

**Aangifte van overbouwning
door de niet aangevraagde en
niet-vergunde uitbreiding van de start/landingsbaan
op de zate van de R11
en terrein buiten het luchthavengebied**

In het kort:

Tussen de foto's op Geopunt.be uit de periode 2014 en later blijkt dat de verharding van de startbaan werd uitgebreid met ongeveer 160 m² op de zate van de R11 en voorbij de perceelgrens van het luchthavengebied. Op deze zone hebben noch LEM Antwerpen als LOM Antwerpen NV geldige rechten.

Voor deze aanpassing werd geen stedenbouwkundige vergunning gevraagd noch verleend.

In de stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van de tunnel werd in de toelichtingsnota: "Aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor technische of terreinaanlegwerken." ondertekend door ir. Henk Keymeulen, uitdrukkelijk gesteld: *"Aan de baan van de luchthaven Antwerpen niets zal aangepast worden ter gelegenheid van deze werken. Alleen de baanstrook zal door de bouw van de tunnel vrij van verkeer worden gemaakt, (...)."*

Dit laatste werd op volgende wijze, eveneens uitdrukkelijk, hernomen door de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar in haar beslissing van 29 januari 2013: *"Aan de start/landingsbaan van de luchthaven Antwerpen niets zal aangepast worden ter gelegenheid van deze werken. Deze verbintenis van de Vlaamse Regering werd hernomen in artikel 1 van de overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de gemeente Borsbeek van 19 januari 2006. Het gaat dus helemaal niet om een verlenging van de start- en landingsbaan."*

De exacte datum van de overbouwning is niet gekend, maar is te situeren tussen begin 2014 en begin 2015.

Volgens info bekomen van beleidsverantwoordelijken zou de startbaan ook "gelift" zijn tezamen met de overbouwning van de R11. Dit is door ons evenwel niet verifieerbaar van op afstand met de ons ter beschikking staande middelen.

Vastgestelde feiten:

Uit het tegensprekelijk opmetingsverslag van 16 september 2016 blijkt dat er asfaltverharding werd aangebracht op de plaats waar vóór de bouw van de tunnel het bovengrondse deel van de Frans Beirenslaan lag.

De zate van de Frans Beirenslaan vormde toen en op dit ogenblik nog steeds de perceelscheiding met het luchthavengebied.

Dit tegensprekelijk opmetingsverslag werd opgesteld door:

- *Wijnand Vanhille, landmeter, hoofddeskundige, van de afdeling Algemene Technische Ondersteuning van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;*
- *Marijn Palmans, wettig beëdigd voor de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen, ingeschreven op de federale lijst van landmeter - experts onder nr. LAN/ 14 1593, namens de BVBA Bernaerts & Palmans;*
- *Inge Van den Plas, wettig beëdigd voor de rechtbank van eerste aanleg te Mechelen, ingeschreven op de federale lijst van landmeter - experts onder nr. LAN/04 0418.*

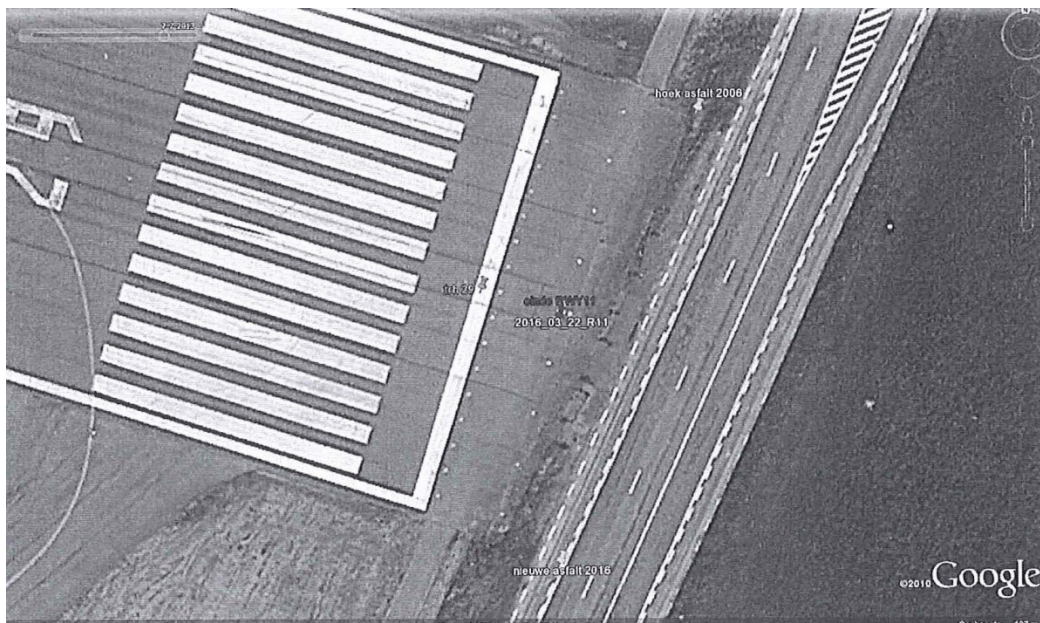
Hun verslag droeg de titel “Vlaamse Gewest en Gemeente Borsbeek Tegensprekelijke expertise van de startbaan van de Internationale Luchthaven Antwerpen”.

Hun opdracht bestond uit:

- *Bepalen van de huidige lengte van de startbaan, de ligging van drempel 29 van de Internationale Luchthaven Antwerpen en deze vergelijken met de historische gegevens uit 2006.*
- *Onder de vorm van een college de nodige opmetingen en berekeningen gezamenlijk uitvoeren om vervolgens in consensus tot één besluit te komen.*

In hun verslag gebruikten ze zowel Geopunt-foto's als Google-foto's.

Op basis van ondermeer volgende Google-foto's (voorkomend op pagina 37 en 38 van hun verslag) zullen ze besluiten dat de bovenhoek van de startbaan niet is verplaatst, maar de onderhoek wel. Zie de aanduidingen op beide navolgende foto's “**hoek asfalt 2006**” en “**nieuwe asfalt 2016**”.



(Google-foto 7/7/2013 uit het verslag van de landmeters op pagina 37)



(Google-foto 1/10/2015 uit het verslag van de landmeters op pagina 38)

De vaststelling dat er nieuwe asfalt werd gelegd op de zate van de Frans Beirenslaan verwoorden zij als volgt in hun verslag (pagina 37):

11. Het college van deskundigen moet besluiten dat het einde van RWY 11 en **de bovenhoek van de asfaltbestrating niet verplaatst werden.**

12. Het college van deskundigen stelt vast dat na de afwerking van de R 11 de asfaltverharding langs de zijde van Borsbeek afgeschaapt en terug aangelegd werd. **De asfaltverharding recht werd afgewerkt i.p.v. schuin.**

De Geopuntfoto's, die we zelf kopieerden uit de web toepassing van de Vlaamse Overheid "geopunt.be", bevestigen deze vaststelling van de landmeters in hun tegensprekelijk verslag.

Geopuntfoto 1 hieronder geeft de situatie weer nà begin 2015. De dunne gele lijntjes zijn de onderliggende perceelgrenzen. Een deeltje van de perceelgrens van het luchthavengebied en de R11 hebben we zelf omwille van de duidelijkheid geaccentueerd.

De nieuwe verharding met asfalt werd onmiskenbaar buiten het luchthavengebied aangebracht.



(Geopunt foto 1)

De Geopuntfoto uit de periode 2014 met dezelfde coördinaten maakt de overbouwning duidelijk:



(Geopunt foto 2)

Er is bijgevolg geen discussie mogelijk over deze feiten gelet op de vaststelling door de beëdigde landmeters en de bevestiging ervan op de web toepassing van de Vlaamse Overheid “geopunt.be”.

Volgende besluiten dringen zich dan ook op:

Volgens foto Geopunt2 op pagina 4 eindigde de verharding van de startbaan in 2014 exact op de perceelgrens tussen het luchthavengebied en de R11. Dit blijkt uit de kaart met perceelgrenzen.

Volgens foto Geopunt1 op pagina 4 is er een recht trekking van de verharding door buiten het terrein van de luchthaven op de zate van de R11 asfaltverharding te plaatsen.

De startbaan vormt geen rechte hoek met de R11. Op scherm gemeten bedraagt de afwijking ongeveer 7,5°.

De “bovenhoek” lag en ligt nog steeds exact op de perceelgrens zowel voor als na de recht trekking, zoals tegensprekelijk werd bevestigd door de beëdigde landmeters.

Als gevolg van die zogenoemde recht trekking werd de onderhoek met ongeveer 6,5 à 7 meter verplaatst buiten het luchthavengebied in de richting van Borsbeek, zoals ook aangeduid op de foto's voorkomend op pagina 37 en 38 van het landmeterverslag. Deze foto's uit dit verslag werden geciteerd en weergegeven op pagina 3 hiervoor.

De meting van deze verschuiving met de tools op Geopunt.be stemt overeen met een berekening op basis van de hoekafwijking van 7,5° tussen de luchthavengrens/R11 en de startbaan: $\text{tg}(7,5^\circ) \cdot 50 \text{ m} = 6,58 \text{ m}$.

De asfaltering zelf van de startbaan is breder dan de nuttige breedte van 45 meter. Deze bedraagt 50 meter. Rekening houdend met een verplaatsing van ongeveer 6,5 meter op de zate van de R11 richting Borsbeek betekent dit dat de start/landingsbaan met een oppervlakte van minstens 162,5 m² werd uitgebreid op terrein dat op alle ingediende plannen en gewestplannen niet tot de luchthaven behoort.

Zowel

- de toelichtingsnota bij de “Aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor technische of terreinaanlegwerken.” ondertekend door ir. Henk Keymeulen;
- als de eigenlijke stedenbouwkundige vergunning van 29 januari 2013, verleend door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar;
- als het beschrijvend bestek voor de aanneming van de werken,

stellen dat ***“Aan de baan van de luchthaven Antwerpen niets zal aangepast worden ter gelegenheid van deze werken.”***

Hierdoor rijst er een vermoeden, dat die opdracht tot aanpassing van de start/landingsbaan en inname van niet-luchthaventerrein welwetend en zeer bewust met miskenning van de stedenbouwkundige vergunning werd gegeven – voorlopig – door een onbekende.

Het gaat immers niet zomaar om een asfalteringsmachine die “per ongeluk” wat te veel asfalt legde nadat de *“asfaltverharding langs de zijde van Borsbeek afgeschraapt en terug aangelegd werd”*. Om

deze asfaltering buiten de perceelgrens van de luchthaven te kunnen uitvoeren was er ook bijkomende nieuwe fundering nodig, en zo iets vraagt voorbereiding en dus voorbedachtheid.

Overigens werden er ter gelegenheid van deze “afschraping” toch net iets meer werken uitgevoerd, dan wat men zou kunnen verstaan uit “*Aan de baan van de luchthaven Antwerpen niets zal aangepast worden ter gelegenheid van deze werken*” zoals het werd “beloofd” en “vergund”.

Zo laten de foto’s die de landmeters in hun verslag gebruiken (pagina 3 hiervoor) duidelijk blijken dat de Threshold lights en Runway End lights samengevoegd werden, waardoor ook drempel 29 kon worden verplaatst richting Borsbeek. Deze signaallichten werden ingewerkt in de start/landingsbaan. Ook dat vraagt voorbereiding en planning en dus voorbedachtheid.

Uit “geopuntfoto 1” op pagina 4 hiervoor blijkt duidelijk dat de onderhoek van drempel 29 nu zelfs over de perceelgrens ligt, dus buiten het luchthaventerrein en op de zate van de R11.

Door deze overtreding wordt de rechtsorde op een voor ons schokkende wijze geschonden door onze eigen overheid. Dit gebeurde door op een verdoken wijze uitdrukkelijk verboden uitbreidingen te doen aan de start/landingsbaan van de luchthaven van Deurne, waarvan de overheid in haar vergunningsaanvraag uitdrukkelijk beloofde om dit niet te doen.

En erger nog: we moesten vaststellen dat deze verboden uitbreiding werd uitgevoerd op terrein dat zelfs niet tot de luchthaven behoort.

Als belanghebbende partij “VZW Verlenging Nooit”, als vertegenwoordiger van inwoners rondom de luchthaven, vragen wij de onmiddellijke verwijdering van deze overbouwning op luchthavenvreemd terrein samen met de gepaste strafrechtelijke betuigeling van dit vermeende bouw misdrijf.

Wij vragen ook om in deze zaak te worden geregistreerd als “benadeelde derde”.

Goedgekeurd om te worden ingediend bij de dienst
AIHRO Antwerpen,
Lange Kievitstraat 111/113 bus 55,
2018 Antwerpen

Vremde, 19 juni 2018,
De raad van bestuur van VZW Verlenging Nooit:

Theo Van Herck, voorzitter,

Carlo Heulens, ondervoorzitter,

Bert Leemans, woordvoerder,

Anne Van Laethem, secretaris,

Daisy Snoecks, penningmeester-ledenadministrator.