

Het arrest nr. 104.481 van 7 maart 2002 is gewijzigd door het arrest nr. 106.095 van 25 april 2002

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 104.481 van 7 maart 2002
in de zaak A. 109.805/VII-24.451.**

In zake : 1. de v.z.w. KIEWIT,
 2. Willy SOMERS,
 die woonplaats kiezen bij
 advocaat H. LAMON,
 kantoor houdende te HASSELT,
 Leopoldplein 40

tegen :

de bestendige deputatie van de provincieraad van LIMBURG,
die woonplaats kiest bij
advocaat W. MERTENS,
kantoor houdende te BERINGEN,
Scheigoorstraat 5.

belanghebbende partijen :

1. de v.z.w. AËRO KIEWIT,
 die woonplaats kiest bij
 advocaat Z. MISKOVIC,
 kantoor houdende te LANAKEN,
 Koning Albertlaan 73,
2. de stad HASSELT,
 die woonplaats kiest bij
 advocaat H. LAMON,
 kantoor houdende te HASSELT,
 Leopoldplein 40.

DE Wnd. VOORZITTER VAN DE VIIe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat de v.z.w. KIEWIT en Willy SOMERS op 3 september 2001 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van het besluit van 28 juni 2001 van de bestendige deputatie van de provincieraad van Limburg waarbij de beroepen ingesteld tegen het besluit van 25 januari 2001 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt houdende het verlenen aan de v.z.w. AERO-KIEWIT van de vergunning voor het veranderen van een vliegveld, gelegen aan de Luchtvaartstraat 100/2 te

Hasselt, gedeeltelijk gegrond worden verklaard in de mate dat het beroepen besluit wordt gewijzigd wat betreft de vergunningstermijn en de opgelegde bijzondere milieuvoorwaarden;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door Auditeur P. SOURBRON;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 9 januari 2002 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 31 januari 2002;

Gehoord het verslag van Staatsraad R. STEVENS;

Gehoord de opmerkingen van advocaat H. LAMON, die verschijnt voor de verzoekende partijen en de tweede tussenkomende partij, van advocaat W. MERTENS, die verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat Z. MISKOVIC, die verschijnt voor de eerste tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van Auditeur P.SOURBRON;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

1.1. Overwegende, wat de rechtspleging betreft, dat de v.z.w. AERO KIEWIT, begunstigde van het bestreden besluit, met een verzoekschrift van 24 september 2001 vraagt om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen; dat dit verzoek kan worden ingewilligd;

1.2. Overwegende dat de stad Hasselt met een verzoekschrift van 28 januari 2002 vraagt in het administratief kort geding te mogen tussenkomen; dat de verwerende partij daartegen opwerpt dat dit verzoek laattijdig is, en onontvankelijk wegens tegenstrijdigheid van belangen tussen de stad Hasselt en de verzoekende partijen; dat, vooreerst, moet worden vastgesteld dat de stad Hasselt

niet door de Hoofdgriffier van de Raad van State in kennis werd gesteld van de vordering tot schorsing, zodat de daaraan gekoppelde wettelijke termijn van vijftien dagen om tussen te komen niet geldt; dat, nu het verzoek tot tussenkomst in casu niet leidt tot een vertraging van de rechtsgang, dit verzoek kan worden ingewilligd; dat de stad Hasselt vermag op te treden ter ondersteuning van de vordering van de verzoekende partijen, weze het dat zij geen eigen middelen of argumenten mag aanvoeren; dat zij haar belang bij de tussenkomst op goede gronden motiveert met de verwijzing naar de verplichting die haar door het bestreden besluit wordt opgelegd om geluidsmetingen uit te voeren;

2. Overwegende dat de feitelijke gegevens van de zaak zich in de huidige stand van het geding als volgt aandienen :

2.1. De v.z.w. AËRO KIEWIT exploiteert een vliegveld aan de Luchtvaartstraat 100 te Hasselt.

Met betrekking tot de inrichting is bij besluit van 24 oktober 1996 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt voor een termijn van twintig jaar vergunning verleend voor :

“Vlarem - rubrieken nummers :
rubriek 17.3.4.2. :

Opslagplaatsen voor zeer licht ontvlambare vloeistoffen en licht ontvlambare vloeistoffen, met uitzondering van deze bedoeld onder rubriek 48, met een inhoudsvermogen van meer dan 500 l tot en met 30.000 l, zijnde de opslag van 30.000 l benzine

klasse 2

rubriek 17.3.7.1. :

Opslagplaatsen voor vloeistoffen met een ontvlammingspunt hoger dan 100°C, met uitzondering van deze bedoeld onder rubriek 48, met een totaal inhoudsvermogen van 200 liter tot en met 50.000 liter, zijnde de opslag van 2 x 200 l motorolie in vaten.

klasse 3".

Voornoemde vergunning vermeldt als voorwerp “een vliegveld”. Artikel 4, 3°, van dat vergunningsbesluit bevat een aantal bijzondere voorwaarden die betrekking hebben op de uitoefening van vliegactiviteiten.

2.2. Bij artikel 66 van het besluit van 12 januari 1999 van de Vlaamse regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning

en van het besluit van de Vlaamse regering van 27 maart 1985 houdende reglementering en vergunning voor het gebruik van grondwater en de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones, wordt de bij Vlarem I gevoegde lijst van de hinderlijke inrichtingen vervangen. De exploitatie van een vliegveld is voortaan een vergunningsplichtige activiteit krachtens indelingsrubriek 57 van die nieuwe indelingslijst.

Met het vergunningsplichtig worden van vliegvelden ging een wijziging van het Vlarem II-besluit van 1 juni 1995 gepaard. Door artikel 243 van het besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 1999 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne werd in Vlarem II een nieuw hoofdstuk 5.57 toegevoegd, houdende de sectorale milieuvoorwaarden voor vliegvelden.

2.3. Op 27 september 2000 dient de eerste tussenkomende partij bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt een aanvraag in voor “het veranderen” van de inrichting. In de aanvraag wordt verwezen naar “art. 243 B. Vl. Reg 19/01/99 B.S. : 31/03/99 Rubriek 57.1.1.”.

2.4. De aanvraag heeft van 31 oktober 2000 tot 30 november 2000 het voorwerp uitgemaakt van een openbaar onderzoek. Tijdens dat onderzoek zijn twee bezwaarschriften ingediend (waaronder één afkomstig van de eerste verzoekende partij).

2.5. Met een besluit van 25 januari 2001 verleent het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt de gevraagde vergunning.

De vergunning wordt afhankelijk gesteld van de naleving van de volgende bijzondere voorwaarden (artikel 4, § 3, van het besluit van 25 januari 2001) :

“a) Alle luchtvaartuigen die een standplaats hebben op het vliegveld, moeten uitgerust worden met geluidsdempende uitlaten en andere technische geluidswerende maatregelen van de best beschikbare huidige stand van de techniek, voor zover dat technisch haalbaar is en reglementair gehomologeerd door het bestuur der luchtvaart. Ten laatste op 31.12.02 dienen alle toestellen hiermee uitgerust te zijn.

b) Het is verboden te vliegen na 20 u tot zonsondergang. Op weekdagen, van maandag t.e.m. vrijdag, is het opstijgen en landen verboden van zonsopgang tot

7 u. Op zaterdag, zondagen en feestdagen is het opstijgen en landen verboden van zonsopgang tot 10 u.

c) Het protocolakkoord dat afgesloten wordt tussen de verschillende betrokken partijen moet door de exploitant van het vliegveld nageleefd worden.

d) Het vliegveld moet een recreatief karakter behouden, enkel recreatieve vluchten zijn toegestaan.

e) Het aantal vliegbewegingen voor het optrekken van zweefvliegtuigen wordt beperkt tot gemiddeld 4 per uur, verdeeld over de ganse dag.

f) Er moet een jaarlijks verslag opgemaakt worden ivm de activiteiten die op het vliegveld plaatsvinden, en hun relatie met de leefomgeving. Dit verslag bevat minstens met betrekking tot het voorbije jaar :

- Een opsomming van alle toestellen (van de clubs die het vliegveld gebruiken, en de privé-toestellen) met hun technische specificaties, hun luchtwaardigheidsattest en hun geluidscontroles;
- Een evaluatie van de genomen maatregelen ter vermindering van de omgevingshinder;
- Een verslag van de ingediende klachten en de activiteiten en de maatregelen die genomen werden om een gepaste oplossing te bieden of gevolg te geven;
- Het verslag van de uitgevoerde geluidsmetingen die in overleg met de vergunningverlenende overheid uitgevoerd werden.

Met betrekking tot het volgende jaar :

- Een planning van initiatieven die zullen genomen worden i.v.m. infrastructuur, clubwerking, vergunningen, klachtenbehandeling.

g) De richtlijnen van de Stedelijke Brandweer dienen opgevolgd te worden.

h) Binnen een termijn van 6 maanden na datum van de beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen dient de inrichting aangepast te zijn aan de exploitatievoorwaarden zoals ze opgelegd worden in punt 1 en 2, of dient de exploitant van de inrichting per aangetekend schrijven een door het College van Burgemeester en Schepenen goedgekeurd investeringsplan over te maken aan de milieudienst, waarin de nodige maatregelen en hun planning in de tijd vooropgesteld worden om de inrichting conform te maken aan de exploitatievoorwaarden, opgelegd in deze vergunning.

Dit plan dient dan ook gerealiseerd te worden”.

In artikel 3 van het besluit is bepaald dat de termijn van de vergunning “eindigt op 24 oktober 2004”. Die korte termijn moet, luidens de motivering van het vergunningsbesluit, toelaten “te evalueren of de exploitant de opgelegde voorwaarden en protocolakkoord naleeft”.

2.6. Zowel door derden-belanghebbenden als door de vergunningsaanvrager wordt bij de bestendige deputatie van de provincieraad van Limburg beroep ingesteld tegen het vergunningsbesluit van 25 januari 2001.

In het beroepschrift worden de volgende grieven aangevoerd :

“De in de milieuvergunning opgelegde bijzondere voorwaarden zijn onvoldoende om de geluidshinder tot een voor de leefomgeving aanvaardbaar niveau terug te brengen.

Naast de reeds door het college van burgemeester en schepenen opgelegde voorwaarden, dient de milieuvergunning aan de exploitant ook op te leggen dat luchtvaartuigen die een bepaald geluidsniveau (in dbA) overschrijden in ieder

geval hun standplaats niet mogen hebben op het vliegveld van AERO-KIEWIT. Tevens is het niet voldoende het aantal vliegbewegingen voor het optrekken van zweefvliegtuigen te beperken tot een gemiddelde per uur, verdeeld over de ganse dag. Een gelijkaardige beperking moet ook worden opgelegd voor de motorvliegtuigen en ULM. Bovendien moet op jaarbasis een aantal vliegloze en/of vliegarme zon- en feestdagen worden opgelegd.

De in de milieuvergunning opgelegde geluidsnormen (V02 en V96) moeten op afdoende wijze worden gecontroleerd. Een jaarlijks evaluatieverslag, zoals opgelegd in artikel 4 f) van de door het schepencollege verleende milieuvergunning alleen volstaat niet. Tevens dient de effectiviteit van de genomen maatregelen te blijken uit een geluidsstudie, tweejaarlijks uit te voeren door de exploitant, hem als bijzondere voorwaarde opgelegd in de milieuvergunning

Dit geldt des te meer daar de ingediende vergunningsaanvraag geen gegevens bevat die een inschatting van de te verwachten geluidshinder mogelijk maken. De aanvrager beperkt zich tot de vermelding dat de vzw AERO-KIEWIT eigenaar is van zes toestellen, en vermeldt daarbij enkel het vermogen in kW van deze toestellen. Dat op dit vliegveld ook de toestellen van de vzw ALBATROS gebaseerd zijn, met name sleeptoeestellen voor het optrekken van zweeftoestellen, en een aantal toestellen eigendom van clubleden (motorvliegtuigen en ULM) vermeldt de aanvraag helemaal niet. De aanvraag bevat geen enkel gegeven over het door deze toestellen geproduceerde geluidsniveau. Al evenmin wordt er melding gemaakt van het aantal vliegbewegingen uitgedrukt in vluchten op jaarbasis. Bovendien doet, bij de voorgestelde preventieve maatregelen, de aanvrager de geluidshinder af als subjectief, waaraan een 'beleefdheidsgedrag' kan verhelpen. Over concrete preventieve maatregelen wordt met geen woord gerept.

Aan de in die zin tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde bezwaren wordt niet voldoende tegemoet gekomen door enkel een geluidsstudie in het vooruitzicht te stellen als uit de jaarlijkse evaluatie en milieucontrole, getoetst aan enkel geluidsmetingen abnormale geluidshinder zou blijken. Een sluitende controle om het effect van de door de exploitant genomen maatregelen te toetsen aan de opgelegde geluidsnormen, vereist dat de exploitant tussentijds een geluidsstudie wordt opgelegd.

Tot slot wenst beroeper op te merken dat de vergunningstermijn bepaald in artikel 3.2., namelijk tot 24 oktober 2004, blijkbaar moet gelezen worden als 25 januari 2004, gelet op artikel 1 en de consideransen van het vergunningsbesluit waarin gesteld wordt : 'dat er bijgevolg aanleiding toe bestaat de gevraagde uitbreiding van de vergunning volledig toe te staan voor een termijn van drie jaar, dus tot 25 januari 2004'. De bedoelde uitbreiding bestaat immers uit de in artikel 3.2. vermelde rubrieken. Overigens is beroeper het volledig eens met deze vergunningstermijn van drie jaar".

Eveneens op 5 maart 2001 stelt Johan FRANÇOIS, die beweert te wonen in de "nabije omgeving" van het vliegveld, beroep in. Zijn beroepsschrift is volledig identiek aan dat van de v.z.w. KIEWIT.

De aanvrager van de vergunning blijkt evenmin volledig akkoord te kunnen gaan met de door het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt genomen beslissing. Met een op 6 maart 2001 aangetekend verstuurd

schrijven tekent het milieuadviesbureau M-TECH, namens de v.z.w. AËRO KIEWIT, beroep in.

De omvang van dat beroep is beperkt tot de korte vergunningstermijn (artikel 3, in fine, van het beroepen besluit) en het in de bijzondere vergunningsvoorwaarden opgelegde vliegverbod van zonsopgang tot 10 u tijdens weekend- en feestdagen (artikel 4, § 3, b), van het beroepen besluit).

Wat betreft de vergunningstermijn is de exploitant van oordeel dat een te korte termijn hem elke “rechtszekerheid en zekerheid van bedrijfscontinuïteit” ontnemt. Hij meent daarom aanspraak te kunnen maken op een vergunningsduur die samenvalt met deze van de “basisvergunning” van 24 oktober 1996.

Daarenboven zouden ook de vliegbepkeringen tijdens de weekends en op feestdagen versoepeld moeten worden om te kunnen voldoen aan de wensen van de recreatieve gebruikers van het vliegveld. De beroepen bijzondere voorwaarde zou daarom afgezwakt moeten worden tot een engagement van de exploitant om tijdens de ochtenduren het aantal vluchten te beperken.

Bij het beroepschrift is een protocolakkoord “versie van 23.01.01” gevoegd. Het betreft een ontwerp waaromtrent de betrokken partijen, zijnde de v.z.w. AËRO KIEWIT (exploitant), de v.z.w. ZWEEFVLIEGCLUB ALBATROS (gebruiker van het vliegveld), de v.z.w. KIEWIT (gesprekspartner namens de omwonenden), en de gemeentebesturen van Hasselt en Zonhoven, op dat moment blijkbaar nog geen volledige overeenstemming hadden bereikt.

Alle beroepen worden op 12 maart 2001 ontvankelijk verklaard.

2.7. In het kader van de beroepsprocedure worden verschillende adviezen uitgebracht.

a. De afdeling ruimtelijke ordening brengt op 6 april 2001 gunstig advies uit over het beroep dat de aanvrager van de vergunning heeft ingesteld.

In dat advies wordt namelijk het volgende gesteld :

“Er zijn geen stedenbouwkundige bezwaren tegen de inrichting, de argumenten van de exploitant met betrekking tot de vergunningstermijn waarvoor de gevraagde uitbreiding werd verleend en één van de opgelegde bijzondere voorwaarden (opgenomen onder artikel 4 § 3, punt b. van het bestreden besluit), kunnen vanuit stedenbouwkundig oogpunt worden bijgetreden”.

b. Op 20 april 2001 adviseert het bestuur milieuvergunningen eensdeels, om de beroepen ingesteld door de v.z.w. KIEWIT en door Johan FRANÇOIS ongegrond te verklaren, en anderdeels, om het door de exploitant ingestelde beroep gegrond te verklaren door de vergunningstermijn te verlengen tot 24 oktober 2016 en door de vliegverboden te versoepelen zoals voorgesteld door de exploitant.

c. Door de provinciale milieuvergunningscommissie wordt op 21 mei 2001 voorgesteld om de vergunning te verlenen mits de bijzondere voorwaarden worden aangevuld met nieuwe voorwaarden.

Wat betreft de vergunningstermijn zijn de standpunten evenwel verdeeld : een minderheid stelt voor om de vergunning te verlenen tot 24 oktober 2016, terwijl in het meerderheidsstandpunt een kortere vergunningstermijn, tot 24 oktober 2008, wordt verdedigd.

2.8. Met het bestreden besluit van 28 juni 2001 van de bestendige deputatie van de provincieraad van Limburg worden de ingediende beroepen “gedeeltelijk ingewilligd”, wordt het beroepen besluit van 25 januari 2001 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt gewijzigd, primo, wat de geldigheidsduur van de vergunning betreft, die gebracht wordt op 24 oktober 2010, en, secundo, wat de bijzondere exploitatievoorwaarden betreft die, als volgt vervangen worden :

“- Artikel 4, § 3 punten a) tot en met f) worden vervangen door volgende bepalingen :

§3. Bijzondere voorwaarden :

a) Het vliegveld van KIEWIT zal ook in de toekomst uitsluitend een recreatief karakter behouden.

Met betrekking tot de vliegactiviteiten wordt het volgende bepaald :

- enkel recreatieve vluchten zijn toegestaan;
- het aantal gestationeerde ULM-toestellen wordt beperkt tot maximum 15;
- scholing en vluchten met helikopters, eigendom van de clubs of van clubleden, zijn niet toegestaan;

b) De exploitant moet volgende infrastructuraanpassingen realiseren, afwerken en in stand houden :

- een afgebakende warmloopzone voorzien van een aarden geluidswal;
- een gepaste groenbeplanting rondom het terrein, in het bijzonder waar het terrein uitgaat op bewoonde percelen;

c) De exploitant verzamelt de specifieke maatregelen m.b.t. de leefomgeving in een apart hoofdstuk van haar clubreglement.

Zij neemt op in een clubreglement :

- het correcte gebruik van de warmloopzones en startdrempels;
- het volgen van de aslijn tijdens het opstijgen en landen;
- het gebruik van het vliegcircuit;
- het respecteren van geluidsgevoelige punten in Kiewit en Zonhoven;

d) Alle toestellen met standplaats op het vliegveld worden uitgerust met geluidsdempende uitlaten en andere technische geluidwerende maatregelen van de best beschikbare huidige stand van techniek, voor zover dat technisch haalbaar is en reglementair homologeerbaar door het Bestuur der Luchtvaart. Ten laatste op 31 december 2002 dienen alle toestellen hiermee uitgerust te zijn.

e) Vooreerst is het verboden te vliegen (zowel opstijgen als landen) van zonsondergang tot zonsopgang.

Het is eveneens verboden te vliegen vanaf 20 uur tot zonsondergang, met uitzondering van :

- navigatievluchten (vluchten met vertrek of aankomst op een ander vliegveld);
- het terug optrekken van vliegveldvreemde zweeftoestellen;
- de vlucht van zweeftoestellen;

Het vliegverbod geldt eveneens voor alle weekdays vanaf zonsopgang tot 7 uur en op zaterdagen, zon- en feestdagen vanaf zonsopgang tot 9 uur.

Dit verbod op zaterdagen, zon- en feestdagen geldt tussen 7 en 9 uur evenwel niet voor :

- maximum 6 opstijgende toestellen per dag met een maximum van 50 toestellen op jaarbasis;

f) Het aantal vliegbewegingen voor het optrekken van zweefvliegtuigen wordt beperkt tot gemiddeld 4 per uur, verdeeld over de ganse dag. Uitzondering op deze regel mag worden gemaakt voor de georganiseerde opleidingskampen zweefvliegen, met een maximum van 4 per jaar.

g) De exploitant maakt jaarlijks, vóór 1 maart, een verslag op i.v.m. de activiteiten en hun relatie met de leefomgeving.

Dit verslag bevat minstens met betrekking tot het voorbije jaar :

- een opsomming van alle toestellen (van de clubs die het vliegveld gebruiken en privé-toestellen) met hun technische specificaties, hun luchtwaardigheidsattest en hun geluidscontroles;
 - een evaluatie van de genomen maatregelen ter vermindering van de omgevingshinder;
 - een verslag van de ingediende klachten en de activiteiten en maatregelen die getroffen werden om een gepaste oplossing te bieden of gevolg te geven;
 - het verslag van het overleg m.b.t. de geluidsmetingen die in overleg met beide gemeenten uitgevoerd werden; met betrekking tot het komende jaar :
 - een planning van initiatieven i.v.m. infrastructuur, clubwerking, vergunningen, klachtenbehandeling;
- h) De stad Hasselt neemt de nodige initiatieven i.v.m. de uit te voeren geluidsmetingen (aantal, wie draagt kosten, specificaties, ...).
- i) De exploitant dient een register bij te houden waarin alle opstijgende en landende vliegtuigen worden genoteerd zodat een permanente controle door de beide gemeentebesturen (ook b.v. op verzoek van omwonenden) van het aantal opstijgende en landende vliegtuigen, zowel op dag- als op jaarbasis mogelijk is.

- j) Er wordt een communicatiecommissie opgericht die samengesteld is uit afgevaardigden van :
- de beheerraad van de vzw AERO KIEWIT, exploitant van het vliegveld
 - het bestuur van vzw zweefvliegclub ALBATROS, gebruiker van het vliegveld
 - de beheerraad van vzw KIEWIT, als gesprekspartner namens de inwoners van Kiewit en de omwonenden van het vliegveld
 - het bestuur van de stad Hasselt, als gemeente op wiens grondgebied het vliegveld zich bevindt
 - het bestuur van de gemeente Zonhoven, als aangrenzende gemeente en eigenaar van de gronden
- Voormelde commissie komt vóór 31 oktober 2001 voor een eerste maal samen en vervolgens om de 6 maanden
- Door of in opdracht van de exploitant wordt op de commissie alle beschikbare recente milieu-informatie met betrekking tot de exploitatie van het vliegveld verstrekt en toegelicht. Verder kunnen in deze commissie alle onderwerpen besproken worden m.b.t. de exploitatie van het vliegveld en de leefbaarheid van de buurt. De vzw AERO-KIEWIT wordt belast met het bijeenroepen van deze commissie.
- punten g) en h) van artikel 4 §3 worden punten k) en l)”;

3. Overwegende dat de verwerende partij en de tussenkomende partijen opwerpen dat de vordering niet ontvankelijk is; dat er vooralsnog geen noodzaak bestaat om over de opgeworpen excepties uitspraak te doen; dat een onderzoek van en een uitspraak over die excepties zich slechts zouden opdringen indien zou blijken dat de grondvoorwaarden voor schorsing vervuld zijn;

4. Overwegende dat krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging kan worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten akte of verordening kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden akte of verordening een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen;

4.1.1.1. Overwegende dat in het eerste middel in het verzoekschrift de schending wordt aangevoerd van “de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 inzake de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, de materiële en formele motiveringsplicht”; dat een en ander als volgt wordt toegelicht :

“1. In de bestreden beslissing (art. 1 § 1) wordt gesteld dat het ‘beroepschrift’ van de eerste verzoekende partij ‘gedeeltelijk’ wordt ingewilligd.

De bestreden beslissing vat zelf samen welke de bezwaren waren van de eerste verzoekende partij tegen de beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Hasselt (p. 3) :

- overmatige geluidshinder, zodat er strikte maatregelen dienen opgelegd te worden om de geluidshinder te verminderen
- de opgelegde bijzondere voorwaarden zijn onvoldoende
- de in de vergunning opgelegde geluidsnormen moeten (op) afdoende wijze worden gecontroleerd.

Aan deze grieven werd door de bestreden beslissing in het geheel niet tegemoet gekomen, zodat ten onrechte wordt voorgehouden dat het beroep ‘gedeeltelijk’ zou zijn ingewilligd. De bestreden beslissing is dan ook niet draagkrachtig gemotiveerd. Het middel is dan ook ernstig.

2. De bestreden beslissing motiveert niet op welke wijze de door de vergunde activiteit veroorzaakte hinder binnen aanvaardbare perken zal kunnen blijven.

De bestreden beslissing verwijst, in de samenvatting van het advies van AMINAL, dat de exploitant zich ertoe verbindt om de luchtvaartuigen die een standplaats hebben op het vliegveld tegen 31 december 2001 uit te rusten met geluidsdempende uitlaten en andere technische geluidswerende maatregelen. Deze loutere intentie, die niet juridisch afdwingbaar is, werd niet afdwingbaar gemaakt door de bestreden beslissing door ze als bijzondere voorwaarde op te nemen in de vergunning.

De bestreden beslissing beperkt er zich toe om, met betrekking tot de geluidsoverlast, aan de exploitant te verplichten een register bij te houden van alle opstijgende en landende vliegtuigen. De loutere registratie, zonder enig sanctiemechanisme, is niet van aard om de geluidsoverlast van de vliegtuigen te doen stoppen, voor zover de door de exploitant bij te houden nota's al een betrouwbaar beeld zouden kunnen geven. De bestreden beslissing is dan ook niet draagkrachtig gemotiveerd en het middel is ernstig.

3. De bestreden beslissing legt aan de exploitant de verplichting op om jaarlijks een verslag op te stellen, o.m. inhoudende ‘een evaluatie van de genomen maatregelen ter vermindering van de omgevingshinder’. Uit het motiverend gedeelte van hetzelfde besluit kan afgeleid worden dat hiermee een communicatie met ‘alle betrokken partijen’ beoogd wordt, zonder dat echter enige verplichting wordt opgelegd aan de exploitant om ook effectief maatregelen te nemen ter vermindering van de omgevingshinder. De bestreden beslissing stelt dat het louter opstellen van een jaarverslag volstaat, zodat niet naar redelijkheid kan gesteld worden dat aan de bezwaren van eerste verzoekende partij m.b.t. de geluidshinder is tegemoet gekomen, zodat de beslissing niet draagkrachtig werd gemotiveerd”;

4.1.1.2. Overwegende dat de verwerende partij het middel als volgt beantwoordt :

“* De eerste verzoekende partij stelt dat in de bestreden beslissing ten onrechte zou zijn gesteld dat het beroepsschrift van de eerste verzoekende partij ‘gedeeltelijk’ werd ingewilligd.

Eerste verzoekende partij meent dat aan de bezwaren die zij heeft ingediend tegen de beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Hasselt helemaal niet is tegemoet gekomen.

Dit standpunt is zowel in feite als in rechte onjuist.

Verwerende partij heeft in de alhier bestreden beslissing drie beroepschriften behandeld en de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van Hasselt d.d. 25/01/2001 gewijzigd.

Daarbij werd wel rekening gehouden met de bezwaren van geluidshinder.

In die optiek werden immers de bijzondere voorwaarden zoals ze opgelegd werden door het College van Burgemeester en Schepenen van Hasselt in haar beslissing van 25.1.2001, gewijzigd in nieuwe bijzondere voorwaarden die nu in artikel 2 van het alhier bestreden besluit zeer omstandig zijn omschreven en die op voldoende wijze waarborgen bieden dat de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau zal worden beperkt.

* Het bezwaar dat de in de vergunning opgelegde geluidsnormen afdoende moeten worden gecontroleerd, is een bezwaar dat in casu niet relevant is aangezien dit niet door de vergunningverlenende overheid moet worden gecontroleerd, maar wel door de Afdeling Milieuinspectie van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap of de Milieudienst van de stad Hasselt of de politiediensten. Het betreft een probleem van handhaving, niet van vergunning.

* De motiveringsplicht vereist niet dat op alle bezwaren en argumenten moet worden geantwoord.

Het is voldoende als de beslissing duidelijk de motieven aanwijst op basis waarvan de milieuvergunning is verleend. (zie RvS, NV SMET-JET, nr. 43.272, 10 juni 1993; RvS, NV ECA, nr. 45.685, 18 januari 1994; RvS, NV STEENHUYS, nr. 59.224, 24 april 1996; RvS, Gemeente RETIE, nr. 54.108, 28 juni 1995; CIPULLO, nr. 64.755, 25 februari 1997, en RvS, POUCKET, nr. 45.757, 26 januari 1994)

Uit het bestreden besluit is duidelijk af te leiden dat de omwonenden achter de inhoud staan van het protocolakkoord (stuk 27.2).

Dit werd op de zitting van de PMVC uitdrukkelijk gevraagd aan de partijen die werden gehoord.

Welnu, de inhoud van dat protocolakkoord van 23.1.2001 werd bijna volledig opgenomen in het alhier bestreden besluit als bijzondere voorwaarde.

Verzoekende partijen kunnen dan ook niet stellen dat aan de grieven van eerste verzoekende partij door de bestreden beslissing in het geheel niet is tegemoet gekomen wanneer eerste verzoekende partij zelf zich akkoord verklaard heeft met de inhoud van het protocolakkoord, wat nu in de bestreden beslissing als bijzondere voorwaarde is opgenomen.

* In het bestreden besluit wordt duidelijk op afdoende en draagkrachtige wijze gemotiveerd dat de door de vergunde activiteit veroorzaakte hinder binnen aanvaardbare perken zal kunnen blijven.

In het bestreden besluit wordt verwezen naar het advies van de Afdeling Milieuvergunningen van de AMINAL van 20.4.2001, waarin duidelijk is omschreven dat er geen sprake kan zijn van een 'overmatige' geluidshinder. (zie stuk 25)

Ook uit het advies van de Provinciale Milieuvergunningscommissie blijkt dat zowel de exploitant als de omwonenden akkoord zijn met de milieuaspecten van het protocolakkoord en dat die dan ook als bijzondere voorwaarden moeten opgelegd worden in het bestreden besluit.

Bovendien stelt verwerende partij in het bestreden besluit terecht dat er voor vliegvelden van klasse 2, zoals in casu, geen specifieke geluidsnormen van toepassing zijn.

Door de motivering in het bestreden besluit en het opleggen van de bijzondere voorwaarden wordt op afdoende wijze aangetoond dat de door de

vergunde activiteit veroorzaakte hinder binnen aanvaardbare perken zal kunnen blijven.

Vanzelfsprekend zal de controle van die voorwaarden van groot belang zijn.

Dit is inderdaad de taak van het handhavingsbeleid.

* In de bijzondere voorwaarden die worden opgelegd is onder punt d duidelijk bepaald dat alle toestellen met standplaatsen op het vliegveld moeten uitgerust worden met geluidsdempende uitlaten en andere technische geluidswerende maatregelen van de best beschikbare huidige stand van techniek, voor zover dat technisch haalbaar is en reglementair homologeerbaar door het Bestuur der Luchtvaart.

Ten laatste op 31.12.2002 dienen alle toestellen hiermee uitgerust te zijn.

Verzoekende partijen stellen in hun verzoekschrift ten onrechte dat in de samenvatting van het advies van AMINAL zou staan dat de exploitant zich ertoe zou verbonden hebben om die maatregelen uit te voeren tegen 31.12.2001.

De bijzondere voorwaarde onder punt d is wel juridisch afdwingbaar aangezien het als uitdrukkelijke voorwaarde in de milieuvergunning is opgenomen.

Indien de geluidsdempende uitlaten en andere technische geluidswerende maatregelen tegen 31.12.2002 niet zijn voorzien, kan opgetreden worden omdat een voorwaarde van de milieuvergunning niet wordt nageleefd.

* De bestreden beslissing beperkt er zich niet toe om met betrekking tot de geluidsoverlast enkel aan de exploitant de verplichting op te leggen om een register bij te houden van alle opstijgende en landende vliegtuigen.

De registratie heeft als doel de overheid toe te laten te controleren of de exploitant zich houdt aan de beperkingen zoals ze in de milieuvergunningsvoorwaarden worden opgelegd.

Verzoekende partijen hebben blijkbaar de bijzondere voorwaarden niet voldoende gelezen aangezien zij één voor één maatregelen zijn die van aard zijn om de geluidsoverlast van vliegtuigen te beperken.

De bestreden beslissing stelt dus niet dat het louter opstellen van een jaarverslag volstaat ter vermindering van de omgevingshinder.

Het opstellen van een jaarverslag brengt inderdaad niet direct iets bij tot het beperken van de geluidshinder, doch laat wel toe om op regelmatige tijdstippen de exploitatie te evalueren en eventueel bijkomende voorwaarden op te leggen.

De vergunningverlenende overheid heeft immers krachtens het Milieuvergunningsdecreet en VLAREM de mogelijkheid om in de loop van een vergunning bijkomende voorwaarden op te leggen.

* Bij de beoordeling van de geluidshinder dient ook vastgesteld te worden dat de exploitatie sinds 1996 reeds over een vergunning beschikte voor de exploitatie van een vliegveld.

Bij het openbaar onderzoek dat bij die vergunningsprocedure is gevoerd werden geen bezwaren geuit.

Sinds het besluit van 1996 werden door de toezichthoudende overheden geen processen-verbaal van overtreding opgesteld.

Terecht heeft de Afdeling Milieuvergunningen van AMINAL in haar advies dan ook gesteld dat er momenteel niet over een overmatige geluidshinder afkomstig van het vliegveld kan gesproken worden.

Rekening houdende met de omstandige motivering in het advies van de Afdeling Milieuvergunningen en het advies van de Provinciale Milieuvergunningscommissie, en de uitvoerige motivering in het alhier bestreden besluit zelf, kan niet gesteld worden dat het eerste middel ernstig is.

De artikelen 2 en 3 van de wet van 29.7.1991 inzake de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, de materiële en formele motiveringsplicht zijn zeker niet geschonden”;

4.1.1.3. Overwegende dat de eerste tussenkomende partij m.b.t. het tweede en het derde onderdeel betoogt dat de verzoekende partijen voorbijgaan “aan het gegeven dat er een uitdrukkelijke einddatum is vooropgesteld, te weten 31.12.2002, waarop alle voormelde luchtvaartuigen dienen uitgerust te zijn met geluidsdempende uitlaten en andere geluidswerende maatregelen van de best beschikbare huidige stand van techniek en reglementair homologeerbaar door het Bestuur der Luchtvaart”, dat “deze beperking zonder meer een juridische afdwingbare beslissing is nu het niet alleen een bijzondere voorwaarde vormt waaraan de exploitant zich dient te onderwerpen, maar bovendien zonder meer controleerbaar is gezien de homologatie door het Bestuur der Luchtvaart”, dat “de registratie van al de opstijgende en landende vliegtuigen een bijkomende controlemechanisme (is) nu de exploitant onmiddellijk kan optreden indien een van de geregistreerde vliegtuigen niet voorzien is van geluidsdempende uitlaten”, en dat “de bij het besluit opgelegde bijzondere voorwaarden (...) zonder meer van aard (zijn) om tegemoet te komen aan de bezwaren (van de omwonenden) betreffende de geluidshinder”;

4.1.1.4. Overwegende dat de tweede tussenkomende partij aangaande het eerste middel geen argumenten ontwikkelt ;

4.1.2.1. Overwegende dat de eerste grief niet opgaat om de volgende redenen :

In het identieke beroepschrift dat de verzoekende partijen, elk afzonderlijk, bij de bestendige deputatie van de provincieraad van Limburg hebben ingediend, wordt onder meer gesteld dat de bijzondere voorwaarden opgelegd door het beroepen besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt “onvoldoende (zijn) om de geluidshinder tot een voor de leefomgeving aanvaardbaar niveau terug te brengen”.

Uit het beschikkend gedeelte van het bestreden besluit blijkt dat het beroepschrift dat de v.z.w. KIEWIT heeft ingediend “gedeeltelijk” wordt ingewilligd.

In tegenstelling tot hetgeen in het middel wordt voorgehouden, hoeft de inwilliging van een beroepschrift niet in te houden dat de beroepsinstantie de argumenten van de beroepsindieners integraal tot de hare maakt en exact doet wat de beroepsindieners van haar verlangen.

De inwilliging van een beroep kan ook gedeeltelijk zijn en er in bestaan dat de vergunningverlenende overheid voor een deel tegemoet komt aan de aanspraken van de beroepsindieners.

In casu heeft de verwerende partij geoordeeld dat de vliegactiviteiten geen overdreven hinder of gevaar voor de buurt opleveren wanneer de vergunning afhankelijk wordt gesteld van de naleving van “aangepaste bijzondere voorwaarden”. Te dien einde heeft zij de bijzondere voorwaarden van het beroepen besluit aangevuld met nieuwe voorwaarden die grotendeels een omzetting vormen van het nog niet gefinaliseerde “Protocolakkoord (versie 23 januari 2001)” tussen de exploitant en de gebruikers van het vliegveld, de omwonenden en de betrokken gemeentebesturen, waaromtrent de beroepsindieners tijdens de hoorzitting van de provinciale milieuvergunningscommissie zouden hebben verklaard dat ze konden instemmen met de inhoud van dat akkoord (zie het bestreden besluit, p. 7).

De vergelijking met de bijzondere voorwaarden van de in eerste aanleg genomen beslissing toont aan dat het bestreden besluit voorziet in nieuwe bijzondere voorwaarden waarin uitdrukkelijk gesteld is dat het aantal gestationeerde ULM-toestellen beperkt moet blijven tot maximaal 15, dat scholing en vluchten met helicopters niet toegestaan zijn, dat de exploitant een groenscherm rondom het terrein en een aarden geluidswal aan de warmloopzone van de vliegtuigen dient aan te leggen, dat in een clubreglement dient te worden voorzien in specifieke vlieg instructies,

Die nieuwe vergunningsvoorwaarden waardoor aan de exploitant concrete bijkomende verplichtingen worden opgelegd voor de beheersing van het omgevingsgeluid, lijken te verklaren waarom in het bestreden besluit wordt gesteld dat de beroepen van de omwonenden “gedeeltelijk” worden ingewilligd;

4.1.2.2. Overwegende dat de tweede en de derde grief niet gegrond zijn om de volgende redenen :

De bewering in het schorsingsverzoek dat de verplichting om de luchtvaartuigen tegen 31 december 2001 (men moet meer dan waarschijnlijk lezen

“2002”) uit te rusten met geluidsdempende uitlaten uiteindelijk niet opgenomen is in de bijzondere vergunningsvoorwaarden, mist op het eerste gezicht feitelijke grondslag aangezien in littera d van deze voorwaarden precies wordt gesteld dat ten laatste op 31 december 2002 “alle toestellen met standplaats op het vliegveld (moeten) worden uitgerust met geluidsdempende uitlaten en andere technische geluidswerende maatregelen van de best beschikbare huidige stand van de techniek, voor zover dat technisch haalbaar is en reglementair homologeerbaar door het Bestuur der Luchtvaart”.

In zoverre de verzoekende partijen aanvoeren dat het bestreden besluit met betrekking tot het bezwaar van de omwonenden inzake mogelijke geluidsoverlast niet “draagkrachtig” gemotiveerd zou zijn, doordat de aan de exploitant opgelegde verplichtingen tot het bijhouden van een vluchtreger en het opstellen van een jaarverslag niet van aard zijn om dat voor de omwonenden belastende milieu-effect wezenlijk te beïnvloeden, moet gesteld worden dat de “draagkrachtvereiste” van een milieuvergunningbesluit slechts beoordeeld kan worden op grond van een volledige lezing van de motieven die de vergunningverlenende overheid er toe hebben gebracht om de vergunning, onder de bijbehorende milieuvoorwaarden, te verlenen.

Prima facie is aan die draagkrachtvereiste voldaan doordat de verwerende partij, rekening houdend met de uitgebrachte adviezen, uitvoerig heeft gemotiveerd waarom zij meende de vergunning te kunnen verlenen onder de naleving van de bijzondere voorwaarden, bepaald in artikel 2 van het bestreden besluit, die inhouden dat aan de exploitant van het vliegveld duidelijk beperkingen worden opgelegd met betrekking tot de exploitatie van de inrichting.

Die voorwaarden kunnen niet los van elkaar gezien worden;

4.1.2.3. Overwegende dat het middel bijgevolg niet ernstig is;

4.2.1.1. Overwegende dat het tweede middel wordt ontleend aan de schending van “het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel”; dat dit middel als volgt wordt uitgewerkt :

In een eerste onderdeel betogen de verzoekende partijen dat door het bestreden besluit aan de stad Hasselt de verplichting wordt opgelegd om de kosten te dragen van de uit te voeren geluidsmetingen, dat het voor de omwonenden

allerminst zeker is dat die metingen daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd omdat de uitvoering ervan niet het voorwerp uitmaakt van “een bijzondere voorwaarde die in de vergunning is opgenomen en door de exploitant dient nageleefd te worden” en dat tegelijk het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel geschonden zijn doordat aan een andere overheid verplichtingen worden opgelegd waarvoor de exploitant in principe zelf moet instaan.

In een tweede onderdeel betogen de verzoekende partijen dat het bestreden besluit “kennelijk onredelijk” is en wel om de volgende redenen :

“De bestreden beslissing wijzigt de duurtijd van de initiële vergunning van 25 januari 2004 tot 24 oktober 2010.

De bestreden beslissing onderschrijft de stelling die oorspronkelijk in de vergunning van de Stad Hasselt werd opgenomen, welke impliceert dat de bijzondere voorwaarden grotendeels afhankelijk zijn van de goede wil en de medewerking van de exploitant, zodat de vergunning in de duurtijd dient beperkt te worden.

De bestreden beslissing stelt dat een tussentijdse evaluatie door de vergunningverlenende overheid noodzakelijk is, zodat de vergunning wordt verleend tot 24 oktober 2010 met als motivering ‘dat deze termijn als aanvaardbaar wordt geacht en de vergunningverlenende overheid hierdoor tussentijds op reflectie wordt verplicht’.

De bestreden beslissing is kennelijk onredelijk, nu een vergunning van meer dan 10 jaar wordt verleend, terwijl expliciet bevestigd wordt dat de door de vergunde activiteit veroorzaakte hinder slechts door de loutere goede wil van de exploitant binnen aanvaardbare perken zal kunnen blijven, zonder dat er efficiënte beperkingen worden opgelegd in de bestreden vergunning om misbruiken te voorkomen.

Het is kennelijk onredelijk om ervan uit te gaan dat het louter opstellen van een jaarverslag en het organiseren van overleg, zonder dat aan de exploitatie op enigerlei wijze op dwingende wijze een beperking kan opgelegd worden op zichzelf van aard is om alle mogelijke problemen te voorkomen.

Daar waar de oorspronkelijke beslissing van de Stad Hasselt, rekening houdend met deze precaire en onzekere situatie, de vergunning had beperkt tot 2004, heeft de bestreden beslissing de duurtijd verlengd zonder op draagkrachtige wijze te motiveren hoe deze verlenging de potentiële gevaren die verbonden zijn aan de exploitatie van de inrichting kunnen vermijden. Een dergelijke beslissing is kennelijk onredelijk”;

4.2.1.2. Overwegende dat de tweede tussenkomende partij dienaangaande betoogt :

“De verzoekende partijen hebben in een tweede ernstig middel de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en van het redelijkheidsbeginsel opgeworpen, nu verzoekster in tussenkomst de verplichting opgelegd krijgt door de bestreden beslissing om de nodige initiatieven te nemen ivm. de uit te voeren geluidsmetingen.

In de bestreden beslissing wordt gesteld dat verzoekster in tussenkomst de nodige initiatieven moet nemen, terwijl in de overwegingen die tot het besluit leiden gesteld wordt : ‘Dat de Bestendige Deputatie in het besluit hieromtrent geen dwingende regeling wenst op te leggen; dat hierover verder onderhandelingen nodig zijn binnen het kader van het overleg tussen de betrokken partijen’, zodat het bestreden besluit aan verzoekster in tussenkomst wel de verplichting oplegt om initiatieven te nemen doch nergens voorzien wordt dat de kosten verbonden aan de geluidsmetingen door de stad Hasselt kunnen afgewenteld worden op de exploitant.

De voorwaarden voorzien immers niet dat de exploitant zelf tot dergelijke metingen dient over te gaan (en de daaraan verbonden kosten dient te financieren). Nu er ook geen wettelijke grondslag hiertoe bestaat, zal verzoekster in tussenkomst allicht gehouden zijn deze kosten te dragen.

Verzoekster in tussenkomst wenst zich dan ook aan te sluiten bij het door de verzoekende partijen opgeworpen ernstig middel, in de mate dat het bestreden besluit een schending inhoudt van het zorgvuldigheidsbeginsel en van het redelijkheidsbeginsel gezien een zorgvuldig vergunningverlenende overheid de kosten zou ten laste leggen van de exploitant, zodat in casu de bestreden beslissing door onwettigheid is aangetast”;

4.2.1.3. Overwegende dat de verwerende partij, samengevat, repliceert dat in het bestreden besluit niet wordt gesteld dat de stad Hasselt de kosten van de geluidsmetingen zal moeten dragen maar enkel dat zij terzake “de nodige initiatieven” moet nemen, dat het zorgvuldigheidsbeginsel niet geschonden wordt doordat in het vergunningsbesluit niet uitdrukkelijk bepaald wordt dat de exploitant zal moeten instaan voor die eventuele kosten, dat het niet kennelijk onredelijk is dat een vergunning wordt verleend voor “de helft van de normale termijn” van twintig jaar, dat de redenen daartoe in de motivering van het bestreden besluit uitdrukkelijk worden aangegeven en dat de vergunning verleend is onder voorwaarden die “garanderen dat de exploitatie kan gebeuren zonder overmatige hinder”;

4.2.1.4. Overwegende dat de eerste tussenkomende partij stelt :

“Eisende partij gaat voorbij aan de bijzondere voorwaarde waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat de stad Hasselt de nodige initiatieven neemt i.v.m. de uit te voeren geluidsmetingen.

Bovendien moet nogmaals worden gewezen op het feit dat er halfjaarlijks een vergadering van de communicatiecommissie wordt opgelegd alwaar al de betrokken partijen deel uitmaken zodat de controle niet alleen extern maar ook intern wordt mogelijk gemaakt.

Eisende partij gaat voorbij dat de bijzondere maatregelen dwingende beperkingen bevatten en bovendien afdwingbaar zijn en zeker niet, zoals

eisende partij het wil laten voorkomen, afhangen van de goede wil en medewerking van de exploitant.

Het opstellen van jaarverslagen, het organiseren van overleg alsook het opleggen van infrastructuurwerken, het opleggen van geluidsdempende uitlaten, het opleggen van vliegverboden en van vliegbewegingen zijn zonder meer van aard dat zij tegemoetkomen zowel aan de zorgvuldigheidsbeginsel alsook aan het redelijkheidsbeginsel”;

4.2.2. Overwegende dat de beide grieven als volgt worden beoordeeld :

4.2.2.1. Het eerste middelonderdeel is op het eerste gezicht gestoeld op een verkeerde lezing van het bestreden besluit. Littera h van de bijzondere vergunningsvoorwaarden luidt namelijk als volgt :

“De Stad Hasselt neemt de nodige initiatieven i.v.m. de uit te voeren geluidsmetingen (aantal, wie draagt de kosten, specificaties, ...)”.

Deze bijzondere voorwaarde, samengelezen met de daarop betrekking hebbende motieven van het bestreden besluit waarin gesteld wordt dat “de stad Hasselt het best geplaatst is om de nodige initiatieven te nemen in verband met de uit te voeren geluidsmetingen; (...) de bestendige deputatie (...) hieromtrent geen dwingende regeling wenst op te leggen (en) (...) hierover verdere onderhandelingen nodig zijn binnen het kader van het overleg tussen de betrokken partijen”, impliceert prima facie niet dat, indien op een gegeven moment zou besloten worden tot het uitvoeren van geluidsmetingen, het stadsbestuur de kosten daarvan zal moeten dragen.

4.2.2.2. Wat betreft de tweede grief, dient in de eerste plaats vastgesteld te worden dat in het kader van het objectieve contentieux voor de Raad van State, de vraag naar de schending van het redelijkheidsbeginsel zich slechts kan stellen in termen van kennelijke onredelijkheid en dat van een schending van dat beginsel slechts sprake kan zijn wanneer een beslissing gesteund is op motieven die op zich in feite juist en in rechte relevant of dienstig zijn, maar er een kennelijke wanverhouding bestaat tussen die motieven en de inhoud van de beslissing.

De vergunningverlenende overheid handelt op het eerste gezicht niet kennelijk onredelijk, wanneer zij de vergunning verleent voor een termijn die korter is dan wat volgens de bepalingen van het milieuvergunningsdecreet maximaal is toegestaan en die vergunning bovendien gekoppeld wordt aan de naleving van een

reeks bijzondere voorwaarden die de exploitant moet naleven (cfr. de bespreking van het eerste middel).

Alleen al om die redenen is het onderdeel waarin de schending van het redelijkheidsbeginsel wordt aangevoerd niet ernstig.

4.2.2.3. Het middel is bijgevolg niet ernstig,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De verzoeken tot tussenkomst van de v.z.w. AËRO KIEWIT en de stad Hasselt in het administratief kort geding worden ingewilligd.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 3.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

De kosten van de tussenkomsten, bepaald 247,90 euro, komen ten laste van de tussenkomende partijen, elk voor de helft.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op zeven maart tweeduizend en twee, door :

de H.	R. STEVENS,	wnd. kamervoorzitter, staatsraad,
Mevr.	A. WIJNANTS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. WIJNANTS.

R. STEVENS.

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 106.095 van 25 april 2002
in de zaak A. 109.805/VII-24.451.**

In zake : 1. de v.z.w. KIEWIT,
 2. Willy SOMERS,
 die woonplaats kiezen bij
 advocaat H. LAMON,
 kantoor houdende te HASSELT,
 Leopoldplein 40

tegen :

de bestendige deputatie van de provincieraad van LIMBURG,
die woonplaats kiest bij
advocaat W. MERTENS,
kantoor houdende te BERINGEN,
Scheigoorstraat 5.

belanghebbende partijen :

1. de v.z.w. AËRO KIEWIT,
die woonplaats kiest bij
advocaat Z. MISKOVIC,
kantoor houdende te LANAKEN,
Koning Albertlaan 73,
2. de stad HASSELT,
die woonplaats kiest bij
advocaat H. LAMON,
kantoor houdende te HASSELT,
Leopoldplein 40.

DE Wnd. VOORZITTER VAN DE VIIe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat de v.z.w. KIEWIT en Willy SOMERS op 3 september 2001 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van het besluit van 28 juni 2001 van de bestendige deputatie van de provincieraad van Limburg waarbij de beroepen ingesteld tegen het besluit van 25 januari 2001 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Hasselt houdende het verlenen aan de v.z.w. AERO-KIEWIT van de vergunning voor het veranderen van een vliegveld, gelegen aan de Luchtvaartstraat 100/2 te Hasselt, gedeeltelijk gegrond worden verklaard in de mate dat het beroepen besluit

wordt gewijzigd wat betreft de vergunningstermijn en de opgelegde bijzondere milieuvoorwaarden;

Gelet op arrest nr. 104.481 van 7 maart 2002;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat bij de redactie van het arrest nr. 104.481 van 7 maart 2002 een materiële vergissing werd begaan met betrekking tot de kosten van de tussenkomsten; dat die vergissing dient te worden verbeterd zoals gesteld in het beschikkend gedeelte,

B E S L U I T :

Enig Artikel.

Artikel 3 van het arrest nr. 104.481 van 7 maart 2002 dient te worden gelezen als volgt :

“De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

De kosten van de tussenkomst van de eerste tussenkomende partij, bepaald op 123,95 euro, komen ten laste van de eerste tussenkomende partij.

De kosten van de tussenkomst van de tweede tussenkomende partij, bepaald op 125 euro, komen ten laste van de tweede tussenkomende partij.”

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op vijftientwintig april tweeduizend en twee, door :

de H.	R. STEVENS,	wnd. kamervoorzitter, staatsraad,
Mevr.	A. WIJNANTS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. WIJNANTS.

R. STEVENS.