

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VIIe KAMER

A R R E S T

nr. 224.252 van 4 juli 2013
in de zaken I. A. 203.441/VII-38.389
II. A. 203.442/VII-38.390
III. A. 203.452/VII-38.388.

In zake : 1. de VZW NATUURPUNT EN PARTNERS
 MEETJESLAND
 2. Etienne VANAELST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Peter De Smedt
 kantoor houdend te 9000 Gent
 Kasteellaan 141
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de DEPUTATIE VAN DE PROVINCIE
OOST-VLAANDEREN

Tussenkomende partijen :

I.

1. de VZW Vliegclub Urssel
2. Avrid DE SMET

II.

1. de VZW AERO CLUB BRUGGE
2. Henk DE KNUYDT

III.

1. de VZW COÖRDINATIE COMITÉ VliegVeld Urssel
 2. Henk DE KNUYDT
 3. Avrid DE SMET
- bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Barteld Schutyser en Ive Van Giel
kantoor houdend te 1050 Brussel
Louizalaan 106
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de beroepen

1. De beroepen, ingesteld op 27 januari 2012, strekken tot de nietigverklaring van :

I. het besluit van de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen van 24 november 2011 houdende uitspraak over de beroepen ingesteld tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Knesselare van 25 mei 2011, waarbij aan de VZW Vliegclub Ursel een milieuvergunning wordt verleend voor de exploitatie van een vliegschool en -club, voor de opslag van benzine en voor stallingen van vliegtuigen aan de Urselseweg 183 A te Ursel (zaak A. 203.441/VII-38.389);

II. het besluit van de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen van 24 november 2011 houdende uitspraak over de beroepen ingesteld tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Knesselare van 25 mei 2011, waarbij aan de VZW Aero Club Brugge een milieuvergunning wordt verleend voor de exploitatie van een vliegschool en -club, voor de opslag van brandstof en voor stallingen van vliegtuigen aan de Drongengoedweg bus 4 te Ursel (zaak A. 203.442/VII-38.390);

III. het besluit van de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen van 24 november 2011 houdende uitspraak over de beroepen ingesteld tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Knesselare van 25 mei 2011, waarbij aan de VZW Coördinatie Comité Vliegveld Ursel een milieuvergunning wordt verleend voor de exploitatie van een vliegveld met een start- en landingsbaan van minder dan 800 meter aan de Urselseweg 183 A te Ursel (zaak A. 203.452/VII-38.388).

II. Verloop van de rechtsplegingen

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

De tussenkommende partijen in elke zaak hebben een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomsten zijn toegestaan bij beschikkingen van respectievelijk 8 mei 2012, 24 mei 2012 en 11 mei 2012. De tussenkommende partijen in elke zaak hebben een memorie ingediend.

Eerste auditeur Peter Provoost heeft een verslag opgesteld.

De verwerende partij en de tussenkommende partijen in elke zaak hebben telkens een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 17 januari 2013.

Kamervoorzitter Luc Hellin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Peter De Smedt, die verschijnt voor de verzoekende partijen, jurist Christophe Wille, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Ive Van Giel, die verschijnt voor de tussenkommende partijen in alle zaken, zijn gehoord.

Eerste auditeur Peter Provoost heeft een andersluidend advies gegeven.

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

III. Feiten

3.1. In Knesselare ligt een vliegveld met een start- en landingsbaan van 2.980 meter, dat werd aangelegd in de jaren '50. Het in oorsprong louter militair vliegveld is lange tijd een reservevliegveld voor de NAVO geweest, en is thans nog een reservevliegveld van de Belgische Luchtmacht, die er niet permanent aanwezig is en de infrastructuur slechts occasioneel gebruikt voor oefeningen. Bij het vaststellen van het gewestplan werd ongeveer 150 hectare van het gebied aangeduid als militair domein. Het overgrote deel van het militaire domein ligt in het Habitatrichtlijngebied "Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel". Het wordt volledig omsloten door het VEN-gebied "De bosgebieden van de cuesta van Zomergem-Oedelem".

3.2. Sinds eind jaren '60 wordt het vliegveld ook niet-militair gebruikt, meer bepaald voor sportvliegerij. Er zijn thans twee sportvliegclubs aanwezig, die elk afzonderlijk georganiseerd zijn als VZW, met name de VZW Vliegclub Ursel en de VZW Aero Club Brugge. Zij coördineren een aantal zaken in een derde VZW, de VZW Coördinatie Comité Vliegveld Ursel. Samen beschikken ze momenteel blijkbaar over een dertigtal sportvliegtuigen.

3.3. Op 3 maart 2011 dienen de drie voormelde VZW's elk een milieuvergunningaanvraag in :

- de VZW Vliegclub Ursel vraagt de opslag van 16.000 liter benzine (avgas) met bijhorende verdeelinstallatie en de opslag van 1.600 liter propaangas;
- de VZW Aero Club Brugge vraagt de opslag van 8.000 liter benzine (avgas) met bijhorende verdeelinstallatie en de opslag van minder dan 3.000 liter propaangas;
- de VZW Coördinatie Comité Vliegveld Ursel vraagt een milieuvergunning voor de exploitatie van een vliegveld met een start- en landingsbaan van minder dan 800 meter.

3.4. Aangaande die start- en landingsbaan vermeldt de afdeling Milieuvergunningen in haar in eerste aanleg verleende advies als volgt :

"De start- en landingsbaan maakt deel uit van een ca. 2.980 m lange militaire start- en landingsbaan. Het vliegveld werd opgericht medio de jaren '50 als NAVO-basis. Momenteel is het een reservevliegveld van de Belgische Luchtmacht.

(...)

De aanvragende vzw zou van deze 2.980 m slechts de middelste strook van 799 m exploiteren.

Deze beperking werd op de baan aangegeven door twee wit geverfde volle lijnen (zgn. drempels). Op die manier is de start- en landingsbaan ingedeeld in de tweede klasse. Deze beperking is ook opgenomen in documenten m.b.t. het betrokken vliegveld, zoals de AIP (Aeronautical Information Publication) of de analoge Jeppesen charts. Deze documenten beschrijven voor elk vliegveld de lengte van de start- en landingsbanen, de aanvliegroutes (voor Ursel RWY (runways) nrs. 07 en 25), enz".

3.5. Op 25 mei 2011 verleent het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Knesselare de drie gevraagde milieuvergunningen.

3.6. Tegen deze drie milieuvergunningen worden administratieve beroepen aangetekend, onder meer door de huidige eerste verzoekende partij. Zij betwist onder meer dat het zou gaan om een vliegveld met een start- en landingsbaan van minder dan 800 meter en daardoor om een inrichting van klasse 2.

3.7. In het kader van de beroepsprocedure worden volgende adviezen verleend :

- het agentschap Ruimte en Onroerend Erfgoed adviseert ongunstig voor de drie aanvragen, omdat deze strijdig zijn met de gewestplanbestemming "militair domein"; er wordt tevens uiteengezet dat geen gebruik kan worden gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid van het "recreatief medegebruik" voorzien in artikel 4.4.4, § 1, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna : VCRO);
- de afdeling Milieuvergunningen adviseert gunstig voor de drie aanvragen;

- de provinciale milieudeskundige adviseert gunstig en stelt voor om gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid van de gewestplanbestemming voorzien in artikel 5.6.7, § 1, VCRO;
- de Vlaamse Milieumaatschappij verleent enkel over de aanvragen in de eerste en tweede zaak een advies, dat voorwaardelijk gunstig is;
- de afdeling Toezicht Volksgezondheid verleent enkel voor de aanvraag in de derde zaak een advies, dat voorwaardelijk gunstig is;
- de Provinciale Milieuvergunningscommissie adviseert gunstig.

3.8. Bij afzonderlijke besluiten van 24 november 2011 verwerpt de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen de administratieve beroepen ingesteld tegen de drie milieuvergunningen.

Dit zijn de drie thans bestreden besluiten.

De deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen verleent de vergunningen in afwijking van de gewestplanbestemming bij toepassing van artikel 5.6.7, § 1, VCRO, en geeft ter zake de volgende motivering :

- in de vergunning verleend aan de VZW Vliegclub Ursel :

"Inzake de twee in het artikel opgesomde voorwaarden kan het volgende worden gesteld:

- Zowel voor het bouwen van een demontebaar clubhuis als voor een aantal tijdelijke loodsen werden in het verleden (periode 1981 - 1994) bouwvergunningen afgeleverd aan de vzw Vliegclub Ursel zoals blijkt uit het overzicht van de bouw- en stedenbouwkundige vergunningen. Uit de bouwvergunningen blijkt echter niet over welke loodsen het precies gaat. Wat wel met zekerheid kan worden gesteld is dat de bouwvergunning voor de regularisatie van het voorste deel van de loodsen 3/4 en 6/7 werd geweigerd. Gelet echter op de afgeleverde bouwvergunningen, waarbij zowel het clubhuis als een aantal loodsen bouwvergund werden en vermits de landings- en de startbaan als 'stedenbouwkundig vergund geacht' moet beschouwd worden en vermits deze baan de hoofdzaak uitmaakt van de milieutechnische eenheid waarvan de loodsen en hangars ook deel uitmaken als aanhorigheid, dient de inrichting als hoofdzakelijk vergund beschouwd te worden.
- Inzake het niet schaden van de ruimtelijke ordening mag de

ruimtelijke draagkracht van het gebied niet overschreden worden en mag de voorziene verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengen of verstoren.

Er dient gesteld dat de in dit dossier aangevraagde inrichtingen (propaangastank, benzinetanks met verdeelslang, olieopslag) op zich niet van die aard zijn dat ze de ruimtelijke draagkracht van (het) gebied overschrijden of dat de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving in het gedrang gebracht worden. Ze dienen echter in relatie gezien te worden met de vliegactiviteiten met het oog op het beoordelen van het nadeel dat zij kunnen berokken(en) aan mens of milieu (milieutechnische eenheid). Hierbij kan verwezen worden naar de bespreking bij het dossier van de vzw Coördinatie Comité Vliegveld Ursel";

- in de vergunning verleend aan de VZW Aero Club Brugge :

"Inzake de twee in het artikel opgesomde voorwaarden kan het volgende worden gesteld:

- Voor loods B en C werden respectievelijk op 14 oktober 1985 en op 18 juli 1994 bouwvergunningen afgeleverd door het College van Burgemeester en Schepenen. Ook voor de bovengrondse benzinetank van 8.000 l werd een bouwvergunning afgeleverd door het College van Burgemeester en Schepenen (op 20 maart 2000). Voor loods A en voor het clubhuis zijn toelatingen terug te vinden van de Krijgsmacht.

Gelet op de afgeleverde bouwvergunningen en vermits de landings- en de startbaan als 'stedenbouwkundig vergund geacht' moet beschouwd worden en vermits deze baan de hoofdzaak uitmaakt van de milieutechnische eenheid waarvan de loods en hangars ook deel uitmaken als aanhorigheid, dient de inrichting als hoofdzakelijk vergund beschouwd te worden.

- Inzake het niet schaden van de ruimtelijke ordening mag de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet overschreden worden en mag de voorziene verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengen of verstoren.

Er dient gesteld dat de in dit dossier aangevraagde inrichtingen (propaangastank, benzinetank met verdeelslang) op zich niet van die aard zijn dat ze de ruimtelijke draagkracht van (het) gebied overschrijden of dat de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving in het gedrang gebracht worden. Ze dienen echter in relatie gezien te worden met de vliegactiviteiten met het oog op het beoordelen van het nadeel dat zij kunnen berokken(en) aan mens of milieu (milieutechnische eenheid). Hierbij kan verwezen worden naar de bespreking bij het dossier van

de vzw Coördinatie Comité Vliegveld Ursel";

- in de vergunning verleend aan de VZW Coördinatie Comité Vliegveld Ursel :

"Inzake de twee in het artikel opgesomde voorwaarden kan het volgende worden gesteld:

- Aangezien de aangevraagde inrichting (de start- en landingsbaan) dateert van voor de wet op de stedenbouw (1962) dient gesteld dat de inrichting als hoofdzakelijk vergund kan worden beschouwd.
- Inzake het niet schaden van de ruimtelijke ordening mag de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet overschreden worden en mag de voorziene verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengen of verstoren.

Ruimtelijke draagkracht wordt gedefinieerd als het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden. Hierbij wordt aangehaald dat de site precies is ingericht als een vliegveld en ook die functie behoudt tenzij de hogere overheid hier een andere bestemming wil aan geven. In die optiek wenst de aanvrager enkel gebruik te maken van de aanwezige infrastructuur, zijnde de start- en landingsbaan, die er ook zonder zijn activiteiten aanwezig zal blijven gezien deze gebruikt wordt door de militaire overheid. Inzake het gebruik ervan zijn er trouwens concessies afgeleverd en duidelijke afspraken gemaakt met de militaire overheid (o.a. over aantal opstijgbeurten, dagen en uren waarop gevlogen mag worden). Het vliegveld wordt trouwens ook al jaren (sinds eind jaren '60) gebruikt voor de sportvliegerij zodat het hier geen nieuwe activiteit betreft, maar een bestendigen van de huidige situatie. Bovendien is het zo dat er ook geen plotse significante toename is van de activiteiten. Gelet hierop zal het toelaten van sportvliegerij het ruimtelijk functioneren niet in het gedrang brengen.

Een tweede punt is dat de verweving van de functies de bestemming in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang mag brengen of verstoren. De onmiddellijke omgeving heeft een belangrijke natuurwaarde en is ook zo aangeduid (gewestplan, Habitatrichtlijngebied, VEN-gebied). Inzake het al dan niet in het gedrang brengen ervan is het zo dat de sportvliegerij hoe dan ook een impact heeft op de omgeving. De vraag stelt zich of die impact dusdanig is dat de bestemming in de directe omgeving in het gedrang gebracht wordt of verstoord wordt. Opnieuw wordt gewezen op het feit dat de activiteiten van de vliegclubs reeds jaren op deze locatie gebeuren (Aero Club Brugge is er al actief van in 1968, Vliegclub Ursel van in 1978) en ze niet drastisch gewijzigd zijn zodat er in wezen niets wijzigt aan een sinds jaren bestaande

toestand waartegen ook nooit is opgetreden. Ten opzichte van de oorspronkelijke concessie (1979), waarbij zowel tijdens week-ends en wettelijke feestdagen (zonder urenbeperking) als 's maandags vanaf 18u en van dinsdag tot vrijdag vanaf 13 u gevlogen mocht worden, werden in latere aanpassingen van de concessie de vliegreuren beperkt. Nu mag er nog enkel op vrijdag, zaterdag- en feestdagen opgestegen worden. Bovendien zijn de gebruikte toestellen in de loop der jaren geluidsarmer geworden.

Er wordt ook verwezen naar de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets in het aanvraagdossier. Hierin wordt gesteld dat uit de passende beoordeling blijkt dat geen significante effecten te verwachten zijn en dat er dan ook geen enkele reden is om aan te nemen dat er een aantasting van de natuurlijke elementen van het gebied zou zijn opgetreden, of in de toekomst zouden optreden indien die milieuvergunning wordt verleend".

Wat de beroepsargumenten betreft, stelt de verwerende partij aangaande de lengte van de start- en landingsbaan in de drie besluiten als volgt :

"Rubriek 57.1.1. stelt: 'Terreinen voor vliegtuigen met een start- en landingsbaan: van minder dan 800 m'.

Zoals reeds gesteld wordt er slechts een gedeelte van max. 800 m van de bijna 3 km lange strook effectief als start- en landingsbaan gebruikt voor de aangevraagde activiteiten. Deze zone is ook duidelijk aangeduid met twee dikke witte lijnen. Het feit dat ook in de officiële documenten met betrekking tot het betrokken vliegveld (AIP, Jeppesen kaarten) staat aangegeven dat lengte voor de LDA (Landing Distance Available) onderbouwt de stelling dat effectief slechts een afstand < 800 m gebruikt wordt als start- en landingsbaan.

Dat het om de lengte van de start- en landingsbaan gaat en niet om de lengte van het volledige vliegveld blijkt bovendien ook uit de omschrijving bij de MER-plichtige infrastructuurwerken: 'Aanleg van vliegvelden, met een start- en landingsbaan van 800 m tot 2.100 m / van tenminste 2.100 m'.

In dit kader kan ook verwezen worden naar de annex 14 van het Verdrag van Chicago waar in de definities ook een onderscheid wordt gemaakt tussen 'runway' (de eigenlijke start- en landingsbaan) en 'taxiway' (voor het taxiën van vliegtuigen). De 'taxiway' maakt dus geen deel uit van de eigenlijke start- en landingsbaan die in voorliggende aanvraag minder dan 800 m bedraagt".

IV. Samenhang

Standpunt van de partijen

4. De verzoekende partijen vragen in hun verzoekschriften dat de drie beroepen tegen de drie voornoemde bestreden beslissingen zouden worden samengevoegd.

5. De tussenkommende partijen verzetten zich tegen de samenvoeging omdat er volgens hen geen risico op tegenstrijdige uitspraken bestaat.

Beoordeling

6. De exploitatie van de start- en landingsbaan geschiedt door de tussenkommende partijen in zowel de eerste als de tweede zaak en diezelfde exploitatie kan niet los gezien worden van de vergunning die werd verleend aan de tussenkommende partijen in de derde zaak, zodat in het belang van een goede rechtstbedeling de drie zaken worden gevoegd.

V. Ontvankelijkheid van de beroepen

Excepties

Standpunt van de partijen

7. De tussenkommende partijen ontkennen het belang van de eerste verzoekende partij. Zij stellen hierbij dat volgens de vaste rechtspraak van de Raad van State een vereniging getuigt van de vereiste hoedanigheid en belang wanneer het beroep ingepast kan worden in het doel dat zij zich heeft gesteld en dat dit doel niet samenvalt met het persoonlijk belang van de leden van de vereniging en er een band van evenredigheid bestaat tussen het materieel en

territoriaal actieterrein van de verzoekende partij enerzijds en de draagwijdte van de bestreden beslissing anderzijds.

Ook de tweede verzoeker zou niet getuigen van het rechtens vereiste belang aangezien hij op meer dan 1 kilometer zou wonen van het vliegveld en op 2 kilometer van de betrokken landingsbaan.

8. De verzoekende partijen zetten omtrent deze excepties uiteen wat volgt :

"(...) Belang van eerste verzoekster

Verenigingen zonder winstoogmerk kunnen krachtens de wet van 27 juni 1921 betreffende de verenigingen zonder winstoogmerk, de internationale verenigingen zonder winstoogmerk en de stichtingen, in rechte optreden ter verdediging van het doel of de doeleinden waarvoor zij zijn opgericht.

Volgens de traditionele rechtspraak van Uw Raad kunnen die verenigingen in rechte optreden op voorwaarde dat zij de rechtspersoonlijkheid bezitten en mits zij voldoen aan de voorwaarden die gelden voor alle andere fysieke en rechtspersonen, te weten doen blijken van een persoonlijk, rechtstreeks, actueel en geoorloofd belang alsmede van de vereiste hoedanigheid.

Een vereniging getuigt van de vereiste hoedanigheid wanneer de ingestelde vordering kan worden ingepast in het doel dat zij zich statutair heeft gesteld, dit doel niet samenvalt met de behartiging van het algemeen belang zelf en evenmin samenvalt met het persoonlijk belang van de leden van de vereniging, en er bovendien een band van evenredigheid bestaat tussen het materieel en territoriaal actieterrein van de verzoekende partij enerzijds en de draagwijdte van de bestreden beslissing anderzijds.

Er dient evenwel ook te worden gewezen op de recente rechtspraak van Uw Raad, die de belangvereiste voor milieuverenigingen minder rigide opvat op grond van artikel 9.2. en artikel 2.5 van het Verdrag van Aarhus.

Terecht werd door Uw Raad geoordeeld:

'(D)at uit de samenlezing van deze bepalingen blijkt dat niet-gouvernementele organisaties, zoals de verzoekende partij, toegang moeten kunnen hebben tot de rechter; dat het voor de hand ligt dat dit een effectieve toegang moet zijn, en niet een louter formele; dat in het licht van het Verdrag van Aarhus milieuverenigingen toegang moeten kunnen hebben tot de Raad van State; dat de verzoekende partij in dezen niet opkomt voor de individuele belangen van haar leden en ook niet opkomt voor het algemeen belang, maar voor de bescherming van welbepaalde waarden die zich situeren op het vlak van de ruimtelijke ordening, het leefmilieu en het natuurbehoud; dat het beroep van de verzoekende partij ontvankelijk is.'

Hierna zal worden aangetoond dat eerste verzoekster als milieu- en natuurvereniging een specifiek statutair doel nastreeft dat betrekking heeft op waarden die verband houden met het leefmilieu, daarin begrepen het natuurbehoud, landschapsbescherming en de ruimtelijke ordening, en dat ze in dit verband concrete activiteiten ontplooit die (rechtstreeks en onrechtstreeks) raken aan het voorwerp van de bestreden beslissing, [althans beschouwd in het licht van de milieutechnische eenheid waarmee dit bedrijfsonderdeel een onlosmakelijk geheel vormt].

Eerste verzoekster heeft er belang bij zich te verzetten tegen de bestreden beslissing die immers de exploitatie van hoogdynamische recreatieve vliegactiviteiten mogelijk maakt in een gebied waarvan hoger reeds afdoende is aangetoond dat het een belangrijke ecologische en recreatieve waarde bezit en kwetsbaar is voor bijkomende ingrepen die leiden tot bijkomende verstoringen.

Dit belang hangt noodzakelijkerwijs samen met de specifieke doelstellingen die zij zich heeft gesteld in haar statuten. De statutaire doelstelling van de eerste verzoekende partij is meer specifiek gericht op:

'De vereniging heeft tot doel: de bescherming, het behoud, de valorisatie en het gebeurlijk herstel van leefmilieu, landschap, natuur- en cultuurpatrimonium in het Meetjesland, het instandhouden en verbeteren van de natuurlijke omgeving en het leefmilieu. De vereniging kon ook, buiten haar werkingsgebied, alle handelingen verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks haar doelstellingen dienen' (artikel 2, §1 van de statuten, (...)).

Tot het verwezenlijken van haar doel kan de vereniging:

'met alle wettelijke middelen de nuttige initiatieven nemen, steunen en coördineren onder meer door de vrijwaring van het doel langs gerechtelijke weg (...) en het vertegenwoordigen in recht en in feite van zijn toegetreden leden, overal waar het belang van leefmilieu en dat van de toegetreden leden dit wenselijk en noodzakelijk maken, in zoverre toegelaten door de wet van 12 januari 1993 betreffende een vorderingsrecht inzake bescherming van het leefmilieu, overeenkomstig de wetgeving en rechtspraak van toepassing op het arbitragehof en de raad van state' (artikel 2, §3 van de statuten, (...)).

Uit het bovenstaande blijkt dat eerste verzoekster een bijzonder specifieke doelstelling inzake natuurbehoud en -herstel heeft. Dit belang heeft betrekking op specifieke waarden die verband houden met het natuurbehoud in de ruime zin, maar onderscheidt zich niettemin duidelijk van het algemeen belang. Tevergeefs zou men dan ook opwerpen dat er sprake zou zijn van een actio popularis. Evenmin blijkt het statutair doel van de verzoekende partij samen te vallen met het persoonlijk belang van de leden.

Het territoriaal omschreven werkingsgebied van eerste verzoekster omvat onder meer de twaalf gemeenten uit het Meetjesland, waaronder ook Knesselare (Ursel) waar het sportvliegveld is gesitueerd en het motorvliegen plaatsvindt.

In de feitenuiteenzetting werd erop gewezen dat het Drongengoedgebied, met inbegrip van de start- en landingsbaan en aanhorigheden, (onder meer) is gelegen in een speciale habitatbeschermingszone, in de omgeving van een

VEN-gebied en het vliegveld, met inbegrip van de start- en landingsbanen, als (zeer) biologisch waardevol zijn gekarteerd in Biologische Waarderingskaart.

Het is een feit van algemene bekendheid dat gemotoriseerde luchtsporten en meer specifiek motorvliegen, onder meer omwille van de geluidsemisatie van de sportvliegtuigen, een verstoring kunnen teweegbrengen op de natuurwaarden die zich bevinden op of in de omgeving van het sportvliegveld.

Vruchteloos zou worden tegengeworpen dat die ingeroepen natuurverstoring hypothetisch is nu de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets gunstig werd beoordeeld door het ANB. Het enkele feit dat er als gevolg van de vliegactiviteiten geen significante habitatschade dreigt op te treden, ontnemt geenszins het belang dat eerste verzoekster heeft bij het bestrijden van de vergunningsbesluiten die de exploitatie van hoogdynamische vliegactiviteiten in (beschermd) natuurgebied mogelijk maakt. Die beoordeling van het ANB - voor zover al correct - neemt immers niet weg dat de sportvliegerij een negatieve impact heeft op de bestaande en de ontwikkeling van de natuurwaarden.

Het feit dat de gemotoriseerde vliegactiviteiten geen 'significante' of 'betekenisvolle' aantasting van de natuurkenmerken van de betrokken speciale beschermingszone veroorzaken, betekent immers nog niet dat er geen andere, in voorkomend geval minder ingrijpende natuurschade of -verstoring kan optreden. Het optreden van significante schade aan beschermde natuur is inderdaad niet constitutief voor belang in de zin van artikel 19 W.RvS., nu elk nadeel, materieel of moreel, hoe gering ook, dat een verzoekende partij ondergaat als gevolg van de bestreden beslissing in aanmerking kan worden genomen, op voorwaarde dat het persoonlijk, actueel en geoorloofd is.

Het ANB heeft trouwens in haar advies tijdens de zitting van de PMVC erkend dat, ondanks het besluit over passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets, de staat van instandhouding en de algemene natuurkwaliteit zal verbeteren zonder de vliegtuigactiviteiten (...). Dit alleen al geeft aan dat de gemotoriseerde vliegactiviteiten een bepaalde ongunstige impact heeft op de aanwezige natuurwaarden, waaronder de avifauna.

Die zienswijze hoeft niet te verbazen.

In haar definitief rapport betreffende de lokale instandhoudingsdoelstellingen (S-IHD) voor het Habitatrictlijngebied BE2300005 'Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: Oostelijk deel' (...), waartoe het volledige militaire vliegveld behoort, stelt het ANB inderdaad vast:

'In de SBZ komen verstoringsgevoelige habitattypische soorten voor die rust vergen (o.a. nachtzwaluw)'

'De aanwezigheid van het vliegveld in deelgebied 1 Drongengoed-Maldegemveld kan een belangrijke verstoringsbron vormen voor de verstoringsgevoelige vogelsoorten zoals nachtzwaluw en wespendif'

Deze stelling wordt wetenschappelijk onderbouwd door Krijgsveld et al. (2008), waarbij ze in hun rapport over de verstoringsgevoeligheid t.o.v. recreatievormen in de lucht schrijven:

'Vliegtuigen hebben een groot verstoringseffect op vogels. Ze worden vaak genoemd als verstoringsbron met het grootste verstoringseffect. Dit komt doordat ze over een grote afstand zichtbaar zijn, een grote

snelheid hebben en veel lawaai maken, wat alledrie factoren zijn die in belangrijke mate bijdragen aan verstoring.

Omdat evenwel een vliegtuig vaak ook snel een gebied weer verlaat, is de verstoring door een vliegtuig weliswaar intens, maar ook van korte duur. Verstoring door vliegtuigen wordt met name kritisch voor vogels wanneer de frequentie van vliegtuigpassages hoog is (bv. nabije vliegvelden), of wanneer één verstoring grote effecten heeft door bijvoorbeeld een lage vlieghoogte in een kwetsbaar gebied (broedvogels, broedkolonies).

Hoogte en afstand bepalen mede het geluid waaraan een vogel wordt blootgesteld. Maar ook het visuele aspect, namelijk de bedreiging die de vogel ervaart door het vliegtuig, verandert met hoogte en afstand. Versturende effecten van vliegtuigen treden op tot grote afstanden en hoogtes; deze zijn veel groter dan bij waterrecreatie en recreatie op land. De in de literatuur aangetroffen maximale vlieghoogte waarbij gedragsveranderingen werden waargenomen bedroeg 3100 m (gemiddeld 650 m), voor vliegafstanden was dit 9000 m (gemiddeld 2500 m). Afstand komt uit verschillende studies naar voren als de belangrijkste voorspeller van de verstoringreactie. Zowel het geluid dat een vliegtuig produceert als het feit dat hij over grote afstand in de lucht zichtbaar is, spelen een rol in het optreden van verstoring van vogels door vliegtuigen. Er zijn geen duidelijke aanwijzingen dat geluid dan wel zicht een belangrijker oorzaak zijn van verstoring. De verstoring wordt groter naarmate het geluidsniveau waaraan de vogels worden blootgesteld groter is. Lawaaiiger vliegtuigen veroorzaken dus meer verstoring (helikopters, oude versus nieuwere burgerluchtvaartvliegtuigen). Maar ook vliegtuigen die dichterbij vliegen of op lagere hoogte resulteren in een hoger geluidsniveau voor de vogels.'

Naast het afschrikkende effect kan lawaai de sociale contacten binnen dezelfde diersoorten en de prooiroofdierrelaties ontregelen. Veel diersoorten zijn voor het jagen of voor de voortplanting immers sterk afhankelijk van geluidssignalen.

In het geciteerde rapport over de instandhoudingsdoelen wordt verder ook aangegeven dat het behoud en de ontwikkeling van (Europees beschermde) botanische natuurwaarden te lijden hebben onder de aanwezigheid van het sportvliegveld en de recreatieve motorvluchten, nu er constante verstoring plaatsvindt (...):

'Ook de bermen van de startbaan (in oorsprong heischrale vegetaties, maar jarenlang overbemest) kunnen voor 50% als glanshavergrasland beschouwd worden. Door het voorbije intensieve maaibeheer komen volgende kensoorten voor: Margriet, Knoopkruid, Gewone rolklaver, Goudhaver, Veldsalie en Welde peen. Plaatselijk vinden we hier zelfs al kensoorten van de droge heischralere graslanden terug zoals Tormentil, Kruipganzerik, Muizenootjes, Spits havikskruid en Biezenknoppen terug. (...)

De aanwezigheid van dit type in de wegbermen van de startbaan van het vliegveld, is echter geen goede ecologische basis (verstoring,

tussenliggende betonstroken).'

Verder dient ook te worden gewezen op het risico op vliegtuigongevallen die naast het mogelijk menselijk leed, ook een reële dreiging op natuur- en habitatschade inhoudt, bijvoorbeeld als gevolg van daardoor wegsijpelende brandstoffen of brand. Dat het plaatsvinden van dergelijke ongevallen niet louter denkbeeldig is, blijkt uit het plaatsvinden van twee dergelijke ongevallen in het recente verleden (2004 en 2010) (...).

Dat die verstoring plaatsvindt in een Europees beschermd gebied treft eerste verzoekster alleen maar des te sterker in haar doelrealisatie. Alleen al vanuit het Europese beleidsniveau wordt de bescherming en het behoud van deze habitatgebieden en de daarin voorkomende habitattypische soorten van primordiaal belang geacht. Het staat dan ook vast dat de hinderlijke activiteiten die door het bestreden vergunningsbesluit mogelijk worden gemaakt, het lokale belang overstijgt. Hiermee is meteen duidelijk dat er onmiskenbaar een voldoende band van evenredigheid bestaat tussen het materieel en territoriaal omschreven actieterrein van eerste verzoekster enerzijds en de omvang en draagwijdte van de door het bestreden besluit, in samenhang met de overige besluiten, toegelaten activiteiten anderzijds.

Het recreatieve motorvliegen heeft verder ook een verstorend effect op de natuurbeleving van de vele wandelaars en fietsers die het gebied bezoeken.

Ook ten aanzien van deze verstoring zou vruchteloos worden tegengeworpen dat een en ander hypothetisch is. De problematiek van de aanzienlijke lawaaihinder was overigens eerder reeds voorwerp van een parlementaire vraag (Nr. 304, 1998-1999).

De (potentieel) nefaste impact van de sportvliegerij op de zachte recreatie wordt ook erkend door de overheid. Dit gaf aanleiding tot de aanneming van een beleidsbepaling om hoogdynamische recreatie te weren in het Drongengoedgebied.

De gemeentelijke en provinciale overheid (...) hebben in hun respectievelijke ruimtelijke structuurplannen het gebied expliciet geselecteerd als natuur- en landschapsknooppunt - wandelgebieden met een regionale uitstraling met een uitgesproken educatieve en recreatieve functie, waar de ecologische functie in ieder geval moet prevaleren - waar geen hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur kunnen ontwikkelen (...). Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) heeft het Drongengoedgebied overigens als stiltegebied geselecteerd (RSV, pag. 101). Het spreekt voor zich dat de realisatie van deze beleidsbepalingen zonet onmogelijk, dan toch zwaar gehypothekeerd worden gemaakt als gevolg van de vergunning(en) voor de exploitatie van gemotoriseerde sportvliegactiviteiten.

Vruchteloos zou hiertegen worden tegengeworpen dat het aantal vluchten zijn beperkt, namelijk tot de vrijdagen, weekends en feestdagen. Immers, dit zijn precies ook de dagen waarop het merendeel van de zachte recreatievormen plaatsvindt, met inbegrip van de natuurwandelingen en -observaties en dergelijke. Bovendien mag in de regel gevlogen worden van 's morgens vroeg tot na zonsondergang, wat aan de verstoring een permanent karakter geeft.

Ook het feit dat de individuele vliegtuigen 'geluidsarm' zouden zijn

ingericht, kan niet nuttig worden ingeroepen om het reëel verstorend effect op recreanten te ontkennen. Dit wordt trouwens in zekere zin ook toegegeven in het bestreden besluit, waar wordt erkend dat het onmiskenbaar is dat sportvliegtuigen een zeker geluid produceren dat ook hoorbaar is buiten het militair gebied (...). In dit verband dient trouwens te worden gewezen op het cumulatief effect dat optreedt wanneer verscheidene vliegtuigen kort na elkaar opstijgen - het aantal opstijgbeurten is gelimiteerd tot 20 vliegtuigen per uur - en vervolgens in de omgeving rondvliegen. Uiteraard is de verstoring zonder meer excessief wanneer luchtshows plaatsvinden.

Terloops de beraadslaging van de provinciale milieuvergunningcommissie heeft het ANB en trouwens nogmaals uitdrukkelijk op gewezen dat uit een enquête bij de bezoekers van het bos blijkt dat het geluid van de vliegtuigen als een van de grootste storende factoren naar boven komt (...). Deze vaststelling werd trouwens niet tegengesproken door de leden van de provinciale milieuvergunningcommissie. Een gunstige passende beoordeling betekent niet, aldus het ANB, dat er geen andere negatieve effecten kunnen zijn, in dit geval de natuurbeleving door recreanten die het bos bezoeken (...).

Ook deze verstoringsproblematiek raakt aan de concrete doelrealisatie van eerste verzoekster die in het Drongengoedgebied niet alleen het natuurbehoud en -beheer op zich beoogt te bevorderen, maar er evenzeer natuureducatieve wandelingen en andere activiteiten organiseert (...). In het algemeen streeft eerste verzoekster met haar verenigingswerking (zoals natuurwandelingen, voorlichting en sensibilisering) een kwaliteitsvolle natuurbeleving na in het gebied, wat zij onverenigbaar acht met de aanwezigheid van hoogdynamische activiteiten, zoals motorvliegen. De uitbouw van een ruim activiteitenpallet dat kadert binnen de natuurrecreatie en het actief nastreven van een kwaliteitsvolle natuurbeleving biedt een belangrijke meerwaarde voor het draagvlak voor het natuurbehoud. Dit raakt uiteraard zonder twijfel aan de statutaire doelstellingen waarvan zij de realisatie nastreeft.

Omwille van de verstorende effecten die uitgaan van deze hoogdynamische recreatieve activiteit heeft eerste verzoekster zich dan ook consequent verzet tegen de instandhouding van deze gemotoriseerde sportvliegerij in het Drongengoedgebied. Eerste verzoekster staat daarin overigens niet alleen, want ook de Milieuraad van Knesselare heeft zich steeds verzet tegen een continuering van de vliegactiviteiten (...). Zo heeft eerste verzoekster op diverse fora haar argumenten tegen het behoud van de sportvliegerij in het Drongengoed verspreid (...). Zij heeft systematisch bezwaar geformuleerd in de openbare onderzoeken van de onderscheiden milieuvergunningaanvragen en administratief beroep ingesteld tegen de milieuvergunningbesluiten (...). Eerste verzoekster heeft evenzeer bij de bevoegde overheid aangedrongen op het treffen van bestuurlijke maatregelen tegen de illegale exploitatie van de sportvliegactiviteiten (...).

Gelet op bovenstaande doet eerste verzoekster blijken van het rechtens vereiste belang.

(...) Belang van tweede verzoeker

Tweede verzoeker is eigenaar en bewoner van een woning die is gelegen op circa 1 km van het sportvliegveld (...). Het eigendomsrecht van een

onroerend goed in de nabijheid van een hinderlijke inrichting levert op zich een voldoende belang op om de milieuvergunning voor die inrichting aan te vechten.

Eerder oordeelde Uw Raad ook reeds:

'een inrichting is vergunningsplichtig omdat de wetgever veronderstelt dat zij hinder veroorzaakt. De onmiddellijke buur van een inrichting beschikt over een voldoende belang om de milieuvergunning van die inrichting te bestrijden, vermits hij er hinder van kan ondervinden'.

Hierbij moet uiteraard rekening worden gehouden met de aard van de inrichting (sportvliegveld), waarbij 'nabijheid' uiteraard een andere invulling behoeft in vergelijking tot andere hinderlijke inrichtingen.

De woning van tweede verzoeker ligt trouwens in de vliegroute waar de sportvliegtuigen vaak opstijgen/landen. Als dusdanig wordt hij frequent geconfronteerd met geluidshinder afkomstig van de (vaak laagvliegende) sportvliegtuigen.

[Ook ten aanzien van het belang van tweede verzoeker zou tevergeefs worden tegengeworpen dat de vergunde opslag van brandstoffen hem aldus danig geen nadeel kan berokkenen. Aangezien dit bedrijfsonderdeel een noodzakelijk onderdeel uitmaakt van het sportvliegveld, zonder hetwelk dit niet nuttig kan worden geëxploiteerd, en dit onderdeel samen met de andere bedrijfsonderdelen van het bedrijfscomplex 'vliegveld van Ursel' een milieutechnische eenheid vormt, moet bij de beoordeling van het belang van tweede verzoeker het 'totaalplaatje' in beschouwing worden genomen, met inbegrip dus van de vliegactiviteiten en de daarmee gepaard gaande geluidshinder.]

Vruchteloos zou overigens worden opgeworpen dat de geluidshinder louter hypothetisch is. [In het vergunningsbesluit aan de vzw Coördinatiecomité Vliegveld Ursel] wordt immers expliciet erkend dat de sportvliegtuigen ook buiten het militair domein geluidshinder veroorzaken (...). De geluidshinder afkomstig van de activiteiten van het sportvliegveld te Ursel was overigens voorwerp van parlementaire vragen (...). De geluidshinder veroorzaakt door recreatief motorvliegen op de omliggende woonomgeving is overigens een feit van algemene bekendheid.

De concrete hinder die eerste verzoeker ondergaat tast zijn leef- en woonklimaat aan. Dat die vliegactiviteiten precies plaatsvinden op het ogenblik dat hij kan genieten van zijn weekendrust, maakt die aantasting des te ingrijpend.

Om die reden heeft tweede verzoeker consequent bezwaar aangetekend in het openbaar onderzoek van de aanvraagprocedure (...).

Het stopzetten van die aantasting levert hem uiteraard voldoende belang op om de milieuvergunning, die die sportvliegerij in het gebied mogelijk maakt, te bestrijden".

Beoordeling

Wat de eerste verzoekende partij betreft

9. De verenigingen zonder winstoogmerk kunnen krachtens de wet van 27 juni 1921 betreffende de verenigingen zonder winstoogmerk, de internationale verenigingen zonder winstoogmerk en de stichtingen, in rechte optreden ter verdediging van het doel of de doeleinden waarvoor zij zijn opgericht.

Voor de Raad van State kunnen die verenigingen in rechte optreden op voorwaarde dat zij de rechtspersoonlijkheid bezitten en mits te voldoen aan de voorwaarden die gelden voor alle andere fysieke en rechtspersonen, te weten doen blijken van een persoonlijk, rechtstreeks, actueel en geoorloofd belang alsmede van de vereiste hoedanigheid. Een vereniging getuigt van de vereiste hoedanigheid wanneer het ingestelde beroep kan worden ingepast in het doel dat zij zich heeft gesteld, dit doel niet samenvalt met de behartiging van het algemeen belang zelf en evenmin samenvalt met het persoonlijk belang van de leden van de vereniging, en er een band van evenredigheid bestaat tussen het materieel en territoriaal actieterrein van de verzoekende partij enerzijds en de draagwijdte van de bestreden beslissing anderzijds.

10. Artikel 1, § 4, van de statuten van de eerste verzoekende partij bepaalt het volgende over haar geografisch werkgebied :

"Het werkingsgebied van de vereniging strekt zich uit over het Meetjesland, omvattend de gemeenten Aalter, Assenede, Eeklo, Evergem, Kaprijke, Knesselare, Lovendegem, Maldegem, Nevele, Sint-Laureins, Waarschoot, Wachtebeke, Zelzate en Zomergem. Zij kan evenwel ook daarbuiten activiteiten ontplooiën indien dit wenselijk is voor de vervulling van het maatschappelijk doel".

Het maatschappelijk doel van de eerste verzoekende partij is luidens artikel 2, § 1, van die statuten als volgt omschreven :

"De vereniging heeft tot doel: de bescherming, het behoud, de valorisatie en het gebeurlijk herstel van leefmilieu, landschap, natuur- en cultuurpatrimonium in het Meetjesland, het instandhouden, het bevorderen en verbeteren van de natuurlijke omgeving en het leefmilieu.

De vereniging kan, ook buiten haar werkgebied, alle handelingen verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks haar doelstellingen dienen".

De bestreden vergunningen hebben betrekking op de exploitatie van een kleinschalig vliegveld voor sportvliegtuigen gelegen te Ursel, dat sedert 1977 een deelgemeente is van de gemeente Knesselare. De vergunningen zijn in wezen beperkt tot het gebruik van een start- en landingsbaan van minder dan 800 meter lang, de opslag van propaan en benzine, en de stalling en het onderhoud van sportvliegtuigen. Ook mag er in dezen niet van uitgegaan worden dat in weerwil van de vergunningsaanvragen en van de verleende vergunningen de langere start- en landingsbaan zal worden gebruikt.

Het wordt niet tegengesproken dat het vliegveld reeds gedurende 40 jaren geëxploiteerd wordt voor de sportvliegerij. De verzoekende partijen blijven in gebreke aan te tonen dat die jarenlange en blijkbaar ononderbroken activiteit effectief een bron van verstoring is geweest voor het milieu, zodat hun argumentatie met betrekking tot mogelijke milieuschade sterk gerelativeerd wordt. Alzo is de draagwijdte van de bestreden beslissingen beperkt met betrekking tot de gevolgen. Die beperking betreft eveneens het actieterrein, dat in een klein gebied is gelegen in de deelgemeente Ursel, en in tijd is gelimiteerd tot 2,5 dagen per week.

Uit de door de militaire overheid verleende toelating om het militair domein en het gedeelte van de landingsbaan te gebruiken blijkt dat gratis luchtdopen en vliegmeetings slechts toegelaten zijn na voorafgaandelijke toestemming van de minister van Landsverdediging. Luchtacrobatie, transport van passagiers en goederen, evenals vluchten met commerciële doeleinden zijn

niet toegelaten. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de eigenlijke vliegactiviteiten op zich ook veeleer beperkt zijn. Het bezit van "enkele vliegtuigen" waarvan de vliegclubs gewagen, kan deze vaststelling enkel bevestigen.

Er is naar het oordeel van de Raad van State in dezen dan ook geen voldoende band van evenredigheid tussen het materieel en territoriaal actieterrein van de eerste verzoekende partij en de draagwijdte van de bestreden beslissingen.

11. De eerste verzoekende partij verwijst verder naar de artikelen 2.5 en 9.2 van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, ondertekend te Aarhus op 25 juni 1998 en bekrachtigd door België op 21 januari 2003.

Artikel 2.5 van dit Verdrag luidt als volgt :

"Wordt onder 'het betrokken publiek' verstaan het publiek dat gevolgen ondervindt, of waarschijnlijk ondervindt van, of belanghebbende is bij, milieubesluitvorming; voor de toepassing van deze omschrijving worden niet-gouvernementele organisaties die zich inzetten voor milieubescherming en voldoen aan de eisen van nationaal recht geacht belanghebbende te zijn".

Artikel 9.2 van het Verdrag bepaalt :

"Elke Partij waarborgt, binnen het kader van haar nationale wetgeving, dat leden van het betrokken publiek

- a) die een voldoende belang hebben dan wel
- b) stellen dat inbreuk is gemaakt op een recht, wanneer het bestuursprocesrecht van een Partij dit als voorwaarde stelt, toegang hebben tot een herzieningsprocedure voor een rechterlijke instantie en/of een ander bij wet ingesteld onafhankelijk en onpartijdig orgaan, om de materiële en formele rechtmatigheid te bestrijden van enig besluit, handelen of nalaten vallend onder de bepalingen van artikel 6 en, wanneer het nationale recht hierin voorziet en

onverminderd het navolgende derde lid, andere relevante bepalingen van dit Verdrag.

Wat een voldoende belang en een inbreuk op een recht vormt wordt vastgesteld in overeenstemming met de eisen van nationaal recht en strokend met het doel aan het betrokken publiek binnen het toepassingsgebied van dit Verdrag ruim toegang tot de rechter te verschaffen. Hiertoe wordt het belang van elke niet-gouvernementele organisatie die voldoet aan de in artikel 2, vijfde lid, gestelde eisen voldoende geacht in de zin van het voorgaande onderdeel a). Dergelijke organisaties worden tevens geacht rechten te hebben waarop inbreuk kan worden gemaakt in de zin van het voorgaande onderdeel b).

De bepalingen van dit tweede lid sluiten niet de mogelijkheid uit van een herzieningsprocedure voor een bestuursrechtelijke instantie en laten onverlet de eis van het uitputten van de bestuursrechtelijke beroepsgang alvorens over te gaan tot rechterlijke herzieningsprocedures, wanneer die eis bestaat naar nationaal recht".

De vaststelling dat een niet-gouvernementele organisatie conform de bepalingen van dit Verdrag gebeurlijk geacht kan worden een voldoende belang te hebben, impliceert niet dat dergelijke organisatie niet meer dient te voldoen aan de hierboven gestelde voorwaarden met betrekking tot de vereiste hoedanigheid om in rechte te treden. Die voorwaarden zijn niet in strijd met de bepalingen van het Verdrag.

De exceptie is gegrond.

Wat de tweede verzoeker betreft

12. De tweede verzoeker geeft aan dat hij op 1 kilometer woont van het "sportvliegveld". Blijkens een luchtfoto aangebracht door de tussenkomende partijen wordt aangetoond dat de tweede verzoeker woont, niet op 1 kilometer van de vergunde start- en landingsbaan van minder dan 800 meter, doch op 2 kilometer ervan. Hij maakt hiermee niet aannemelijk dat hij op die afstand hinder kan ondervinden van landende of stijgende vliegtuigen.

De exceptie is gegrond.

13. De beroepen zijn derhalve niet ontvankelijk.

BESLISSING

1. De zaken A. 203.441/VII-38.389, A. 203.442/VII-38.390 en A. 203.452/VII 38.388 worden gevoegd.

2. De Raad van State verwerpt de beroepen.

3. De verzoekende partijen worden verwezen in de kosten van de beroepen tot nietigverklaring, begroot op 1.050 euro, elk voor de helft.

De tussenkommende partijen worden verwezen in de kosten van de tussenkosten, begroot op 875 euro, elk voor een zevende.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vier juli tweeduizend dertien, door de Raad van State, VIIe kamer, samengesteld uit:

Luc Hellin,	kamervoorzitter,
Eric Brewaeys,	staatsraad,
Peter Sourbron,	staatsraad,
bijgestaan door	
Elisabeth Impens,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Elisabeth Impens

Luc Hellin