilig stellen van de site als internationale luchthaven, rekening houdende met de EASA-regelgeving.

Dat de taxiweginfrastructuur niet behoort tot het indelingscriterium van IIOA rubrieknummer '57' start- en landingsbaan' is voor discussie vatbaar. Feit is dat de start- en landingsbaan niet optimaal kan gebruikt worden zonder een aan die start- en landingsbaan aangepast taxitraject. De veranderingen zijn daarom ook gericht op een efficiënter gebruik van de start- en landingsbaan. In bepaalde gevallen wordt de huidige start- en landingsbaan als taxiweg gebruikt omdat de huidige te smal zijn. Soms wordt om veiligheidsredenen de luchthaven door de verkeersleiding tijdelijk gesloten om een groter vliegtuig op de luchthaven te kunnen ontvangen. De aanleg van nieuwe taxiwegen moet dit probleem oplossen.

De nieuwe taxiwegen komen echter niet gunstiger te liggen t.o.v. de huidige bestaande. Het gaat hierbij slechts over een asverschuiving met enkele meters. Dat zal geen effect hebben op de geluids- en geurhinder. De startbaan zal ook niet meer gebruikt worden als taxiweg voor de grotere vliegtuigen. De nieuwe taxiwegen ten noorden en ten zuiden zullen hiervoor dienen waardoor de vliegtuigen toch dicht bij de bewoningen zullen taxiën. Bovendien staat niet onomstoten vast dat door de uitvoering van de geplande infrastructuurwerken het karakter van de luchthaven niet zou veranderen. Misschien zal de aanpassing niet leiden tot een verhoging van het aantal vliegbewegingen (nvdr: een criterium waarvoor er nu reeds quota bestaan), maar ze is wel gericht op een verschuiving van het soort en aard van de vliegbewegingen. De infrastructuurwerken zijn gericht op een comfortabele gebruik door grotere vliegtuigen, zakenjets e.d.m. Bedoeling is door de uitvoering van deze werken dit segment te versterken binnen het globaal aantal vliegbewegingen, wellicht ten koste van de general aviation (o.a. kleine sport- en zakenvliegtuigen).

De nieuw aan te leggen aprons zijn hoofdzakelijk bedoeld om grotere vliegtuigen alsook exclusieve zakenjets te laten parkeren. Dit staat weergegeven op het grondplan, waarop dergelijke type vliegtuigen getekend zijn. Maatregelen ter bestrijding van geurhinder (meer kerosinedampen) staan in het dossier niet beschreven. Bepaalde grotere vliegtuigtypes kunnen momenteel de luchthaven niet aandoen omdat er onvoldoende parking is. Dit kan van invloed zijn op de aard en kenmerken van de geluidsemisies van de luchthaven. Binnen de bestaande capaciteit en quota zijn de werken er op gericht het aandeel commerciële passagiers- en zakenvluchten te doen stijgen. De grotere vliegtuigen (o.a. Falcon, Embreer, Bombardier, B737) zijn van een andere grootte-orde en geluidssignatuur en hebben verhoudingsgewijs een grotere geluidsimpact op de omgeving. De inbreng van de geluidsemisie van o.m. zakenjets zal verhogen t.o.v. de input van geluidswaarden van de kleinere sportvliegtuigen. Dit zal zijn weerslag hebben op het aantal te bepalen 'potentieel sterk gehinderden'. Een aanpassing van het geluidscouturenmodel is daarom nodig.

Ook is het thema 'waterhuishouding' zeer complex en uitgebreid. De 'vereenvoudigde procedure' laat niet toe dit belangrijk aspect grondig te beoordelen, wat echter absoluut

noodzakelijk is. De impact op de omgeving zal groot zijn. De gemeentelijke project-ingenieur oordeelt dat het niet mogelijk is op korte termijn een deftig advies op te maken. De rioleringsstudie aan het dossier toegevoegd bedraagt meer dan 100 bladzijden. De plannen werden nooit door de ontwerper op de dienst O.I.M. toegelicht. Basisprincipes moeten zijn dat alle riolering onder de nieuwe verharding gescheiden met zijn tot aan de rooilijn en dat de afvoer van het regenwater moet voldoen aan de verordening van het hemelwater. Dit kan echter alleen in overleg met de ontwerper en de exploitant worden geëvalueerd. Een voorbespreking van deze grootschalige technische ingreep werd niet via een projectvergadering ingeleid.

Bij de toepassing van de vereenvoudigde procedure is er ook geen inspraakperiode voor de bevolking omdat er geen openbaar onderzoek wordt ingesteld. Het gebrek hieraan alsook het niet betrekken van de lokale overheid bij de beoordeling van het aspect 'waterhuishouding', leiden ons er toe te besluiten dat de aanvraag niet kan worden goedgekeurd. Er ontbreekt een grondig evaluatie en een maatschappelijk gedragen consensus.

De voorgestelde ingreep kan om deze redenen onmogelijk omschreven worden als 'een verandering die geen betekenisvol bijkomend risico voor mens of milieu inhoudt en de hinder niet significant vergroot'. Dit onverminderd de vaststelling dat voor de uitvoering van de stedenbouwkundige het vrijstellingsbesluit kan worden ingeroepen.

Het voorliggend omgevingsproject wordt om deze redenen ongunstig geadviseerd.

...

Beslissing

... Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij het advies van 11 april 2019 van de gemeentelijke omgevingsambtenaar ...

Het college van burgemeester en schepenen vraagt de vergunningverlenende overheid hierbij zich te engageren het volgende te doen:

- De huidige 'vereenvoudigde procedure' in de behandeling van het omgevingsvergunningsdossier voor het uitvoeren van infrastructuurwerken op de luchthaven ILKW stop te zetten.
 - Het technisch dossier van de infrastructuurwerken via overleg met de gemeentelijke dienst Openbare Infrastructuur en Mobiliteit door de ontwerper en exploitant toe te lichten, te evalueren, zo nodig aan te passen.
 - De exploitant te vragen het dossier zo snel mogelijk te vervolledigen, zeker wat de beschrijving van de preventieve maatregelen betreft, alsook de wijziging in de geluidsimpact via modellering van de geluidscontouren in functie van een verhoogd commercieel vliegverkeer te berekenen.
 - Via het toepassen van de administratieve lus het vervolledigd dossier aan een openbaar onderzoek te onderwerpen.
- ..."

De Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, dienst Milieuvergunningen adviseert op 12 april 2019 voorwaardelijk gunstig.

Op 30 april 2019 bezorgt tussenkomende partij een reactie op het ongunstig advies van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wevelgem.

De Dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen adviseert op 3 mei 2019 ongunstig:

“ ...

Beschrijving van de vergunningsaanvraag:

...

Voor wat betreft de opmaak van de watertoets is van belang welke gevolgen de infrastructuurwerken hebben voor de belasting van het oppervlaktewaterstelsel. Volgens in het dossier opgenomen documenten zullen de werkzaamheden leiden tot een netto toename aan

verharde oppervlakte van ongeveer 25.000 m² (cfr. document "Luchthaven Kortrijk-Wevelgem - Motiveringsnota"), 35.000 m² volgens de nota "Luchthaven Wevelgem-Bissegem - nota riolering - SWECO".

De nota m.b.t. de riolering (SWECO) beschrijft de studie van de riolering in functie van de nieuw aan te leggen verhardingen. Basis hiervoor vormt een eerder opgemaakte hydraulische studie (2011), waarbij het scenario "afvoer naar de bestaande lozingspunten, infiltratievoorzieningen met buffering in de infiltratievoorzieningen voor de bijkomende oppervlakte (scenario 1)" is uitgewerkt.

Uitgangspunten van deze hydraulische studie:

- Netto bijkomend verhard oppervlak van 2,175 ha
- Niet-overstromingsgevoelig gebied
- Infiltratiegevoelig projectgebied, waar het uittreksel uit de infiltratiegevoeligheidskaart, gehanteerd door de waterloopbeheerder bij de opmaak van watertoetsadviezen, aangeeft dat het een projectzone met een moeilijke infiltratiegevoeligheid zou zijn. Infiltratieproeven hebben indertijd (2011) aangetoond dat de bodem over een gemiddelde infiltratiecapaciteit beschikt van 13.50 mm/u.

...

Met deze voorwaarden is een aantal scenario's onderzocht naar technische en financiële haalbaarheid. Het scenario met afvoer naar de 4 bestaande lozingspunten, infiltratievoorzieningen met buffering in de infiltratievoorzieningen voor de bijkomende oppervlakte werd weerhouden en uitgewerkt.

1. Bronmaatregelen

Er wordt een hemelwaterput voorzien met een inhoud van 60 m³. Deze dimensionering wijkt af van de voorwaarden in de GSV, omwille van het feit dat er heel weinig dakoppervlak is voorzien binnen het project ten aanzien van het dagelijks verbruik van water. Binnen de redelijke grenzen van het economische wordt het nodige te stockeren volume in de hemelwaterput begroot op 60 m³ (berekening zie hydraulische nota). Om deze gevuld te houden, dient naast het dakoppervlak ook een deel van de wegverharding op de hemelwaterput te worden aangesloten.

2. Scenario

Gezien de geschikte infiltratiecapaciteit van de ondergrond, zoals de nodige infiltratieproeven hebben uitgewezen, wordt ingezet op infiltratie. Daartoe wordt een systeem aangelegd met infiltratiebuizen, ingebed in een grindkoffer. Op die manier wordt het beschikbare infiltratieoppervlak en –volume vergroot tot wat vereist is volgens de GSV en de specifieke voorwaarden van de waterloopbeheerder. In de studie wordt gesteld dat het systeem voldoende ruim is gedimensioneerd om te beantwoorden aan de vereisten in verhouding tot het nieuwe voorziene verharde oppervlak.

Naar huidig ontwerp toe, zijn deze principes aangehouden, evenwel zijn in detailontwerp de nodige wijzigingen opgetreden. Deze wijzigingen zijn summier beschreven in de bijgevoegde nota riolering. Volgens deze nota zou ook huidig ontwerp voldoen aan de opgelegde voorwaarden.

Gegevens en bemerkingen:

Met betrekking tot de watertoets

...

4. Het project ligt volgens het bijgevoegde uittreksel (zie bijlage) in een gebied met een moeilijk infiltreerbare bodem. Infiltratieproeven op het terrein, uitgevoerd in 2011, tonen aan dat de ondergrond toch geschikt is om in te zetten op infiltratie. Een bodem met een infiltratiecapaciteit van 13.5 mm/u is volgens huidig hoofdstuk 3 van de Code van Goede Praktijken voor het ontwerp van rioleringssystemen te kwalificeren als een bodem met goede infiltratiegevoeligheid. Volgens dit hoofdstuk 3 dient bij een dergelijke infiltratiecapaciteit bij

ontwerp van bronmaatregelen volledig te worden ingezet op infiltratie. Grondwaterpeilmetingen ontbreken evenwel in het dossier.

...

6. Afhankelijk van de in het dossier opgenomen documenten en eigen informatie, kaartmateriaal en terreinkennis, formuleert de Provinciale Dienst Waterlopen een gunstig dan wel een ongunstig advies.

Om dat in onderhavig dossier te kunnen doen, ontbreekt essentiële informatie:

- Er wordt volledig ingezet op infiltratie. Eerder uitgevoerde infiltratieproeven hebben aangetoond dat dat kan, op basis van de bodemeigenschappen. Een monitoring van de grondwaterstand gedurende een langere periode is evenwel niet uitgevoerd. Althans, resultaten van een dergelijke meting zijn niet in het dossier vervat. De nieuwe infiltratieleidingen zijn dieper voorzien dan 1.00 m – MV. Dit maakt de kans op permante drainage van grondwater reëel. In het geval de grondwatertafel hoger komt dan het niveau waarop de infiltratieleidingen zijn voorzien, dient te worden ingezet op buffering en niet op infiltratie.
- M.b.t. het aangesloten verhard oppervlak blijft e.e.a. onduidelijk: in eerste instantie geven de aangeleverde documenten aanleiding tot twijfel: betreft het 25.000 m² dan wel 35.000 m² bijkomend verhard oppervlak? Ook de term bijkomend verhard oppervlak is belangrijk: dit dient geïnterpreteerd te worden vanuit de belasting van het oppervlaktewaterstelsel.
- In het dossier moet een duidelijk beeld gegeven worden van de bestaande toestand waarin vervat: riolering, aangesloten verharde oppervlakken, afstromingssituatie (DWA, RWA). Per lozingspunt moet duidelijk zijn welke belasting oppervlaktewaterstelsel dat punt op heden te verwerken krijgt, en welke belasting dit in de toekomst zal zijn. Dat kan overzichtelijk samengevat worden op het nodige kaartmateriaal (incl. kwantificering toestromende huidige/toekomstige oppervlaktes).

...

Advies Dienst Waterlopen met betrekking tot de watertoets:

Het advies van onze dienst voor voorliggende vergunningsaanvraag is **ONGUNSTIG**.

Om vanuit de Provinciale Dienst Waterlopen een (voorwaardelijk) gunstig advies te kunnen formuleren, moet het dossier worden aangevuld met minstens volgende zaken:

- Grondwaterpeilmetingen. De aanleg van een infiltratiesysteem op een zekere diepte brengt altijd het risico met zich mee dat grondwater wordt gedraineerd. Het afvoeren van grondwater richting het oppervlaktewaterstelsel is in strijd met het Decreet Integraal Waterbeleid.
- Een verduidelijking m.b.t. de te verwachten bijkomende belasting van het oppervlaktewaterstelsel. Dit vertrekt vanuit een duidelijk beeld van de afwateringssituatie in bestaande toestand. In het dossier moet een duidelijk beeld gegeven worden van de bestaande toestand waarin vervat: riolering, aangesloten verharde oppervlakken, afstromingssituatie (DWA, RWA). Per lozingspunt moet duidelijk zijn welke belasting oppervlaktewaterstelsel dat punt op heden te verwerken krijgt, en welke belasting dit in de toekomst zal zijn. Dat kan overzichtelijk samengevat worden op het nodige kaartmateriaal (incl. kwantificering toestromende huidige/toekomstige oppervlaktes).

...”

Naar aanleiding van de ontvangst van bijkomende gegevens adviseert de Dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen in een tweede advies op 9 mei 2019 voorwaardelijk gunstig.

“...

Gegevens en bemerkingen:

Met betrekking tot de watertoets

...

- Het project ligt volgens het bijgevoegde uittreksel (zie bijlage) in een gebied met een moeilijk infiltreerbare bodem. Infiltratieproeven op het terrein, uitgevoerd in 2011, tonen aan dat de ondergrond toch geschikt is om in te zetten op infiltratie. Een bodem met een infiltratiecapaciteit van 13.5 mm/u is volgens huidig hoofdstuk 3 van de Code van Goede Praktijken voor het ontwerp van rioleringsystemen te kwalificeren als een bodem met goede infiltratiegevoeligheid. Volgens dit hoofdstuk 3 dient bij een dergelijke infiltratiecapaciteit bij ontwerp van bronmaatregelen volledig te worden ingezet op infiltratie. Het dossier werd

aangevuld met grondwaterpeilmetingen genoteerd over de periode september 2008. Daaruit blijkt geen interferentie te zijn tussen infiltratiestelsel en grondwatertafel.

De grondwatertafel op de site van de luchthaven wordt ongetwijfeld sterk beïnvloed door de permanente bemalingen die actief zijn in het beheer van AWV rond de R8, welke onmiddellijk aansluit op de site van de luchthaven Kortrijk-Bissegem. Getuige daarvan ook het beperkte verschil in gemiddeld zomer- t.o.v. winterpeil, zoals beschreven in de nota betreffende de hydraulische studie (Arcadis).

...

- Om schadelijke effecten te vermijden en te compenseren zijn, uit het oogpunt van onze terreinkennis met betrekking tot het afwaartse gebied, standaard volgende voorwaarden van toepassing:

Er moet een infiltratievoorziening met een bodemoppervlakte van minimaal 400 m² per ha verharde oppervlakte worden voorzien, zoals in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. Deze infiltratievoorziening mag niet dieper zijn dan de hoogste grondwatertafelstand, en maximaal 1m diep, en moet minstens 330 m³ per ha verharde oppervlakte kunnen bufferen. Op 0.10 m boven de bodem moet een leegloop voorzien worden met vertraagde afvoer van 10 l/s per ha die gravitair aansluit naar het oppervlaktewatersysteem.

Hierbij het volgende:

- Op basis van uitgevoerde terreinmetingen blijkt het terrein infiltratiegevoelig te zijn. Er is een afwateringssysteem ontwikkeld dat volledig steunt op infiltratie, weliswaar ondergronds. De Provinciale Dienst Waterlopen is voorstander van open watersystemen. Open watersystemen trekken echter vogels aan, wat geen goede combinatie vormt met het luchtverkeer. De Provinciale Dienst Waterlopen gaat akkoord met ondergrondse infiltratie.

- Het ontwerp is verder gebaseerd op een hydraulische studie uitgevoerd in 2008, in kader van de uitbreiding van de luchthaven. In de bij onderhavig dossier gevoegde nota wordt verwezen naar deze hydraulische studie. De studie werd in kader van huidige procedure niet geactualiseerd, waardoor de berekening van toen niet overeenstemmen met huidig ontwerp.

- De provinciale Dienst Waterlopen verklaart zich akkoord met het voorliggende afwateringssysteem:

- De infiltratiecapaciteit van de bodem wijst op een infiltratiegevoelige bodem. Volgens huidige normen dient 100% te worden ingezet op infiltratie.

Aan de hand van grondwaterpeilmetingen is ook aangetoond dat de permanente grondwatertafel zich voldoende diep onder maaiveld bevindt, zodat huidige BOK-peilen van de infiltratieleidingen (> 1.00 m – MV) geen aanleiding geven tot drainage van het grondwater.

- Het ontworpen systeem is technisch zó uitgewerkt dat het infiltratieoppervlak per lopende meter maximaal is vergroot, door de infiltratiebuizen in te bedden in een grindkoffer.

- Het infiltratiesysteem is afwaarts de verschillende takken in eerste instantie voorzien van stuwen, waarin een spindelschuif is verwerkt. Deze wordt verondersteld permanent gesloten te staan, zodanig dat het oppervlaktewaterstelsel enkel wordt belast bij overstortwerking.

De voorziene opening spindelschuif bedraagt telkens 250 mm. de Provinciale Dienst Waterlopen adviseert deze te verkleinen tot een opening overeenstemmend met een maximale lozing van 10 l/s per aangesloten ha (zie specifieke voorwaarden) of minimaal 110 mm. Ingeval een schuif na onderhoud wordt vergeten dichtgezet te worden, de doorvoer alsnog beperkt wordt overeenkomstig.

- Het buffervolume dat is voorzien in de infiltratieleidingen beantwoordt ruimschoots aan de opgelegde specifieke voorwaarden. Zodoende wordt, behalve de bijkomende versneld afvoerende oppervlakken, een deel van de bestaande aangesloten verharde oppervlakten vertraagd afgevoerd, wat de belasting van het oppervlaktewater ten goede komt.

- Vanuit het studie bureau is gemeld dat de noordelijke streng (R30-R44) voorzien is op termijn uit te voeren. De aangesloten nieuwe wegenis zal in eerste instantie aangelegd worden om oppervlakkig te gaan infiltreren. Het ontwerp bovenbouw staat op ogenblik opmaak watertoetsadvies nog niet helemaal op punt, maar er is voorzien te werken met een profiel in éézijdige verkanting, zodanig dat het hemelwater dat er op terecht komt in de groenzone tussen taxiway en startbaan kan infiltreren. T.h.v. de intersecties wordt de nodige afwateringsinfrastructuur wel voorzien. De Provinciale Technische Dienst verklaart zich

akkoord met deze tijdelijke oplossing, aangezien deze werkwijze ook betekent dat geen versnelde afvoer naar de Neerbeek (WL.31.) wordt gecreëerd.

- Plannen bovenbouw ontbreken op heden in het dossier, aangezien dit ontwerp nog niet definitief is. Bij verdere uitwerking van het ontwerp dienen de huidig ontworpen afwateringsstromen en aangesloten verharde oppervlakken te allen tijde gerespecteerd te worden.
- De bestaande afwatering van de omliggende percelen dient gegarandeerd te blijven. Afvloeit van hemelwater naar aanpalende zones voor infiltratie/buffering mag enkel op de eigen terreinen plaats vinden. Het kan niet de bedoeling zijn buurpercelen wateroverlast te bezorgen.

...

Advies Dienst Waterlopen met betrekking tot de watertoets:

Het advies van onze dienst voor voorliggende vergunningsaanvraag is **VOORWAARDELIJK GUNSTIG**.

Er dient rekening gehouden te worden met onderstaande voorwaarden:

- Om schadelijke effecten te vermijden en te compenseren zijn, uit het oogpunt van onze terreinkennis met betrekking tot het afwaartse gebied, standaard volgende voorwaarden van toepassing: Er moet een infiltratievoorziening met een bodemoppervlakte van minimaal 400 m² per ha verharde oppervlakte worden voorzien, zoals in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. Deze infiltratievoorziening mag niet dieper zijn dan de hoogste grondwatertafelstand, en maximaal 1m diep, en moet minstens 330 m³ per ha verharde oppervlakte kunnen bufferen. Op 0.10 m boven de bodem moet een leegloop voorzien worden met vertraagde afvoer van 10 l/s per ha die gravitair aansluit naar het oppervlaktewaterstelsel. De Provinciale Technische Dienst verklaart zich akkoord met het principe.
- De opening van de spindelschuiten voorzien in de stuwconstructies dient beperkt te worden tot een opening overeenstemmend met een maximale lozing van 10 l/s per aangesloten ha (zie specifieke voorwaarden) of minimaal 110 mm.
- De Provinciale Technische Dienst verklaart zich akkoord met de tijdelijke oplossing m.b.t. de noordelijk gelegen afwateringsinfrastructuur (streng R30-R44) en daarmee de wegenis in eerste instantie te laten afwateren in de groenzone tussen taxiway en startbaan, aangezien deze werkwijze ook betekent dat dat geen versnelde afvoer naar de Neerbeek (WL.31.) wordt gecreëerd.
- Plannen bovenbouw ontbreken op heden in het dossier, aangezien dit ontwerp nog niet definitief is. Bij verdere uitwerking van het ontwerp dienen de huidig ontworpen afwateringsstromen en aangesloten verharde oppervlakken te allen tijde gerespecteerd te worden.
- De bestaande afwatering van de omliggende percelen dient gegarandeerd te blijven. Afvloeit van hemelwater naar aanpalende zones voor infiltratie/buffering mag enkel op de eigen terreinen plaats vinden. Het kan niet de bedoeling zijn buurpercelen wateroverlast te bezorgen.

Enkel als aan bovenstaande voorwaarden is voldaan, wordt op basis van de aangeleverde gegevens verwacht dat de impact op het oppervlaktewaterstelsel verwaarloosbaar is.

...

Verwerende partij verleent op 10 mei 2019 een omgevingsvergunning onder voorwaarden:

“

...

OPENBAAR ONDERZOEK

De aanvraag vereist geen openbaar onderzoek.

...

INHOUDELIJKE BEOORDELING

Voorwerp van de aanvraag

... De herinrichting gaat gepaard met infrastructuurwerken die nodig zijn om de luchthaven in overeenstemming te brengen met de ICAO- en EASA-regelgeving. Dit zijn de internationale en recente Europese regels van toepassing op luchthavens.

...

Bijgevolg hebben de infrastructuurwerken als hoofddoel een veiligere uitbating van de luchthaven op grond van de EASA-regelgeving en daarnaast ook een efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte. Deze werken beïnvloeden de huidige luchthavenactiviteit en het luchthavenverkeer in geen enkele zin.

De aangevraagde werken betreffen verhardingen, infrastructuurwerken en technische werken en vinden allemaal plaats binnen de grenzen van het bestaande luchthaventerrein. Opgebroken verharding zal vervangen worden door gazon. In hun totaliteit zullen de aanpassingen leiden tot een netto toename aan verharde oppervlakte van ongeveer 35.000 m² (in de aanvraag staan tegenstrijdigheden hieromtrent; 35.000 m² is het correcte cijfer).

...

Vrijstelling stedenbouwkundige handelingen

Voor de stedenbouwkundige handelingen (infrastructuurwerken) is er een vrijstelling van de vergunningsplicht op basis van het besluit tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is van 16 juli 2010 (vrijstellingenbesluit).

Artikel 8.1. van dit besluit stelt het volgende:

*"Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is niet nodig voor de herinrichting van de volgende al dan niet omheinde terreinen, als er geen gebouwen opgericht worden en als de herinrichting eigen is aan de functie van het terrein: ...
8° luchthavens als de start- of landingsbaan niet gewijzigd wordt; ..."*

Aan de start- en landingsbaan zelf worden geen werken gepland. Er wordt voorzien in de heraanleg en uitbreiding van het aantal intersecties (aansluitingen van taxiwegen op de startbaan), de aanleg van turnpads aan de uiteinden van de startbaan en een update van de verlichting. De overige infrastructuurwerken betreffen onder andere de heraanleg van de zuidelijke taxiweg, de ontubbeling van de noordelijke taxiweg, de aanleg van een dienstweg, een herlokalisatie van de basisinfrastructuur en signalisatie aan de zuidzijde. Deze werken voorzien evenmin in een wijziging van het type luchthaven of het type/aantal vluchten. Het project beantwoordt aan het begrip 'herinrichten' in de zin van het vrijstellingenbesluit.

Daarnaast is voldaan aan de cumulatieve voorwaarden van artikel 8.2. van het vrijstellingenbesluit. onder meer dat de bestaande constructies en gebouwen hoofdzakelijk vergund of vergund geacht moeten zijn, dat het terrein niet uitbreid wordt en de bestaande bufferzones behouden blijven en dat er geen vergunningsplichtige functiewijziging wordt doorgevoerd.

Op grond van de artikels 8.1 en 8.2 van het vrijstellingenbesluit zijn de stedenbouwkundige handelingen niet vergunningsplichtig.

...

Geluid en trillingen

De voornaamste bron van geluid of trillingen op de luchthaven is het vliegtuigverkeer. Tijdens de werken kunnen er ook geluids- en trillingsemisies zijn door de werfmachines.

De luchthaven voorziet geen verschuiving van het soort en aard van de vliegbewegingen binnen de bestaande capaciteit.

De werken voorzien in een nieuwe taxiweg Noord aan de noordzijde van het terrein. Hierdoor zal er minder taxiverkeer zijn op de zuidelijke taxiweg, die dicht bij de woonwijk Tuinwijk gelegen is. Een afname in de geluidsoverlast voor de directe omwonenden kan bijgevolg verwacht worden.

De luchthaven beschikt over een certificaat volgens ICAO Annex 14 met referentiecode 2B. Dit betekent dat vliegtuigen tot categorie 2B mogen gebruik maken van de luchthaven. Alle taxiways zijn gedimensioneerd voor dit type van vliegtuigen. Occasioneel en mits het activeren van een specifieke procedure mogen 'grotere' toestellen van categorie C ontvangen worden op de luchthaven. Deze categorie C-toestellen zullen zoals op heden het geval is deels moeten

gebruik maken van de startbaan om te taxiën. Enkel de twee zuidelijke centrale exits op de startbaan en een deel van de zuidelijke taxiweg zijn gedimensioneerd voor categorie C-toestellen. Deze beperkte zone bevindt zich verder van de woningen dan de huidige bestaande apron, waardoor er hiervan geen bijkomende geluidshinder te verwachten is. Er kan verwacht worden dat de mogelijke impact voor de omwonenden van het taxiën van deze 'grotere' vliegtuigen gereduceerd wordt.

De geluidsemissies als gevolg van werfmachines zijn tijdelijk van aard en zullen zich enkel tijdens de dagperiode voordoen.

Er kan aangenomen worden dat de gevraagde verandering geen bijkomende geluidshinder zal veroorzaken.

Luchtemissies

Door de voorziene aanpassingen, hierboven vermeld, zoals de nieuwe noordelijke taxiweg en het voorzien van standplaatsen voor zakenvliegtuigen op grotere afstand van de woningen, kan verwacht worden dat deze een gunstig effect zullen hebben op mogelijke geurhinder door kerosinedampen.

...

Watertoets (decreet integraal waterbeleid)

Bemaling

In het kader van de infrastructuurwerken is een grondwaterbemaling vereist. Het bemalingswater zal geloosd worden in de bestaande riolering. Het betreft een courante bemaling met filterpompen. Het maximale debiet wordt geraamd op 500 m³/jaar. De opstart wordt verwacht eind 2019 / begin 2020.

Gezien de diepte van de grondwatertafel wordt er verondersteld dat er veelal zonder bemaling gewerkt zal kunnen worden. Enkel voor diepe constructies (bijvoorbeeld het pompstation) wordt er verwacht dat er bemaling zal moeten toegepast worden.

De maximale diepte van de bemalingsputten wordt op 4,5 meter voorzien, en de maximale verlaging van het grondwaterpeil wordt op 1 meter begroot. De watervoerende laag (HCOV) is het Quartaire Aquifersysteem.

Hemelwater

De inrichting is volgens de watertoetskaarten niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied. De pluviale overstromingskaarten (VLAGG-kaarten) tonen plaatselijk in het projectgebied toch een zekere overstromingskans. De inrichting paalt rechtstreeks aan een waterloop van 2de categorie, met name de Neerbeek (WL.31) en ligt volledig in het stroomgebied van de Neerbeek, in het beheer van de provincie West-Vlaanderen.

In het aanvraagdossier wordt er verwezen naar een bijgevoegde rioleringsnota en bijlagen. De nota beschrijft de studie van de riolering in functie van de nieuw aan te leggen aprons, taxibanen en bijkomende verharde oppervlakten.

Het bijkomend afvoerend verhard oppervlak bedraagt 3,50 ha. Het aandeel wegenis dat aangesloten is op de hemelwatervoorraadput ten behoeve van de brandweer zit daarin vervat.

...

Gezien de geschikte infiltratiecapaciteit van de ondergrond, zoals de nodige infiltratieproeven op het terrein in 2011 hebben uitgewezen, wordt ingezet op infiltratie.

Onder de apron en de zuidelijke dienstweg wordt gebruik gemaakt van gewone RWA-betonbuizen, omdat bij calamiteiten het verontreinigd water niet in de bodem mag infiltreren.

Op 9 mei 2019 bezorgde de aanvrager bijkomende informatie en verduidelijkingen met betrekking tot de hemelwaterafvoer gerelateerd aan de aanvraag. Ook grondwaterpeilmetingen genoteerd over de periode september 2008 werden bezorgd. Daaruit

blijkt geen interferentie te zijn tussen het voorziene infiltratiestelsel en de grondwatertafel. Er wordt in het aanvraagdossier aangetoond dat het grondwater voldoende diep zit om te kunnen werken met het voorziene ondergrondse infiltratiesysteem. De infiltratievoorziening mag niet dieper zijn dan de hoogste grondwatertafelstand. Er is aangetoond dat hieraan kan worden voldaan.

Er wordt een systeem aangelegd van infiltratiebuizen, ingebed in een grindkoffer. Op die manier wordt het beschikbare infiltratie-oppervlak en -volume vergroot tot wat vereist is volgens de GSV en de specifieke voorwaarden van de waterloopbeheerder. In de studies wordt gesteld dat het systeem voldoende ruim is gedimensioneerd om te beantwoorden aan de vereisten in verhouding tot het nieuwe voorziene verharde oppervlak (minstens 330 m³ per ha verharde oppervlakte te bufferen; vertraagde afvoer van 10 l/s per ha). De infiltratieriool en de grindkoffer hebben een voldoende buffervolume zodat er ter hoogte van de overstortconstructies geen vertraagde afvoer toegepast moet worden.

De voorziene infiltratie is ondergronds. De provinciale dienst Waterlopen meldt in haar advies van 9 mei 2019 voorstander te zijn van open watersystemen. Open watersystemen trekken echter vogels aan, wat geen goede combinatie vormt met luchtverkeer. De provinciale dienst Waterlopen verklaarde zich in haar advies akkoord met ondergrondse infiltratie.

Vanuit het studiebureau is gemeld dat de noordelijke streng (R30-R44) voorzien is op termijn uit te voeren. De aangesloten nieuwe wegenis zal in eerste instantie aangelegd worden om oppervlakkig te gaan infiltreren. Het ontwerp bovenbouw staat op het ogenblik van de opmaak van het besluit nog niet helemaal op punt, maar er is voorzien dat het hemelwater dat er op terecht komt in de groenzone tussen taxiway en startbaan kan infiltreren. Ter hoogte van de intersecties wordt de nodige afwateringsinfrastructuur wel voorzien. De provinciale dienst Waterlopen verklaart zich in haar advies van 9 mei 2019 akkoord met deze tijdelijke oplossing, aangezien deze werkwijze ook betekent dat geen versnelde afvoer naar de Neerbeek (WL.31.) wordt gecreëerd. Bij verdere uitwerking van het ontwerp moeten de huidig ontworpen afwateringsstromen en aangesloten verharde oppervlakken ten allen tijde gerespecteerd worden.

De bestaande afwatering van de omliggende percelen moet gegarandeerd blijven. Afvloeit van hemelwater naar aanpalende zones voor infiltratie/buffering mag enkel op de eigen terreinen plaatsvinden. Het kan niet de bedoeling zijn buurpercelen wateroverlast te bezorgen.

Om schadelijke effecten op het watersysteem te vermijden en te compenseren worden de voorwaarden uit het advies van 9 mei 2019 van de dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen opgenomen in het besluit.

Het team Watertoets van de VMM besluit in haar advies van 9 april 2019 dat het project in overeenstemming te brengen is met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid met betrekking tot het aspect grondwater.

...

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. ...

Actualisering van de milieuvoorwaarden

Mits actualisatie van de naamgeving van de diverse overheidsinstanties vermeld in de bijzondere voorwaarden uit de lopende vergunningen, kunnen de voorwaarden behouden blijven.

...

Verenigbaarheid met de bestemming en de stedenbouwkundige voorschriften

Het grootste gedeelte van de aanvraag is gelegen in het gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut en is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan.

De gedeelten van de aanvraag gelegen in gebied voor milieubelastende industrieën (randen), woongebied (ter hoogte van de Tuinwijklaan - zuidoostzijde) en de bestaande autosnelweg (E403 - Wevelgemtunnel) wijken af van de stedenbouwkundige voorschriften.

*Artikel 5.6.7.§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) stelt het volgende ...
Er kan worden aangenomen dat de luchthaven 'hoofdzakelijk vergund' is, waardoor toepassing kan worden gemaakt van artikel 5.6.7. van de VCRO, op voorwaarde dat de goede ruimtelijke ordening niet wordt geschaad.*

Goede ruimtelijke ordening

...

De werken en handelingen voorzien niet in een wijziging van het type luchthaven of van het type of het aantal vluchten. De geplande werken betreffen verhardingen, infrastructuurwerken en technische werken en vinden allemaal plaats binnen de grenzen van het bestaande luchthaventerrein. De gevraagde werken overschrijden de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet.

De voorziene herinrichting van de luchthaven zal bijdragen tot een vlottere mobiliteit op het luchthaventerrein.

Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de hinder voor de omgeving door het gevraagde niet zal toenemen en tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt.

De herinrichting van de luchthaven is er alleen op gericht om het huidige vliegverkeer op een optimaal veilige en vlotte manier naast elkaar te laten verlopen. Dit komt de interne en externe veiligheid ten goede.

...

Procedure

De aanvraag werd getoetst aan de criteria van artikel 11, punt 1° en artikel 12 van het Omgevingsvergunningenbesluit. Uit bovenstaande kan worden besloten dat de verandering geen betekenisvol bijkomend risico voor mens of milieu inhoudt en de hinder niet significant vergroot.

Het gaat bijgevolg om een beperkte verandering van een ingedeelde inrichting of activiteit, waardoor de vereenvoudigde procedure wordt gevolgd.

Vergunningstermijn

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningendecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur, tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan toegestaan worden. Aangezien de aanvraag betrekking heeft op punt 9 0 van artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningendecreet kan de vergunning worden verleend voor een beperkte termijn tot 5 februari 2024.

STANDPUNTEN VAN ADVIEZEN DIE NIET WORDEN GEVOLGD

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wevelgem verleende in zitting van 12 april een ongunstig advies, dat als volgt kan worden weerlegd:

- uit bovenstaande bepalingen blijkt dat er door het gevraagde geen bijkomende geluids- of geurhinder voor de omwonenden te verwachten is;*
- de aanvrager maakt in het aanvraagdossier en in de aanvullende nota, die op 30 april 2019 op het loket werd geplaatst ('reactie op ongunstig advies Wevelgem'), meermaals duidelijk dat de herinrichting van het luchthaventerrein niet tot doel heeft het type luchthaven, noch het type/aantal vluchten te wijzigen, maar wel tot een veiligere uitbating van de luchthaven te komen; een negatieve impact op het geluidsniveau is er bijgevolg niet; een aanpassing van de geluidscontourenstudie is dan ook geen vereiste;*

- *het thema waterhuishouding werd in de bovenstaande beoordeling grondig onderzocht; zowel de waterbeheerder (dienst Waterlopen van de provincie West-Vlaanderen) als het team Watertoets van de Vlaamse Milieumaatschappij hebben de aanvraag op vlak van de (hemel)waterhuishouding grondig bekeken en gunstig geadviseerd (mits voorwaarden);*
 - *er is geen wettelijke verplichting het dossier vooraf met overheidsdiensten te bespreken; niettemin kan in een aandachtspunt in dit besluit verzocht worden het technisch dossier van de infrastructuurwerken toe te lichten aan de gemeentelijke diensten;*
 - *bovenstaande toont aan dat de aanvraag kan worden vergund met toepassing van de vereenvoudigde procedure; hierin is wettelijk geen inspraakperiode voor de bevolking voorzien.*
- ...

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Een onderzoek van de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde indien de voorwaarden om de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING BIJ UITERST DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID

Verwerende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering. Deze exceptie dient slechts onderzocht en beoordeeld te worden wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING BIJ UITERST DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID

Op grond van artikel 40, §2, eerste lid DBRC-decreet kan de Raad bij uiterst dringende noodzakelijkheid de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er een uiterst dringende noodzakelijkheid wordt aangetoond en dat minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Uiterst dringende noodzakelijkheid

Standpunt van de partijen

1.

Verzoekende partij stelt (onder de titel 'hoogdringendheid') dat tussenkomende partij over een uitvoerbare omgevingsvergunning beschikt en dat de werken ondertussen ook effectief in uitvoering zijn, ten bewijze waarvan zij verwijst naar foto's. Zij meent dat "*de vordering tot schorsing derhalve uiterst hoogdringend is*", gezien "*het valt te verwachten dat de werken nog voor het bouwverlof zullen voltooid zijn*".

2.

Verwerende partij betwist de uiterst dringende noodzakelijkheid. Zij merkt vooreerst op dat de loutere uitvoering van de vergunning op zich niet volstaat om de vordering toe te kennen.

Zij stelt voorts dat *“verzoekende partijen geen enkel nadeel of hinder aantonen dat zij zouden ondervinden ingevolge de uitvoering van de vergunning, noch enige poging in die zin doen”*, terwijl *“het aantonen van een wezenlijk en aannemelijk nadeel en/of hinderaspect, waardoor een uitspraak in een gewone schorsingsprocedure niet kan afgewacht worden, een essentieel element is om een UDN-vordering te doen slagen”*. In de rand hiervan meent zij dat de gebeurlijke verwijzing *“naar de beweerdelijke hinder waarmee verzoekende partijen hun belang trachten aan te tonen ook niet kan overtuigen”*, gezien deze hinder *“haar oorzaak niet vindt in de uitvoering van de bestreden beslissing, maar in de uitvoering van (een) vorige beslissing”*, terwijl ook *“niet aannemelijk wordt gemaakt dat de beweerdelijke bestaande hinder onaanvaardbaar zou zijn”*. Zij meent met name dat de *“geur- en geluidshinder ingevolge de bewegingen van de vliegtuigen op en rond de bestaande luchthaven”*, waarop verzoekende partijen zich (wat betreft hun belang) beroepen, geen uitstaans heeft met de bestreden beslissing, gezien deze *“geen betrekking heeft op de exploitatie van het vliegveld an sich, maar louter op enkele infrastructuurwerken die zullen doorgevoerd worden”*, en *“geen enkele wijziging inhoudt wat betreft de capaciteit en de intensiteit van de (exploitatie van de) luchthaven en het vliegverkeer”*. Zij benadrukt daarbij dat de bestreden vergunning *“een gunstig effect zal hebben op het vlak van geluids- en geurimpact”*, gezien *“de vliegtuigen voor het opstijgen en na het landen door de (her)aanleg van de taxiwegen over een merkkelijk kortere afstand zullen moeten taxiën, waardoor zij aldus minder geur en geluid produceren”*. Zij stelt dat verzoekende partijen dan ook *“geenszins aannemelijk maken op welke wijze de herinrichtingswerken hen enige hinder zouden opleveren”*, temeer *“gelet op de ruime afstand tussen de plaats van de werken en hun woningen”* (op respectievelijk 500 en 600 meter afstand van het vliegveld).

Zij stelt tenslotte dat *“verzoekende partijen te lang gewacht hebben om hun UDN-vordering in te stellen”*, en met name *“anderhalve maand hebben getalmd”* *“zonder daarvoor een gegronde reden aan te voeren”*, terwijl de werken kort na de bestreden beslissing zijn opgestart.

3.

Tussenkomende partij betwist tevens de uiterst dringende noodzakelijkheid. Zij stelt vooreerst dat *“verzoekende partijen niet met de gepaste spoed en diligentie zijn opgetreden en de uiterst dringende noodzakelijkheid zelf nadelig hebben beïnvloed”*, gezien zij *“meer dan anderhalve maand hebben gewacht om huidige vordering in te stellen”*, terwijl *“de werken (aan oostelijke zijde) ingevolge de bekomen vergunning reeds werden aangevat per 13 mei 2019”*.

Zij stelt voorts dat *“verzoekende partijen geenszins aantonen welke nadelen hen worden toegebracht door het uitvoeren van de infrastructuurwerken”*. Zij benadrukt daarbij dat *“verzoekende partijen hun nadelen (geur- en geluidshinder) enkel enten op de bestaande uitbating van de luchthaven, terwijl in casu geen hernieuwingsaanvraag voorligt”* en *“de bestaande uitbating van de luchthaven verder zal lopen, onafgezien van huidige procedure”*. In de rand hiervan stelt zij dat *“verzoekende partijen niet alleen nadelen moeten bewijzen, maar tevens aannemelijk maken dat de aard ervan, of de zwaarwichtigheid, verantwoordt dat de zaak onmiddellijk behandeld wordt”*, terwijl zij *“ook dit aspect volledig nalaten”* en *“geenszins de zwaarwichtigheid van de werken bewijzen waardoor een onmiddellijke stillegging zou vereist zijn”*. Zij wijst in dit kader op de vaststelling dat *“beide verzoekende partijen op ruime afstand van de luchthaven wonen”*, met name respectievelijk op *“minstens 400 meter”* en *“meer dan 600 meter”*, en herhaalt dat de werken die momenteel in uitvoering zijn *“de buurtbewoners net ten goede zullen komen, onder meer: op vlak van de geoptimaliseerde waterhuishouding; een veiliger luchthavenomgeving en -uitbating; de nieuwe taxitrajecten met toegangen die kortere verbindingen teweeg brengen en dienvolgens minder geluids- en geurhinder vanwege rijdende vliegtuigen; de aprons (parkeerplaatsen voor vliegtuigen) zullen zich verder weg van de woonst van tweede verzoekende partij situeren”*.

Zij betwist tenslotte niet dat zij (de eerste fase van) de werken heeft aangevat, maar benadrukt dat *“het louter aanvangen van de werken niet volstaat om een vordering als uiterst dringend noodzakelijk te kwalificeren”*, en dat het *“is vereist dat een verzoekende partij aannemelijk maakt dat de ernstige hinder en nadelen die zij dreigt te ondervinden ervoor zorgen dat het resultaat van de schorsingsprocedure niet kan afgewacht worden”*. Zij merkt op dat *“verzoekende partijen weliswaar zonder meer stellen dat de eventuele (gewone) schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te laat zal komen om hun belangen veilig te stellen, maar zij in gebreke blijven dit verder te concretiseren of te verduidelijken”*, gezien *“noch uit het verzoekschrift, noch uit het administratief dossier blijkt dat de genoemde geluids- en geurhinder zich onmiddellijk zal manifesteren”*. Zij stelt dat *“enkel geluids- en geurhinder wordt aangevoerd en deze potentiële hinder (quod non) zich enkel zou kunnen manifesteren na volledige uitvoering van de werken”*, in de rand waarvan zij herhaalt dat *“de hernieuwing van de uitbating van de luchthaven geen voorwerp is van de aanvraag”*.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op uiterst dringende noodzakelijkheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, in voorkomend geval ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing uiterst dringend noodzakelijk is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Volgens artikel 40, §2, lid 1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van uiterst dringende noodzakelijkheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot schorsing. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat een onmiddellijke beslissing wenselijk is omwille van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Tot slot wordt van de verzoekende partij verwacht dat zij met de gepaste spoed en diligentie is opgetreden en de uiterst dringende noodzakelijkheid niet zelf in de hand heeft gewerkt of nadelig beïnvloed.

2.

Zoals blijkt uit het administratief dossier, waaronder de motiveringsnota bij de aanvraag, beoogt de bestreden vergunning de herinrichting van de bestaande luchthaven, teneinde deze te conformeren aan de internationale en Europese regelgeving inzake luchthavens. Er worden daarbij vooral infrastructuurwerken uitgevoerd in functie van het verhogen van de veiligheid van de uitbating en het efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte, waarbij de verharding (ingevolge de aanleg dan wel de uitbreiding van het aantal intersecties, turnpads, dienstwegen en de zone voor de aprons) toeneemt. De werken hebben geen (rechtstreekse) invloed op de huidige luchthavenactiviteiten en het huidige luchthavenverkeer, gezien geen wijziging wordt gevraagd van het type luchthaven of van het type en het aantal vluchten (overeenkomstig de milieuvergunning voor de exploitatie van een vliegveld en de navolgende wijzigingen of bijstellingen tot 5 februari 2024).

3.

Zoals gesteld staat het aan verzoekende partijen om in hun verzoekschrift, aan de hand van concrete en precieze gegevens, aan te tonen dat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing onherroepelijk te laat zal komen om de aangevoerde nadelige gevolgen in hun hoofde ingevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning op te vangen dan wel hun belangen veilig te stellen, indien ze pas wordt uitgesproken na de afhandeling van een gewone

schorsingsprocedure. Verzoekende partijen steunen de uiterst dringende noodzakelijkheid *in se* louter op de vaststelling dat tussenkomende partij effectief uitvoering geeft aan de bestreden vergunning, en dat de werken op korte termijn zullen voltooid zijn. Zij maken bij hun uiteenzetting van de uiterst dringende noodzakelijkheid onder de titel 'hoogdringendheid' derhalve abstractie van de nadelige gevolgen die zij ingevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing persoonlijk kunnen ondervinden, en die (volgens hen) enkel door een onmiddellijke schorsing van de tenuitvoerlegging van deze bestreden kunnen worden voorkomen. Gelet op het uitzonderlijke karakter van voorliggende procedure stond het nochtans aan verzoekende partijen om de voor hen nadelige gevolgen naar aanleiding van (vooral) de infrastructuurwerken afdoende concreet en precies uiteen te zetten.

In zoverre er bij de beoordeling van de uiterst dringende noodzakelijkheid tevens rekening wordt gehouden met de door verzoekende partijen onder de titel 'belang en hoedanigheid' aangevoerde nadelige gevolgen, wordt vastgesteld dat zij niet met concrete en precieze gegevens aannemelijk maken dat deze nadelige gevolgen (waarvan zij de verwezenlijking wensen te voorkomen) voortvloeien uit de bestreden vergunning. Uit hun verzoekschrift blijkt dat zij heden ingevolge de uitbating van de luchthaven geur- en geluidshinder (evenals turbulenthinder wat betreft tweede verzoekende partij) ondervinden. Zij tonen niet aan dat de bestaande situatie ingevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing (op korte termijn) zal wijzigen en met name zal verslechteren, zodat een uiterst dringende behandeling van de zaak is vereist. Zoals hoger gesteld, blijkt uit het administratief dossier immers niet dat de bestreden vergunning een wijziging vergunt van het type luchthaven en van het type en het aantal vluchten ten opzichte van de (basis)milieuvergunning voor de exploitatie van de luchthaven en de daaraan gekoppelde milieuvergunningvoorwaarden (die geldt tot 5 februari 2024, en die door verzoekende partijen indertijd klaarblijkelijk niet werd aangevochten met een jurisdictioneel beroep bij de Raad van State). Het tegendeel wordt door verzoekende partijen evenmin aangetoond. Zo blijkt uit de bestreden beslissing dat de heraanleg van de aprons louter de bestendinging beoogt van de bestaande opstelcapaciteit conform de EASA-normen inzake de te respecteren minimumafstanden. Uit de bespreking door de gewestelijke omgevingsambtenaar van de projectmer in het kader van het volledig en ontvankelijk verklaren van de aanvraag blijkt zelfs dat *“er voortaan minder taxiverkeer zal zijn op de zuidelijke taxiweg, die dicht tegen de woonwijk Tuinwijk is gelegen”*, en dat *“dit resulteert in een afname in geluidsoverlast en geurhinder voor de directe omwonenden, aangezien de luchthavenactiviteiten niet worden uitgebreid”*.

Verzoekende partijen ontlenen hun nadelige gevolgen (blijkens hun pleidooi ter zitting) niet zozeer aan de (infrastructuur)werken op basis van de bestreden beslissing 'op zich', maar vrezen eerder dat de luchthaven hierdoor geschikt wordt gemaakt om op termijn (potentieel) meer en grotere vliegtuigen te ontvangen, waardoor de (beweerde) bestaande hinderaspecten in hun hoofde zullen verergeren. In die optiek vrezen zij niet zozeer (toenemende) geur- en geluidshinder ingevolge de (infrastructuur)werken, maar wel ingevolge de potentiële toename van het aantal vliegtuigen en van de mogelijkheid om grotere types vliegtuigen te ontvangen. Ongeacht de vaststelling dat de vrees van verzoekende partijen niet rechtstreeks voortvloeit uit de bestreden vergunning, dient tussenkomende partij in deze hypothese in beginsel alleszins een gewijzigde omgevingsvergunning (voor ingedeelde inrichtingen en/of activiteiten) te verkrijgen, terwijl dit vooralsnog (wellicht tot 5 februari 2024) niet aan de orde is. De vrees van verzoekende partijen voor een potentiële toename op (lange) termijn van de geur- en geluidshinder toont dan ook evenmin aan dat de schorsing van de bestreden beslissing uiterst dringend noodzakelijk is.

4.

Ongeacht de vaststelling dat verzoekende partijen niet aannemelijk maken dat de vergunde (infrastructuur)werken de bestaande hinder ingevolge de exploitatie van de luchthaven in die mate zullen doen toenemen dat een schorsing van de bestreden beslissing bij uiterst dringende

noodzakelijkheid is gerechtvaardigd, blijkt uit hun verzoekschrift evenmin dat zij diligent hebben gehandeld bij het inleiden van voorliggende procedure. Het staat aan verzoekende partijen om aan te tonen dat zij het nodige hebben gedaan om de zaak zo spoedig mogelijk aanhangig te maken om de realisatie van de gevreesde nadelige gevolgen te voorkomen (waarbij de schorsing van de tenuitvoerlegging volgens de gewone schorsingsprocedure te laat zal komen). Zoals blijkt uit hun verzoekschrift, stellen zij onder de titel 'tijdigheid van de vordering' dat de bestreden beslissing vanaf 21 mei 2019 werd aangeplakt, en dat de werken reeds werden aangevat. Dit wordt door tussenkomende partij niet betwist, waarbij zij zelfs stelt dat zij de werken reeds vanaf 13 mei 2019 (voor de aanplakking) heeft aangevat. De aanvang van de werken en het bestaan van de bestreden omgevingsvergunning was dan ook in beginsel vanaf 21 mei 2019 (voor de omwonenden) zichtbaar op het terrein. Gelet op de (onmiddellijke) uitvoering van de werken ontstond alsdan ook de (door verzoekende partijen aangevoerde) uiterst dringende noodzakelijkheid, zodat zij vanaf dat ogenblik met passende diligentie en alertheid dienden op te treden. Hoewel zij in beginsel beschikken over een termijn van 45 dagen om een verzoek tot vernietiging in te dienen, en zij op elk ogenblik een accessoire (gewone of UDN) schorsingsvordering kunnen inleiden, vermochten zij in het licht van de concrete omstandigheden *in casu* redelijkerwijze niet om bijna de volledige beroepstermijn af te wachten, om dan op het einde hiervan op 4 juli 2019 een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid in te leiden. Dit getuigt niet van voldoende diligentie, terwijl zij evenmin elementen aanvoeren die hun talmen kunnen rechtvaardigen. Verzoekende partijen zijn dan ook niet met de vereiste spoed opgetreden.

5.

Gelet op voormelde overwegingen wordt vastgesteld dat verzoekende partijen niet overtuigen dat de zaak bij uiterst dringende noodzakelijkheid moet worden behandeld. Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 40, §2, lid 1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden bij uiterst dringende noodzakelijkheid wanneer er een uiterst dringende noodzakelijkheid wordt aangetoond. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

B. Ernstige middelen

Aangezien in het vorige onderdeel werd vastgesteld dat verzoekende partijen de uiterst dringende noodzakelijkheid niet aantonen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt verworpen.
2. De uitspraak over de kosten in hoofde van verzoekende partijen en verwerende partij wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.
3. De kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro rolrecht, worden ten laste gelegd van tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 15 juli 2019 door de tiende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tiende kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE