

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 252.431 van 16 december 2021
in de zaak A. 224.692/VII-40.220**

In zake : de GEMEENTE LINT
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Tom Swerts en Jens Joossens
kantoor houdend te 2800 Mechelen
Antwerpsesteenweg 16-18
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Bart Bronders
kantoor houdend te 8400 Oostende
Zandvoordestraat 444, bus 1
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij :

de NV HELIVENTURE FTO
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Jan Ghysels en Stijn Verbeke
kantoor houdend te 1170 Brussel
Terhulpesteenweg 187
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 5 maart 2018, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 2 januari 2018 waarbij het bestuurlijk beroep ingesteld tegen de beslissing van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 11 december 2014, houdende het weigeren van de milieuvergunning aan de nv Heliventure FTO voor het exploiteren van een helihaven, gelegen aan de Fabriekstraat 38 te Lint, gegrond wordt verklaard, de in eerste aanleg genomen weigeringsbeslissing wordt

opgeheven en aan de nv Heliventure FTO de gevraagde milieuvergunning, mits naleving van een aantal bijzondere exploitatievoorwaarden, wordt verleend.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

De nv Heliventure FTO heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 24 april 2018. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Auditeur Benny De Sutter heeft op 9 juli 2021 een verslag opgesteld.

De verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend. De verzoekende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 25 november 2021.

Staatsraad Peter Sourbron heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Jens Joossens, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Liesbeth Tommelein, die *loco* advocaat Bart Bronders verschijnt voor de verwerende partij en advocaten Yves Sacreas en Tess Van Gaal, die *loco* advocaten Jan Ghysels en Stijn Verbeke verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Auditeur Benny De Sutter heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

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

III. Feiten

3.1. De nv Heliventure FTO, tussenkomen partij, beschikt over zes helikopters en exploiteert op het terrein van AED studio's aan de Fabriekstraat 38 te Lint een helihaven uit.

Zij dient op 30 juli 2014 een milieuvergunningaanvraag in voor een helihaven met maximaal tien vliegbewegingen per dag en maximaal vier nachtelijke vliegbewegingen per maand, een helikopteronderhoudswerkplaats voor kleine reparaties en onderhoud, een opslag van 200 liter diverse gevaarlijke producten in kleine verpakkingen in de werkplaats, de opslag van brandstoffen (4.950 liter AVGAS (vliegtuigbrandstof) en 4.950 liter Jet A-1 (kerosine)) met verdeelinstallatie voor de bevoorrading van de helikopters en het lozen van bedrijfsafvalwater (afkomstig van de tankpiste).

Het helipad bevindt zich achteraan de gebouwen van de AED-studio's (ten noordoosten). Op de percelen ten oosten en ten noorden van het helipad zijn geen bedrijven gevestigd. De onderhoudswerkplaats bevindt zich in een loods binnen de bestaande gebouwen van AED-studio's. De helikopters worden in deze loods gestald.

3.2. Het terrein is volgens het bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 definitief vastgestelde gewestplan Antwerpen gelegen in het industriegebied Ganzenbol, dat gelegen is ten oosten van de spoorweg Brussel-Antwerpen, aan het station van Kontich. Aan de overzijde van de spoorweg en ten zuiden van het industriegebied bevindt zich een woongebied. Het industriegebied grenst ten oosten aan agrarisch gebied en ten noorden aan groengebied.

Het helipad bevindt zich op ongeveer 240 meter van het woongebied aan de overzijde van de spoorweg (westen), op ongeveer 200 meter van een groengebied (noorden) en op ongeveer 280 meter van het zuidelijk gelegen woongebied. Op ongeveer 270 meter ten zuidoosten van het helipad is de dichtste woning gelegen in agrarisch gebied waar zich op ongeveer 350 meter (Beekhoekstraat) nog woningen bevinden. De helikopteronderhoudswerkplaats is gelegen op ongeveer 100 meter van het woongebied aan de overzijde van de spoorweg en op 260 meter van het zuidelijk gelegen woongebied.

3.3. Tijdens het openbaar onderzoek worden 3.745 bezwaren ingediend die betrekking hebben op geluidshinder, veiligheid, trillingen, stofhinder, geurhinder, de eerder geweigerde vergunningsaanvraag bij het college van burgemeester en schepenen, illegale praktijken, misinformatie, gebrek aan maatschappelijk draagvlak, pollutie, verstoring zicht omwonenden, verstoring van de omgeving, natuur en planologische aspecten.

3.4. De deputatie van de provincieraad van Antwerpen weigert bij besluit van 11 december 2014 de gevraagde milieuvergunning.

3.5. Tegen deze vergunningsweigering dient de nv Heliventure FTO bestuurlijk beroep in bij de bevoegde Vlaamse minister waarbij zij afstand doet van de opslag van brandstoffen, de tankpiste en het lozen van bedrijfsafvalwater. De aanvraag bestaat alsdan nog uit een helipad, een landings- en opstijgplatform en daarnaast de onderhoudswerkplaats met de opslag van 200 liter diverse gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen.

3.6. Bij besluit van 9 juli 2015 van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw wordt het bestuurlijk beroep van de nv Heliventure FTO ongegrond verklaard.

3.7. Tegen voormelde vergunningsbeslissing stelt de nv Heliventure FTO beroep in bij de Raad van State, die met arrest nr. 239.077 van 14 september 2017 de vergunningsbeslissing van 9 juli 2015 vernietigt op grond van de volgende motieven:

“De verzoekende partij erkent dat alleszins de activiteit van het landen en opstijgen een grondgebonden activiteit is. Hieruit volgt dat deze activiteit onderworpen is aan een toetsing naar de planologische verenigbaarheid. De stelling van de verzoekende partij dat de activiteit van het vliegen zelf de hoofdzaak zou zijn waardoor de uitbating van de helihaven in hoofdzaak bestemmingsongevoelig zou zijn, doet aan deze vaststelling niets af.

[...] De artikelen 21, § 2, en 29 van Vlarem I vereisen onder meer een afdoende stedenbouwkundige toetsing van de milieuvergunningaanvraag die moet worden onderscheiden van de beoordeling van de vergunningaanvraag uit milieuhygiënisch oogpunt. Milieuvergunningaanvragen moeten aldus worden getoetst aan de geldende ruimtelijke en stedenbouwkundige voorschriften, alsmede aan de goede plaatselijke ruimtelijke ordening.

Uit het bestreden besluit en uit het door het bestuur gevoerde onderzoek moet blijken dat de verwerende partij de overeenstemming met het gewestplan terdege heeft onderzocht en dat de minister in redelijkheid heeft kunnen beslissen dat de aangevraagde inrichting in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan.

De beslissing over de milieuvergunningaanvraag dient ook in een eigen redengeving aan te geven waarom de inrichting verenigbaar wordt geacht met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening waarbij in de eerste plaats rekening moet worden gehouden met de ordening in de onmiddellijke omgeving.

[...] Het middel van de verzoekende partij is beperkt tot de beoordeling door de verwerende partij van de verenigbaarheid van de aanvraag met het geldende gewestplanvoorschrift industriegebied.

[...] Industriegebieden zijn luidens artikel 7.2.0 van het inrichtingsbesluit ‘bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven’ en ‘in deze gebieden [worden tevens] complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop’.

Het voorschrift laat aldus in industriegebied complementaire dienstverlenende bedrijven toe die ten behoeve staan van de andere industriële bedrijven. Het voorschrift maakt geen onderscheid tussen de industriegebieden wat betreft het aantal aanwezige of bestaande industriële of ambachtelijke bedrijven voor het toelaten van deze complementaire dienstverlenende bedrijven. Het voorschrift vereist niet dat deze complementaire dienstverlenende bedrijven slechts kunnen worden toegelaten indien zij ten behoeve van meerdere of alle in het industriegebied bestaande of aanwezige industriële of ambachtelijke bedrijven staan.

[...] Het bestreden besluit concludeert ‘dat de aangevraagde inrichting [...] niet verenigbaar is met de stedenbouwkundige voorschriften’ omdat ‘op de site slechts één bedrijf is gevestigd, namelijk AED-studio’s; dat de omzendbrief stelt dat complementaire dienstverlenende bedrijven toegelaten zijn indien zij ten behoeve staan van de andere industriële bedrijven; dat alleen het transport ten behoeve van AED-studio’s in relatie staat tot het betrokken industriegebied; dat de inrichting bijgevolg niet ten

behoefte staat van meerdere andere industriële bedrijven, zoals de omzendbrief vereist’.

[...] In zoverre de onverenigbaarheid met artikel 7.2.0 van het inrichtingsbesluit is gebaseerd op de overweging dat op het betrokken industriegebied slechts één bedrijf is gevestigd, sluit de bestreden beslissing de toelating van een complementair dienstverlenend bedrijf in het betrokken industriegebied geheel uit en miskent de verwerende partij het toepasselijke gewestplanvoorschrift dat geen onderscheid kent tussen de industriegebieden wat betreft het aantal bestaande industriële of ambachtelijke bedrijven.

[...] De verwijzing door de verwerende partij naar de omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen noodzaakt een onderzoek naar het karakter van die omzendbrief. Richtlijnen, die uitgevaardigd worden als een beleidslijn en uiteenzetten op welke wijze het bestuur zich in beginsel in concrete dossiers zal gedragen, maken de individuele beslissingen die ernaar verwijzen niet onregelmatig, op voorwaarde dan weer dat zij niet als een dwingend voorschrift en zonder oog voor de concrete gegevens van het dossier, in de zaak betrokken zijn. Dergelijke omzendingen bevorderen het stroomlijnen van de administratieve besluitvorming en dienen aldus de rechtszekerheid, aangezien zij de bestuurde een zicht geven op de wijze waarop het bestuur zijn discretionaire bevoegdheid zal uitoefenen.

[...] Onder ‘complementaire dienstverlenende bedrijven’ verstaat de omzendbrief ‘dienstverlenende bedrijven, die nuttig of noodzakelijk zijn voor de goede werking van de eigenlijke industriële of ambachtelijke bedrijven’, dit zijn ‘bedrijven die complementair zijn aan of die dienst verlenen aan de eigenlijke industriële of ambachtelijke bedrijven’ voor zover deze laatste bedrijven ‘bestaan of concrete plannen tot realisatie ervan bekend zijn’.

De omzendbrief bevat in deze omschrijving van het begrip ‘complementaire dienstverlenende bedrijven’ slechts richtsnoeren of verduidelijkingen voor de vergunningverlenende overheid nopens de interpretatie en de toepassing van het voorschrift in artikel 7.2.0 van het inrichtingsbesluit.

[...] In zoverre de verwerende partij in het bestreden besluit stelt dat de omzendbrief betrekkelijk de complementaire dienstverlenende bedrijven ‘vereist’ dat de inrichting, waarvan zij aanneemt dat haar ‘transport ten behoeve van AED-studio’s in relatie staat tot het betrokken industriegebied’, ‘ten behoeve staat van meerdere andere industriële bedrijven’ geeft zij aan de omzendbrief een verordenend karakter die aan de bestaande voorschriften van artikel 7.2.0 van het inrichtingsbesluit een nieuwe regel van imperatieve aard zou toevoegen en die, zoals is gebleken, in het gewestplanvoorschrift niet te lezen valt.

De bestreden beslissing is ook op dit punt in strijd met artikel 7.2.0 van het inrichtingsbesluit.

[...] De tot de verenigbaarheid van de aanvraag met het toepasselijke gewestplanvoorschrift beperkte stedenbouwkundige toetsing in de bestreden beslissing, schendt bijgevolg de bestemming industriegebied van het gewestplan Antwerpen”.

3.8. Na het vernietigingsarrest wordt de beroepsprocedure tegen de vergunningsbeslissing van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 11 december 2014 hernomen.

3.9. Met de thans bestreden beslissing van 2 januari 2018 verklaart de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw het bestuurlijk beroep van de nv Heliventure FTO gegrond, heft zij de in eerste aanleg genomen beslissing tot weigering van de vergunning op en verleent zij de gevraagde milieuvergunning, mits het opleggen van een aantal bijzondere vergunningsvoorwaarden.

IV. Onderzoek van het tweede en het vijfde middel

A. Tweede middel

Standpunt van de partijen

4. In een tweede middel voert de verzoekende partij de schending van de artikelen 1.1.4, 4.3.1 en 5.6.7 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ (hierna: motiveringswet), van de materiële motiveringsplicht en van het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partij zet uiteen dat bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening een onderscheid wordt gemaakt tussen de industriële vluchten en de medische vluchten, terwijl de inrichting als een geheel moet worden bekeken en dat de verenigbaarheid van de activiteiten met de bestemmingsvoorschriften in elk geval niet volstaat om te besluiten dat de inrichting tevens verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. Het onderzoek naar de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening vergt volgens de verzoekende partij dat de vergunningverlenende overheid afdoende aandacht moet besteden aan de potentiële hinder- en veiligheidsaspecten en dat daarbij moet worden uitgegaan

van de in de omgeving bestaande toestand. De ‘in de omgeving bestaande toestand’ moet worden begrepen als de relevante bestaande toestand, waarbij rekening moet worden gehouden met de concrete gegevens van de zaak. In dit verband benadrukt de verzoekende partij dat zij de verwerende partij er uitdrukkelijk heeft op gewezen dat bijkomende geluids- en trillingshinder de draagkracht van het gebied zou overschrijden, dat er verscheidene kwetsbare locaties aanwezig zijn binnen een straal van 1 km van de inrichting, alsook dat de helihaven gelegen is aan de rand van een groenzone. Zij stelt dat de verwerende partij volledig heeft nagelaten om deze elementen bij haar beoordeling te betrekken. Op het vlak van de functionele inpasbaarheid, betwist de verzoekende partij dat het gaat om handelingen van algemeen belang die een beperkte ruimtelijke impact hebben. Voorts blijkt niet dat de in de omgeving bestaande toestand in rekening werd gebracht. Specifiek wat betreft de medische vluchten wijst de verzoekende partij erop dat de uitzonderingsmogelijkheden voorzien bij artikel 5.6.7 VCRO restrictief moeten worden geïnterpreteerd. De loutere beschouwing dat voldaan is aan de voorwaarden van artikel 4.4.7, § 2, VCRO en er dus een mogelijkheid tot afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften bestaat, volstaat op zich niet om tot de verenigbaarheid van de inrichting met de goede plaatselijke ordening te besluiten. Het criterium inzake een ‘beperkte ruimtelijke impact’ sluit aan bij de toets aan de goede ruimtelijke ordening. De motivering op dit punt, die in principe enkel betrekking kan hebben op de medische vluchten, is niet afdoende in het licht van artikel 4.4.7, § 2, VCRO, te meer omdat de hinder ervan op de in de omgeving bestaande toestand niet werd onderzocht. Tot slot zet de verzoekende partij uiteen dat zij met een brief van 20 november 2017 de verwerende partij heeft gewezen op haar beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot het industriegebied, terwijl in de bestreden beslissing geen enkele aandacht wordt besteed aan de beleidsdoelstellingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan die zich verzetten tegen het verlenen van de gevraagde milieuvergunning in kwestie.

5. De verwerende partij antwoordt dat uit de motieven van de bestreden beslissing blijkt dat de vergunningsaanvraag werd getoetst aan de goede ruimtelijke ordening, dat het enkele gegeven dat de verzoekende partij het standpunt omtrent de bundeling met de spoorlijn en de naburige gebouwen betwist,

niet impliceert dat haar beoordeling onjuist of onredelijk is, en dat in zoverre in het aangevoerde middel wordt gewezen op de hinderlijkheid van activiteiten de verzoekende partij uit het oog verliest dat die aspecten aan bod komen bij andere beoordelingsgronden van het bestreden besluit. Voorts argumenteert de verwerende partij dat de bestreden beslissing niet partieel gelezen mag worden en de verzoekende partij niet de conclusie uit het oog mag verliezen dat mits het opleggen van een aantal bijzondere voorwaarden de hinder tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt. In de mate dat de verzoekende partij wijst op beleidsmatig gewenste ontwikkelingen, blijkt niet dat de helihaven daarmee in strijd zou komen, zodat niet kan worden ingezien waarom de gevraagde milieuvergunning om die reden zou moeten zijn geweigerd.

6. De tussenkomende partij laat gelden dat de volledige inrichting met de bijhorende activiteiten, alsook de mogelijke hinder ervan, in de bestreden vergunningsbeslissing globaal werden beoordeeld en dat de vermeende kunstmatige opsplitsing van de activiteiten geen enkel gevolg heeft gehad bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de inrichting met de goede ruimtelijke ordening. Ter zake beklemtoont zij dat voor alle hinderaspecten, veiligheidsaspecten en de in de omgeving bestaande toestand, steeds rekening werd gehouden met de volledige inrichting en geen enkel onderdeel ervan werd afgesplitst. Zij stelt dat zowel de functionele inpasbaarheid van de inrichting, als de hinder van de activiteiten, in de bestreden beslissing worden beoordeeld, inzonderheid op het vlak van eventuele geluidshinder. De verwijzing naar arrest nr. 217.828 van de Raad van State van 9 februari 2012 is volgens haar niet pertinent omdat het hoofdzakelijk vergund karakter van de inrichting thans niet ter discussie staat. Waar de verzoekende partij verwijst naar de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen die in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan worden bepaald, merkt de tussenkomende partij op dat dit plan enkel bindend is voor de gemeente en de instellingen die eronder ressorteren. Bovendien, zo merkt zij op, is de helihaven gelegen in een industriegebied en wordt de inrichting gebufferd, langs de ene zijde door haar gebouwen en de spoorweg, en langs de andere zijde door braakliggend hooi- en weiland. Tot slot betwist de tussenkomende partij dat in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan sprake zou zijn van een volledige herbestemming naar woongebied omdat erin enkel wordt aangegeven dat ten

zuiden van het industriegebied een beperkte mogelijkheid bestaat voor het oprichten van bedrijfswoningen en/of privé-woningen.

7. In haar memorie van wederantwoord dupliceert de verzoekende partij dat in de bestreden vergunningsbeslissing volledig wordt voorbijgegaan aan de potentiële impact van de activiteiten op de omgeving, dat de verwerende partij louter volstaat met het aanwijzen van de bestaande bestemmingsgebieden in de omgeving zonder dat zij overgaat tot een werkelijk onderzoek van de ruimtelijke draagkracht ervan in het licht van de beoogde activiteiten, dat het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan duidelijk aangeeft hoe de ruimtelijke draagkracht van het betrokken gebied moet worden opgevat en dat de verwerende partij de in het structuurplan verwoorde toekomstige ontwikkelingsvisie had moeten betrekken.

8. De verwerende partij beklemtoont in haar laatste memorie dat de specifieke kenmerken van de omgeving wel degelijk in de bestreden beslissing worden beschreven en vervolgens worden betrokken bij de beoordeling van de vereisten van de plaatselijke goede ruimtelijke ordening. Omtrent de omgevingshinder die zou worden teweeggebracht, verwijst zij opnieuw naar de milieutechnische beoordeling van de vergunningsaanvraag die volgens haar de globale hinder in aanmerking neemt.

9. In haar laatste memorie doet de tussenkomenende partij nog gelden dat artikel 4.1.1, 13°, VCRO, in de op het geding toepasselijke versie, bepaalde dat voor de toepassing van titel IV, waar de artikelen 4.3.1, § 1 en 4.3.1, § 2, VCRO deel van uitmaken, onder “vergunning” een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning moet worden verstaan, zodat de beoordelingselementen vermeld in artikel 4.3.1, § 2, VCRO niet gelden voor de beoordeling van een op 30 juli 2014 ingediende milieuvergunningsaanvraag. Voorts wordt in de motivering van de bestreden beslissing, naar eis van de eerste voorwaarde van artikel 5.6.7, § 1, VCRO, de ligging van de helihaven ten opzichte van de omliggende bestemmingsgebieden aangegeven, wordt vermeld dat de aan- en afvliegroutes niet over woongebied gaan en dat de hoogte waarbij woningen worden overvlogen minstens 305 meter bedraagt. Volgens de tussenkomenende partij betreft het elementen die “enerzijds betrekking hebben op het milieuhygiënisch luik van de aanvraag maar tevens relevant zijn voor de

beoordeling van de goede ruimtelijke ordening”. Zij concludeert dat de vergunningsaanvraag “ook op zijn functionele inpasbaarheid en op hinderaspecten werd onderzocht en tevens de ruimtelijke draagkracht van het gebied werd onderzocht en beoordeeld”. Tot slot merkt de tussenkomen partij op dat de verwerende partij haar vrije beoordelingsbevoegdheid van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening niet onredelijk heeft ingevuld.

10. De verzoekende partij beklemtoont in haar laatste memorie dat de bestreden vergunningsbeslissing de relevante hinderaspecten voor de omgeving onbesproken laat, dat de milieutechnische beoordeling van de geluidshinder niet noodzakelijkerwijs meebrengt dat de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening wordt aangetoond, dat uit de artikelen 21, § 2, 2° en 29, 2°, van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 ‘houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning’ (hierna: Vlarem I) rechtstreeks voortvloeit dat een milieuvergunningsaanvraag verenigbaar moet zijn met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en dat het toepassingsgebied van artikel 4.3.1, § 2, VCRO nergens wordt beperkt tot “stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsvergunningen”. Zij besluit haar uiteenzetting met de vaststelling dat de bestreden vergunningsbeslissing met betrekking tot de beoordeling van de verenigbaarheid van de inrichting met de goede ruimtelijke ordening manifeste gebreken vertoont.

Beoordeling

11. In de bestreden beslissing wordt overwogen dat de vergunningsaanvraag “in strijd is met de voorschriften van het geldende gewestplan voor wat betreft het uitvoeren van medische vluchten en vluchten in functie van reddingsoperaties aangezien deze activiteiten niet ten dienste staan van de aanwezige industriële bedrijven”. De vergunning voor die activiteiten wordt verleend met toepassing van artikel 5.6.7, § 1, VCRO.

12. Artikel 5.6.7, § 1, eerste lid, VCRO, in de op het geding toepasselijke versie, bepaalt:

“Een milieuvergunningaanvraag kan gunstig geadviseerd worden en vergund worden in afwijking op de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift, voor zover voldaan is aan beide hiernavolgende voorwaarden: 1° de goede ruimtelijke ordening wordt niet geschaad, hetgeen in het bijzonder betekent dat de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet wordt overschreden en dat de voorziene verweving van functies de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving niet in het gedrang brengt of verstoort; 2° de inrichting is stedenbouwkundig vergunbaar in afwijking van de bepalingen van een stedenbouwkundig voorschrift of, voor zover het gaat om een bestaande inrichting, is hoofdzakelijk vergund”.

De aangehaalde bepaling bevat twee cumulatieve voorwaarden die tegelijk vervuld moeten zijn opdat de milieuvergunning in afwijking van een stedenbouwkundig voorschrift kan worden verleend. Voor de toepassing van voormelde afwijkingsregeling volstaat het derhalve niet dat de inrichting als hoofdzakelijk vergund wordt beschouwd, zonder dat wordt onderzocht of gemotiveerd waarom de ruimtelijke ordening niet wordt geschaad.

13. Wanneer zij de afwijkingsregeling van artikel 5.6.7, § 1, eerste lid, VCRO wenst toe te passen, dient de vergunningverlenende overheid zelf te onderzoeken of de goede ruimtelijke ordening niet wordt geschaad. Het vervuld zijn van die decretale voorwaarde, moet uitdrukkelijk blijken uit de beslissing over de vergunningsaanvraag. De opgegeven motivering dient afdoende te zijn, hetgeen betekent dat ze pertinent moet zijn, dit wil zeggen dat ze duidelijk met de beslissing te maken moet hebben, en dat ze draagkrachtig moet zijn, dit wil zeggen dat de aangehaalde redenen moeten volstaan om de beslissing te dragen.

Met betrekking tot de toepassing van artikel 5.6.7, § 1, VCRO bevat het bestreden besluit de volgende motieven:

“Overwegende dat de activiteiten van de nv Heliventure FTO met betrekking tot het uitvoeren van medische vluchten en vluchten in functie van reddingsoperaties onder dit punt 9 [van artikel 2 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 ‘tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5 °, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening’] kunnen worden gevat; dat de afwijking dus principieel in overweging kan genomen worden in toepassing van het voormelde afwijkingsartikel 4.4.7 van de VCRO;

Overwegende dat de helihaven reeds in gebruik is; dat de verharding met witte cirkel en H-teken voorkomt aan de noordoostelijke hoek van het bedrijfsterrein; dat deze locatie maximaal, met de luchtvaartreglementering indachtig, gebundeld is met de bestaande bedrijfsinfrastructuur; dat de verharding in die hoek van het bedrijfsterrein louter in functie van de helihaven staat;

Overwegende dat de bedrijfssite zich situeert in het zuidwestelijke deel van het industrieterrein, parallel met en gescheiden door de Fabriekstraat met de spoorlijn; dat het industrieterrein met veelal grootschalige gebouwen is ingericht; dat het noordoostelijke deel van het industriegebied nog niet ontwikkeld is; dat de ruimtelijke weerslag of footprint erg beperkt is; dat door de maximale bundeling een verdere ontwikkeling van het industriegebied niet in het gedrang komt; dat het dus een handeling van algemeen belang met beperkte ruimtelijke impact betreft”.

14. Uit de aangehaalde overwegingen blijkt dat de verwerende partij in essentie heeft besloten dat de afwijkingsregeling van artikel 5.6.7, § 1, VCRO kon worden toegepast omdat de verharde opstijg- en landingsplaats van de helikopters een “beperkte ruimtelijke impact” heeft. Een dergelijke redengeving die enkel rekening houdt met de evident beperkte omvang van de plaats waarop de vergunde helikoptervluchten aanvangen of eindigen, is nietszeggend over de werkelijke impact van de uitgevoerde helikoptervluchten op de aanwezige of te realiseren bestemmingen in de onmiddellijke omgeving die overeenkomstig de tweede voorwaarde van artikel 5.6.7, § 1, eerste lid, VCRO niet in het gedrang mogen worden gebracht of verstoord. Voor de verwerende partij bestond er nog minder reden om deze impact te veronachtzamen omdat elders in de bestreden beslissing wordt aangegeven dat “het helipad op ongeveer 240 meter van het woongebied aan de overzijde van de spoorweg gelegen is (westen)”, dat “het helipad gelegen is op ongeveer 200 meter van het groengebied (noorden)” en “op ongeveer 280 meter van het zuidelijk gelegen woongebied”. Voorts dat “op ongeveer 270 meter ten zuidoosten van het helipad de dichtste woning is gelegen in agrarisch gebied” en dat “de helikopter vanaf de helipad 528 meter nodig heeft om tot de vlieghoogte te komen, zijnde 305 meter, daar er een hellingshoek van 30° is” en “dit betekent dat de woningen aan de Beekhoekstraat overvlogen zullen worden op een lagere hoogte dan 305 meter”.

15. Het tweede middel is gegrond.

B. Vijfde middel

Standpunt van de partijen

16. In het verzoekschrift wordt een vijfde middel afgeleid uit de schending van artikel 26bis van het decreet van 21 oktober 1997 ‘betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu’ (hierna: natuurbehouddecreet), van artikel 52, 3°, van Vlarem I, van de artikelen 2 en 3 van de motiveringswet en van het voorzorgs- en het motiveringsbeginsel.

De verzoekende partij betoogt dat de geplande inrichting gelegen is op een afstand van ongeveer 1200 meter van een VEN-gebied en habitatrictlijngebied en het Agentschap voor Natuur en Bos (hierna: ANB) een ongunstig subadvies heeft verstrekt wegens de verwachte negatieve impact op de avifauna van het VEN. Zij stelt dat uit artikel 26bis van het natuurbehouddecreet volgt dat elke vorm van onvermijdbare en onherstelbare schade in beginsel moet worden uitgesloten, wat echter uit de bestreden vergunningsbeslissing niet blijkt. Ook voert zij aan dat de verwerende partij ten onrechte heeft aangenomen dat uit de natuurtoets blijkt dat de site niet is gelegen binnen een zone die voor avifauna als belangrijk wordt aanzien. Een project dat gelegen is buiten een VEN-gebied kan immers evenzeer onvermijdbare schade aan dat gebied veroorzaken.

17. De verwerende partij wijst er vooreerst op dat uit het oog wordt verloren dat de activiteiten van de helihaven beperkt zijn, zodat de eventuele geluidsbelasting door een overvliegende helikopter een zeer beperkte impact heeft, en dat bovendien moet worden onderstreept dat wanneer de helikopters over de betrokken gebieden vliegen, zij hun normale vlieghoogte reeds hebben bereikt. Volgens haar wordt in de bestreden beslissing dan ook terecht overwogen dat het gebied niet laag wordt overvlogen en dat de hinder afkomstig van de helikopervluchten zelf niet moest worden beoordeeld omdat ze geen verband houdt met de exploitatie van de helihaven, maar enkel met het normale gebruik van het luchtruim, waarvoor bijzondere regels zijn opgelegd in de luchtvaartwetgeving. Tot slot kan volgens de verwerende partij uit het loutere feit dat avifauna wordt

waargenomen in de betrokken gebieden, niet het gevolg worden getrokken dat er sprake zou zijn van een belangrijke zone voor avifauna.

18. De tussenkomenende partij werpt op dat het betrokken VEN-gebied gelegen is in een andere gemeente en leidt daaruit af dat het middel niet ontvankelijk is omdat de verzoekende partij niet kan optreden ten voordele van beschermde gebieden die niet gelegen zijn op haar eigen grondgebied.

Ten gronde zet de tussenkomenende partij uiteen dat in de ruime omgeving van de helihaven geen gebieden zijn ingekleurd als vogelrichtlijngebied, dat de exploitatie slechts gepaard gaat met in de tijd beperkte geluidsverhogingen, dat het advies van ANB niet gebaseerd is op feitelijke of wetenschappelijke vaststellingen en dat uit de motieven van de bestreden beslissing blijkt waarom de verwerende partij van oordeel is dat de verstoring ten gevolge van de aangevraagde activiteiten voor het VEN-gebied beperkt zal blijven. Voorts laat zij gelden dat het VEN-gebied buiten de geluidscontouren valt en dat het bestaande achtergrondgeluid niet zal worden overschreden. Om voormelde redenen kon de verwerende partij terecht besluiten dat er geen geluidsverstoring zal zijn ter hoogte van het VEN-gebied en er evenmin sprake is van een risico op onvermijdbare en onherstelbare schade. Wat betreft de verwijzing in het advies van ANB naar de 'meest recente waarnemingen' van vogelsoorten, wijst de tussenkomenende partij erop dat zij reeds helikoptervluchten uitvoert op occasionele basis sinds 2014. Daaruit volgt dat de helihaven reeds in gebruik was op het ogenblik dat de vogelsoorten werden waargenomen. De aanwezigheid van de vogelsoorten in het VEN-gebied na de aanvang van de exploitatie van de inrichting, bevestigt de vaststelling dat de exploitatie geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan het VEN-gebied toebrengt. Tot slot merkt de tussenkomenende partij op dat de vliegbewegingen niet behoren tot het voorwerp van de verleende milieuvergunning. De milieuvergunningsplicht geldt immers enkel voor de terreinen of plaatsen op constructies die worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de verplaatsing van helikopters. In zoverre de verzoekende partij in het middel kritiek uit op de vliegroutes boven het VEN-gebied, wordt opgeworpen dat de verzoekende partij geen belang heeft bij dit middelonderdeel.

19. De verzoekende partij wederantwoordt, met betrekking tot de ontvankelijkheid van het middel, dat zij over het vereiste belang beschikt om een milieuvergunning die werd verleend voor de exploitatie van een hinderlijke inrichting op haar grondgebied aan te vechten, te meer omdat zij in de loop van de vergunningsprocedure een ongunstig advies over de beoogde exploitatie heeft verstrekt waarin onder meer wordt ingegaan op de hinder voor het nabijgelegen VEN-gebied.

Over de grond van de zaak beklemtoont zij dat niet wordt verduidelijkt waarom het advies van ANB niet wetenschappelijk onderbouwd zou zijn, dat het gegeven dat de luchthaven van Deurne gebeurlijk bijdraagt aan de schadelijke gevolgen voor het VEN-gebied, geen dienstig argument vormt om af te wijken van het ongunstig advies van ANB en dat bovendien uit de motieven van de bestreden beslissing niet kan worden afgeleid dat de geluidshinder boven het VEN-gebied in significante mate wordt bepaald door de vluchten die vertrekken vanaf de luchthaven van Deurne. De verzoekende partij herhaalt dat de exploitatie van de betrokken helihaven door haar ligging onmiskenbaar leidt tot significante milieuhinder. Daarenboven wordt in de vergunningsaanvraag zelf reeds aangegeven dat er een verstoring zal optreden van de avifauna, maar dat het niet zeker is dat die verstoring significant zal zijn. Het is volgens de verzoekende partij geen vaststaand gegeven dat vogels die kunnen aarden in een gebied dat occasioneel wordt overvlogen, dit nog steeds kunnen wanneer het aantal vliegbewegingen toeneemt met tien vliegbewegingen per dag en 1040 bewegingen per jaar. Het gegeven dat de site en de onmiddellijke omgeving ervan niet gelegen zijn binnen een zone die voor avifauna als belangrijk wordt aanzien, is niet relevant, aangezien wordt verwezen naar de aanwezigheid van een VEN-gebied.

20. De verwerende partij herhaalt in haar laatste memorie dat het aantal toegestane vliegbewegingen uiterst beperkt is, namelijk maximaal 20 per week, terwijl “het advies van ANB uit[gaat] van [een] gemiddeld aantal vliegbewegingen van 3 tot 4 keer per dag met een maximum van 10 keer per 24u”.

21. De tussenkomen partij houdt in haar laatste memorie staande dat de bescherming van de VEN-gebieden niet behoort tot het gemeentelijk belang. Zelfs al zou aangenomen worden dat de gemeente kan opkomen voor de bescherming van een VEN, zou deze bevoegdheid in dit geval uitgeoefend moeten worden door de gemeente Boechout en zou de beslissing van de verzoekende partij om op te komen voor de belangen van het VEN-gebied aangetast zijn door bevoegdheidsoverschrijding.

Ten gronde merkt zij vooreerst op dat de verwerende partij het gunstig advies van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie heeft bijgetreden. Zij herhaalt dat men vraagtekens kan plaatsen bij de methodologie die ANB heeft gehanteerd: (1) er zou worden uitgegaan van het bestaan van permanent lawaai terwijl de hinder van een helikoptervlucht slechts van voorbijgaande aard is, (2) het blijkt niet dat de in het advies vermelde decibels gebaseerd zijn op een geluidsmeting, (3) er zou zijn voorbijgaan aan de hoogte van de overvluchten, en (4) een uitgevoerde geluidsstudie toont aan dat het VEN-gebied niet geraakt wordt door geluidshinder.

22. In haar laatste memorie stelt de verzoekende partij met betrekking tot de ontvankelijkheid van het middel dat na de nietigverklaring van het bestreden besluit de verwerende partij zich opnieuw over de aanvraag zal moeten uitspreken “waarbij zij zich bijkomend rekenschap zou moeten geven van de geluidsimpact op het nabijgelegen VEN-gebied”. Over de grond van de zaak zet zij nog uiteen dat de milieuvergunning werd verleend voor het uitvoeren van maximaal tien vliegbewegingen per dag (maximaal vier nachtelijke vliegbewegingen per maand), dat in het advies van ANB geen melding wordt gemaakt van een permanente geluidsverstoring, dat het Agentschap in een vroeger advies er bovendien op heeft gewezen dat plotse geluiden vaak meer storend zijn voor avifauna dan constante geluiden en dat de omstandigheid dat het aantal potentieel gehinderden als nihil wordt ingeschat niet tot de conclusie leidt dat er geen impact zal zijn op het VEN-gebied.

Beoordeling

Ontvankelijkheid van het middel

23. Een gemeente heeft belang bij een annulatieberoep dat gericht is tegen een milieuvergunning voor een inrichting die op haar grondgebied gelegen is, zeker wanneer zij in de loop van de vergunningsprocedure een ongunstig advies heeft uitgebracht over de aanvraag. Elke onregelmatigheid die van invloed was op de strekking of draagwijdte van de bestreden vergunningsbeslissing, kan in beginsel als ontvankelijk middel worden aangevoerd teneinde de nagestreefde nietigverklaring te bewerkstelligen. Het vijfde middel kan, als het gegrond wordt bevonden, tot de nietigverklaring van de bestreden beslissing leiden omdat de milieuvergunningverlenende overheid de dwingende bepalingen van het natuurbehouddecreet niet mag miskennen. De omstandigheid dat de beschermde natuurwaarden gelegen zijn op het grondgebied van een aangrenzende gemeente, doet daar niets aan af aangezien niet wordt aangetoond dat het betrokken VEN-gebied geen enkele negatieve invloed zal ondervinden door de exploitatie van de met het bestreden besluit vergunde helihaven.

24. Het middel is ontvankelijk.

Gegrondeheid van het middel

25. Artikel 26bis, § 1, van het natuurbehouddecreet verbiedt de bevoegde overheid om een vergunning te verlenen “voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken”.

De artikelen 2 en 3 van de motiveringswet verplichten de overheid in de akte de juridische en feitelijke overwegingen op te nemen die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dit op een afdoende wijze. Het afdoende karakter van de motivering betekent dat de motivering pertinent moet zijn, dit wil zeggen dat ze duidelijk met de beslissing te maken moet hebben, en dat ze

draagkrachtig moet zijn, dit wil zeggen dat de aangehaalde redenen moeten volstaan om de beslissing te dragen.

Wanneer de vergunningverlenende overheid afwijkt van een wettelijk voorgeschreven advies dat door concrete feitelijke en juridische gegevens onderbouwd is, moet zij de redenen daartoe in de vergunningsbeslissing uitdrukkelijk vermelden. In een dergelijk geval mag de vergunningverlenende overheid zich niet beperken tot het niet-gemotiveerd tegenspreken van het betrokken advies, doch dient zij concrete en verifieerbare gegevens aan te reiken op grond waarvan kan worden aangenomen dat het kwestieuze advies niet moet worden gevolgd. Om tegemoet te komen aan de in rechte vereiste motiveringsverplichting, volstaat het niet dat de vergunningverlenende overheid haar beslissing steunt op een ander uitgebracht advies dat zelf niet voldoet aan de gestelde motiveringsvereisten.

26. In haar advies van 10 november 2017 stelt ANB:

“Bespreking aanvraag/herstart

[...]

In het kader van eerdere beroepsprocedure (die nu wordt hernomen) werd door ons Agentschap een ongunstig advies uitgebracht (zie bijlage - kenmerk MA/15-00998) gezien de activiteit op basis van de aangeleverde informatie tot gevolg heeft dat gemiddeld 3 tot 4 keer per dag (met een maximum van 10 keer per 24h) helikoptervluchten over het VEN-gebied (met belang voor avifauna waaronder ook bijlage I soorten van de vogelrichtlijn) mogelijk zijn. Overdag leidt dit tot een verhoging van 15 tot 20 dB(A), 's nachts tot een verhoging van 20 tot 25 dB(A) waardoor de verstoringsgrenswaarde voor avifauna in dit gebied ruim wordt overschreden (achtergrondgeluid momenteel tot 45 dB(A) = +/- grenswaarde voor de meest verstoringsgevoelige soorten).

Aanvullend op voorgaande besluitvorming en eerdere adviesverlening wenst ons Agentschap volgende informatie mee te geven:

[...]

- Verscherpte natuurtoets

Het verlenen van de aangevraagde vergunning waarbij specifiek wordt gekozen voor vliegassen over openruimtegebied en VEN-gebied (dit om de woongebieden te ontzien) leidt tot een significante bijkomende geluidsverstoring (d.i. +15-25 dB(A), daar waar het achtergrondgeluid nu wordt ingeschat op 42-45 dB(A)) en dus onvermijdbare en onherstelbare schade in het VEN-gebied ‘De bossen van de Lauwerijk- en Lachenenbeek’ (meer specifiek Bos van Moretus). Uit de meest recente waarnemingen blijkt dat in het gebied waarnemingen worden genoteerd

van soorten als ijsvogel, zwarte specht en middelste bonte specht (allen bijlage I-soorten Europese vogelrichtlijn). Het voorkomen van oud (Ferrarisbos), structuurrijk bos in dit VEN-gebied impliceert dat het gebied een aanzienlijk belang heeft voor avifauna, wat ook blijkt uit de beschikbare waarnemingen. In de ruime omgeving (radius +5km) bevindt zich geen gelijkaardige boskern (> 50ha aaneengesloten bos). De uitwijkmogelijkheden voor eerder genoemde soorten (en tal van andere soorten waarvoor het gebied een belang heeft) zijn in deze omgeving beperkt tot onbestaande. Vermits de verstoring voornamelijk relevant is voor bosvogels voegt ons Agentschap ter informatie onderstaande figuur toe uit het mer-richtlijnenboek fauna en flora. Uit deze figuur blijkt dat de relatieve dichtheid (bosvogels) daalt vanaf een geluidsbelasting hoger dan 40 dB(A). Hoe hoger deze geluidsbelasting wordt hoe lager de relatieve dichtheid (avifauna) ook zal worden.

[...]

In eerdere adviesverlening werd erop gewezen dat 45dB(A) voor de meest verstoringsgevoelige en 55 dB(A) voor de minst verstoringsgevoelige soorten veelal als grenswaarden voor geluidsverstoring voor avifauna worden genomen. Deze grenswaarden worden bij vergunningverlening overschreden in dit VEN-gebied.

[...]

Bespreking verscherpte natuurtoets

[...]

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat de vergunningsplichtige activiteit onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken”.

27. In het bestreden besluit wordt het ANB-advies niet bijgevalen, op grond van de volgende overwegingen:

“Overwegende dat op 10 november 2017 het ANB naar aanleiding van de heropstart van het dossier opnieuw een ongunstig subadvies verleende waarin gesteld wordt dat onvermijdbare of onherstelbare schade aan de natuur in het VEN-gebied kan worden veroorzaakt;

Overwegende dat het VEN- of habitatrichtlijngebied gelegen is op ongeveer 1.300 meter van de helihaven; dat op deze afstand de helikopters hun vlieghoogte van 305 meter (1.000 voet) bereiken hebben; dat er dus niet laag over het gebied wordt gevlogen;

Overwegende dat de vlieghoogte van 305 meter verplicht is in het controlegebied van Antwerpen gezien de luchthaven van Deurne zich op ongeveer 5 km afstand bevindt; dat ook helikopters die niet aan de onderhavige helihaven zijn gelinkt, op deze hoogte vliegen; dat het toeschrijven van de eventuele verstoring van het VEN-gebied niet alleen kan toegeschreven worden aan de uitbating van onderhavige helihaven gelet ook op de aanwezigheid van de luchthaven van Deurne op korte afstand;

Overwegende dat uit de natuurtoets blijkt dat de site en de ruime omgeving niet gelegen zijn binnen een zone die voor avifauna als belangrijk wordt aanzien;

Overwegende dat de helihaven (inclusief landen en opstijgen) hier het voorwerp van de aanvraag betreft en niet de vliegbewegingen;

Overwegende dat bijgevolg de subadviezen van het ANB niet kunnen worden bijgetreden”.

28. De feitelijke bedenkingen van de verwerende partij dat “niet laag over het gebied wordt gevlogen” en dat “de vlieghoogte van 305 meter verplicht” is, zijn niet van aard de in het licht van artikel 26bis, § 1, van het natuurbehouddecreet relevante bezwaren in het ANB-advies waarbij wordt aangegeven dat de aangevraagde vergunning “leidt tot een significante bijkomende geluidsverstoring (d.i. +15-25 dB(A) [...])” te weerleggen. Overigens blijkt uit dit advies ontegenzeggelijk dat die geluidsverstoring specifiek wordt toegeschreven aan het uitvoeren van helikoptervluchten over de percelen van het VEN-gebied. In de bestreden beslissing wordt de verwachte bijkomende geluidsdruk van 15 tot 25 dB(A) in het VEN-gebied niet, en zeker niet op een onderbouwde wijze, tegengesproken. De overweging in de bestreden beslissing dat “de eventuele verstoring van het VEN-gebied niet alleen kan toegeschreven worden aan de uitbating van onderhavige helihaven gelet ook op de aanwezigheid van de luchthaven van Deurne op korte afstand”, gaat eraan voorbij dat het achtergrondgeluid actueel wordt ingeschat op 42 tot 45 dB(A), dus met inbegrip van de effecten veroorzaakt door de activiteiten van de luchthaven van Deurne. Voorts laat de verwerende partij in de bestreden beslissing na enig argument aan te reiken waaruit zou blijken dat het standpunt van ANB dat een geluidsdrukniveau van 45dB(A) meestal als grenswaarde wordt gehanteerd voor de meest verstoringsgevoelige soorten avifauna, feitelijk onjuist is. De opmerking in de bestreden beslissing dat “uit de natuurtoets blijkt dat de site en de ruime omgeving niet gelegen zijn binnen een zone die voor avifauna als belangrijk wordt aanzien”, ontkracht niet de concrete vaststellingen in het advies van ANB dat in het VEN-gebied soorten zijn waargenomen zoals de ijsvogel, zwarte specht en middelste bonte specht, die opgenomen zijn in bijlage I van de Vogelrichtlijn en dat in het VEN-gebied een “oud (Ferrarisbos), structuurrijk bos” voorkomt, wat “impliceert dat het gebied een aanzienlijk belang heeft voor avifauna” omdat in de “ruime omgeving (radius +5km) [...] zich geen gelijkaardige boskern (> 50ha

aaneengesloten bos)” bevindt, zodat de “uitwijkmogelijkheden voor eerder genoemde soorten (en tal van andere soorten waarvoor het gebied een belang heeft) [...] in deze omgeving beperkt tot onbestaande” zijn. Het motief dat “de helihaven (inclusief landen en opstijgen) hier het voorwerp van de aanvraag betreft en niet de vliegbewegingen”, miskent de rechtsplicht van de vergunningverlenende overheid om bij de beoordeling van de aanvraag rekening te houden met de hinder die onlosmakelijk verbonden is met en haar wezenlijke oorzaak vindt in de voorgenomen vergunningsplichtige activiteiten. Bijgevolg moet bij de beoordeling van een aanvraag voor een helihaven ook rekening worden gehouden met de intrinsieke hinder die veroorzaakt wordt door overvliegende toestellen. In voorliggende zaak wordt overigens niet betwist dat bewust gekozen wordt voor vliegassen over openruimtegebied en VEN-gebied om de woongebieden zoveel als mogelijk te ontzien.

29. Het vijfde middel is gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 2 januari 2018 waarbij het bestuurlijk beroep ingesteld tegen de beslissing van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 11 december 2014, houdende het weigeren van de milieuvergunning aan de nv Heliventure FTO voor het exploiteren van een helihaven, gelegen aan de Fabriekstraat 38 te Lint, gegrond wordt verklaard, de in eerste aanleg genomen weigeringsbeslissing wordt opgeheven en aan de nv Heliventure FTO de gevraagde milieuvergunning, mits naleving van een aantal bijzondere exploitatievoorwaarden, wordt verleend.

2. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 20 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verzoekende partij.

De tussenkommende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zestien december tweeduizend eenentwintig, door de Raad van State, VIIe kamer, samengesteld uit:

Eric Brewaeys,

Pierre Lefranc,

Peter Sourbron,

bijgestaan door

Elisabeth Impens,

De griffier

Elisabeth Impens

kamervoorzitter,

staatsraad,

staatsraad,

griffier.

De voorzitter

Eric Brewaeys