

Verzoek tot vernietiging

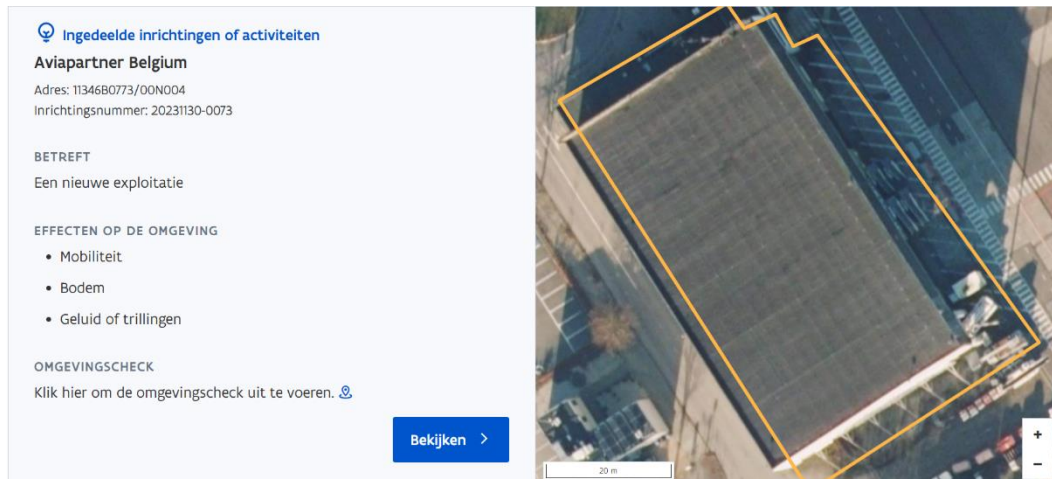
De vzw Verlenging Nooit (verder aangeduid als 'Verlenging Nooit'), met maatschappelijke zetel in 2531 Vremde, Weverstraat 85, ondernemingsnummer 0475.496.176, verzoekt de vernietiging van het besluit van de deputatie van de provincie Antwerpen (verder aangeduid als 'de deputatie') van 28 maart 2024 dat aan de NV Aviapartner Belgium (verder aangeduid als 'Aviapartner'), Nationale Luchthaven van Brussel SN, 1930 Zaventem, een vergunning verleent voor:

- de opslag van een brandbare vloeistof
 - inrichtingen die wisselspanning opwekken
 - accumulatoren
 - de stalling van 23 voertuigen
 - een werkplaats voor het uitvoeren van kleine herstellingen en onderhoud aan de voertuigen
 - de opslag van 50 kg gevaarlijke producten in kleine verpakkingen en
 - de bewerking van metalen met diverse kleine handgereedschappen
- op het luchthaventerrein te 2100 Deurne, Luchthavenlei z/n.

De betekening van het besluit van de deputatie gebeurde op 15 april 2024.

Gegevens van het dossier:

- referentie omgevingsloket: 2022159504
- referentie provincie: OMBER-2023-0777
- de ingedeelde inrichting is bij het laatste openbaar onderzoek (verder: OO) gekend onder inrichtingsnummer 20231130-0073 met als locatie 11346B0773/00N004



- de bestreden beslissing vermeldt echter een ander inrichtingsnummer 20221129-0060, hoewel het gepubliceerde inrichtingsnummer op het omgevingsloket wel degelijk 20231130-0073 is (zie schermafdruck van 27 mei 2024 hierboven). Deze schermafdruck is gelijk aan een schermafdruck van 17 februari 2024, gemaakt tijdens het nieuwe OO na wijziging van de inhoud.

Bijlage 1: Beslissing deputatie.

Het belang van Verlenging Nooit

In juli 1998 werd de feitelijke vereniging 'Verlenging Nooit' opgericht naar aanleiding van de toen opnieuw actueel geworden plannen om de startbaan van de luchthaven Antwerpen-Deurne te verlengen. In 2001 ontstond uit die feitelijke vereniging de vzw Verlenging Nooit.

Verlenging Nooit heeft als statutair doel:

“De vereniging heeft tot doel de bescherming van het leefmilieu, verbetering van de leefkwaliteit en de bescherming en de vrijwaring van de goederen en de gezondheid van de inwoners van de provincie Antwerpen, en met name de gemeenten Boechout, Vremde, Borsbeek, Mortsel en de stad Antwerpen en haar districten, die hinder ondervinden of zouden kunnen ondervinden van de huidige en toekomstige activiteiten van de luchthaven te Deurne-Antwerpen” (art. 3)

Hetzelfde artikel verduidelijkt op een niet-limitatieve manier welke initiatieven Verlenging Nooit kan nemen om dit doel te bereiken:

- “a) al het mogelijke doen om de uitbreiding van de luchthaven, de verlenging van de startbaan en de ondertunneling van de Krijgsbaan te verhinderen;*
- b) voor de klassering van Fort 3 en bescherming van de omgeving ijveren;*
- c) alle evenementen en acties ondernemen, ook juridische, om het doel te helpen realiserend, zich partij stellen in elke procedure aangaande de uitbatings- en exploitatievoorwaarden van de luchthaven Deurne-Antwerpen of in eender welk dossier met betrekking tot de luchthaven Deurne-Antwerpen*
- e) gewestplanwijzigingen aanvragen en beschermingsaanvragen indienen en meer algemeen alles wat betrekking heeft op de ruimtelijke ordeningsproblematiek;*
- f) regelgeving en wetgeving met betrekking tot het luchthavenbeleid in het algemeen en de luchthaven Deurne-Antwerpen in het bijzonder op gemeentelijk, gewestelijk, federaal en Europees vlak beïnvloeden;*
- g) sensibiliseringsacties voeren met inbegrip van publicaties, voorlichtingsavonden, seminars, studiedagen en dergelijke;*
- h) medewerking verlenen aan alle initiatieven die haar doelstelling nastreven, alsook de financiering ervan en samenwerken met private, zowel als publieke rechtspersonen in dit verband;*
- i) fondsen werven en beheren of alle legaten en schenkingen aanvaarden tot verwezenlijking van de doelstelling;*
- j) alle roerende en onroerende goederen verwerven en beheren;*
- k) woordvoerder zijn van haar leden, omwonenden en sympathisanten onder meer via vertegenwoordiging in formele en informele overlegorganen en drukkingsgroepen.”*

Verlenging Nooit volgt de situatie van de luchthaven al jarenlang en treedt in rechte op wanneer dit noodzakelijk blijkt voor de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel. Haar belang bij die procedures werd steeds en zelfs uitdrukkelijk aanvaard.

Bijlage 2: Statuten van de vzw.

De luchthaven legt al een zware last op de inwoners van de gemeenten en districten errond: luchtvervuiling (uitstoot van fijnstof en ultrafijnstof, NO_x en looduitstoot), lawaaivervuiling veroorzaakt door de landende, opstijgende en warmdraaiende vliegtuigen, geurhinder veroorzaakt door kerosine en andere brandstoffen.

De lopende procedure voor een nieuwe omgevingsvergunning voor de luchthaven voorziet in een verhoging van het aantal vliegbewegingen, waardoor de hinder voor de bewoners in de ruimere omgeving van de luchthaven fors zal toenemen en hun leefkwaliteit navenant zal afnemen.

Bij de-icing van de vliegtuigen komen gevaarlijke stoffen vrij zoals Aviapartner het zelf aangeeft in de omgevingsvergunningsaanvraag.

De de-icingproducten kunnen afvloeien naar de parkvijver in het nabije Boekenbergpark, sinds 1974 een beschermd cultuurhistorisch landschap waarin ook een zwemvijver werd aangelegd. Een bijkomende belasting van mens en milieu moet dan ook worden vermeden.

Verlenging Nooit heeft dus zeker een gerechtvaardigd belang bij deze procedure.

Beslissingen woonplaatskeuze en betaling rolrecht

Het bestuursorgaan van de vzw Verlenging Nooit nam beslissing over dit verzoek tot vernietiging op 28 mei 2024.

Tevens beslist het NN aan te stellen als gemachtigde om de vzw te vertegenwoordigen.

Voor deze procedure kiest Verlenging Nooit woonplaats bij NN

Bijlage 3: Samenstelling bestuursorgaan van de vzw – publicatie in het Staatsblad.

Bijlage 4: Verslag van de vergadering van het bestuursorgaan van 28 mei 2024.

Bijlage 5: Volmacht van de vzw aan NN.

De Verlenging Nooit schreef het rolrecht van 200 € over op rekeningnummer BE17 3751 1175 7621 van DBRC - Fonds Bestuursrechtscolleges.

Bijlage 6: Bewijs van overschrijving van het rolrecht.

Uiteenzetting van de feiten en de middelen

De feiten

Aviapartner vroeg op 1 december 2022 een omgevingsvergunning aan.

Op 16 maart 2023 werd de aanvraag volledig en ontvankelijk verklaard met volgende omschrijving:

Ligging van het project:	Luchthavenlei zonder nummer (zn) te 2100 Deurne (Antwerpen)
Kadastrale gegevens:	afdeling 32 sectie B nr. 773N4
Vergunningsplichten:	Exploitatie van ingedeelde inrichtingen of activiteiten
Voorwerp van de aanvraag:	het afhandelen van vliegtuigen - werkzaamheden, het opslaan van producten en voertuigen in loods 100 op de Antwerpse luchthaven

Dezelfde gegevens kwamen ook voor op de aanplakking, waarna een OO liep van 24 maart tot 22 april 2023. Dat OO moest worden overgedaan van 12 mei tot 10 juni 2023 wegens de niet tijdige aanplakking van de vergunningsaanvraag (verder: VA), evenwel zonder wijzigingen aan het aanvraagdossier.

De ontvankelijk- en volledigverklaring van 16 maart 2023 en de latere aanplakkingen lichtten de aangevraagde activiteit, het afhandelen van vliegtuigen, toe als volgt:

“Aviapartner Belgium NV staat op Antwerp Airport in voor de afhandeling van vliegtuigen. Zo zorgen zij voor het laden en lossen van de bagage, het vervoer van de passagiers van- en naar het vliegtuig. Voor het vliegtuig kan vertrekken, worden de toiletten leegge maakt en wordt de watertank bijgevuld.

In de winterperiode worden de vliegtuigen/trappen ook ijsvrij gemaakt door ze te besproeien met vliegtuig-deicer.”

Op de locaties:

“ter hoogte van hanger 100, parking airside en de landingsbaan van Antwerp Airport”

Bijlage 7.0: Voorwerp van de aanvraag.

De aangevraagde activiteit werd in het oorspronkelijke aanvraagdokument *“Effecten op de omgeving”* als volgt voorgesteld:

“De activiteiten op de locatie worden 7d/7d, 24u/24u uitgevoerd (deicing-activiteiten enkel tijdens het winterseizoen vanaf november-april), er wordt gewerkt volgens een ploegensysteem. Er zijn in totaliteit voor Aviapartner Belgium ongeveer een 25 tal personen werkzaam op Airport Antwerp.”

Bijlage 8: Effecten op de omgeving.

Volgens de VA gaat het om een nieuwe exploitatie: in het document *“HISTORIEK_MILIEU 29 november 2022 223705”* bevestigt Aviapartner over geen eerdere milieuvergunningen te beschikken.

In het eerste bezwaarschrift van 21 april 2023 wees Verlenging Nooit op een aantal tegenstrijdigheden en onduidelijkheden in de VA.

Verlenging Nooit voerde aan dat wel degelijk afvalstoffen ontstaan bij de-icing van vliegtuigen en trappen, onder meer bij het aanmaken en het gebruik van het de-icingmengsel, zoals omschreven in het document *“03_Bijlage C6_Materialen en processen-20221129”*.

De grootte van de lekbakken voor de de-icingproducten was niet gekend zodat het niet zeker was of die bij een breuk of lek niet zouden overstromen.

De activiteiten waren voor een deel gepland op andere percelen dan het enige perceel dat de VA vermeldde: *“afdeling 32 sectie B nr. 773N4”*.

Bijlage 9: Eerste bezwaarschrift.

Bijlage 10: Document – Materialen en processen.

Tijdens het nieuw OO diende Verlenging Nooit op 5 juni 2023 aanvullend bezwaarschrift in met volgende bezwaren:

- de locatie voor de items 3 en 4 op het plan *“05_Bijlage C8 Uitvoeringsplan hangar-20221129”* zich bevindt op een ander perceel dan het aangevraagde, namelijk op perceel 773W4,

- de op het Omgevingsloket gepubliceerde VA doet door de vermelding “wijziging” op de pagina “Rubriekentabel” op een verwarrende wijze uitschijnen dat er een vroegere (maar onbekende) vergunning zou bestaan,
- Aviapartner had reeds op 1 augustus 2017 over een vestiging op de luchthaven van Antwerpen ¹ en voerde kennelijk al veel langer de activiteiten uit waarvoor pas in december 2022 een vergunning werd gevraagd.

Bijlage 11: Aanvullend bezwaarschrift

Op 11 augustus 2023 verleende het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen (verder: CBS) de gevraagde omgevingsvergunning voor het stallen van voertuigen, de opslag van brandbare producten en een werkplaats in een loods op de luchthaven. De activiteit “afhandeling van vliegtuigen”, waaronder de de-icingactiviteiten, zijn niet vermeld in het besluit van het CBS.

Behoudens de bezwaren over de grootte van de lekbakken wees het CBS alle bezwaren van Verlenging Nooit van de hand. Nochtans staat in het hoofdstuk “Omgevingstoets” van het CBS-besluit het volgende:

“Het besproeien van de vliegtuigen met het de-icingproduct zorgt op de landingsbaan voor potentieel verontreinigd hemelwater. De lozing en voorbehandeling van het water afkomstig van de landingsbaan worden vervat in de vergunning van de luchthaven zelf.”

De locatie “landingsbaan” werd vermeld in het document *Voorwerp van de aanvraag*.

Bijlage 7.0: Voorwerp van de aanvraag.

Het CBS wist wel degelijk dat de opslag van de-icingproducten niet werd aangevraagd op het vergunde perceel 773N4, maar wel in openlucht en derhalve buiten het perceel van de loods:

“De opslag in openlucht maakt dat hemelwater de lekbakken zal vullen, waardoor deze hun functie verliezen.”

Tegen deze vergunning diende Verlenging Nooit op 15 september 2023 een beroepschrift in bij de deputatie. De beroepsgrievens hadden betrekking op volgende feitelijkeheden:

1. De oncontroleerbare overschrijding van de beslissingstermijn inzake de ontvankelijk- en volledigverklaring van de VA.
2. De aanvrager heeft – volgens haar eigen verklaring aan de KBO ² – sedert 1 augustus 2017 een vestiging op de luchthaven. De VA bevat zelfs geen regularistieaanvraag van de bestaande toestand.
3. Hoewel het CBS op 4 maart 2016 besliste voortaan nog slechts nieuwe vergunningen af te leveren nadat er voor de ganse luchthavensite een masterplan werd opgemaakt, leverde het toch een vergunning aan Aviapartner.
Bijlage 3 op pagina 14 van het beroepschrift toont aan dat er een masterplan bestaat, dat evenwel geheim wordt gehouden.

¹ <https://kbopub.economie.fgov.be/kbopub/toonvestigingsps.html?vestigingsnummer=2267285225>

² <https://kbopub.economie.fgov.be/kbopub/toonvestigingsps.html?vestigingsnummer=2267285225>

4. De vergunning werd afgeleverd voor het gebruik van een onbekend product.
5. Omdat het dossier geen enkele toelichting bevatte in verband met de werkelijk gebruikte producten voor de-icing, deed Verlenging Nooit zelf opzoeken waaruit bleek dat de-icingproducten wel degelijk milieu verstorend kunnen zijn. Onder meer onderzoeken door de Universiteit van Luik toonden aan dat de “wintervervuiling” van de luchthaven van Luik mee afkomstig is van de gebruikte de-icingproducten. Vooral het type II liet een stijging zien van PFAS en PFOS in het regenwater.³

Verlenging Nooit weet dat dit geen bewijs is van werkelijke vervuiling, wel van het reële gevaar van vervuiling. Door hier helemaal aan voorbij te gaan handelde het CBS onvoorzichtig, het gaf een “blanco” vergunning voor het gebruik van een onbekend en potentieel gevaarlijk product.

Door het feit dat het om onbekende chemische stoffen ging was de argumentatie van het CBS: *“De Reach-verordening is hier niet van toepassing, wat blijkt uit het onderwerp en inhoud van de projectaanvraag”* geenszins onderbouwd.

6. Dat onbekend product zou volgens de bestreden vergunning worden gebruikt op de startbaan, in overeenstemming met de locatie vermeld in het document voorwerp van de aanvraag. Doordat de luchthaven twee parallelle startbanen heeft, één in gras zonder afvoer en één in asfalt met afvoer naar het oppervlaktewater van de Boekenbergparkvijver, was het besluit onduidelijk en gebrekkig. Dat was zeker het geval doordat geen enkel perceel werd vermeld waarop deze aangevraagde activiteit zou plaatsvinden.

Bijlage 7.0: Voorwerp van de aanvraag.

7. Bijlage 2 van het beroepsschrift (pagina 12 en 13) toont aan dat het destijds enige ingediende plan op een verwarrende wijze meer omvat dan het aangevraagd perceel 773N4 en ook delen bevat van het perceel 773W4, waarvoor geen vergunning wordt aangevraagd.

Bijlage 14: Uitvoeringsplan hangar

8. GOP-Antwerpen stelde de exploitatie van de luchthaven wel degelijk moest worden beschouwd als een milieutechnische eenheid en schreef dat: *“De noodzaak om de cumulatieve effecten en risico’s mee te beschrijven en waarderen, staat een eventuele vergunning van voorliggend project echter niet in de weg.”* Verder ging GOP er volledig aan voorbij dat de cumulatieve effecten en risico’s niet werden beschreven, laat staan geëvalueerd.

Bijlage 13: Beroepsschrift.

³ <https://meetingorganizer.copernicus.org/EGU23/EGU23-2642.html> “In particular, contaminations with PFAS compounds have been detected in stormwater basins in the airport area with maximum values reaching up 490, 330 and 250 ng/L for PFECHS, PFPeA and 6:2 FTS respectively. Other contaminants of emerging concerns such as alkylphenols and organophosphate flame retardants have been detected as well.”

Te vertalen als:

“In het bijzonder zijn verontreinigingen met PFAS-verbindingen gedetecteerd in regenwaterbassins in het luchthavengebied, waarbij maximale waarden oplopen tot respectievelijk 490, 330 en 250 ng/L voor PFECHS, PFPeA en 6:2 FTS. Andere verontreinigingen die aanleiding geven tot bezorgdheid, zoals alkylfenolen en organofosfaat-vlamvertragers, werden eveneens gedetecteerd.”

Ten gevolge van het beroepsschrift vroeg de vergunningverlenende overheid (verder: VVO) op 23 november 2023 aan Aviapartner de volgende punten snel te willen uitklaren:

- *“Wanneer het plan “loods 100” vergeleken wordt met de locatie intekening in het loket, blijkt dat de opslag van de-icing product en de de-icing units (nr 3 en 4 op plan) zich buiten het aangevraagd perceel 773N4 bevinden. Alle betroffen percelen dienen in het loket aangeduid te worden.*
- *Hoe wordt voorkomen dat de lekbakken van de de-icingproducten zich zullen vullen met de regenwater en daardoor onvoldoende opvang capaciteit zullen bevatten?*
- *Gelieve de MSDS-fiche van het de-icingproduct toe te voegen, alsook de locatie waar het product gebruikt zal worden op de luchthaven.”*

Bijlage 15: Verzoek provincie.

Daarop dient de aanvrager nieuwe stukken in.

Op 18 januari 2024 beslist de deputatie daarover:

“Wegens wijziging plannen is er nieuw openbaar onderzoek noodzakelijk, de uiterste beslissingstermijn wordt met 60 dagen verlengd conform art 66§2 van het omgevingsvergunningsdecreet.”

Bijlage 16: Deputatiebesluit.

De deputatie steunde haar beslissing op het *“Geïntegreerd advies van de POVC – zitting 14 december 2023”* over de *“ingedeelde inrichting (...) gekend onder inrichtingsnummer 20221129-0060 en wordt geëxploiteerd door de aanvrager.”*⁴

Het derde OO liep van 16 februari tot 16 maart 2024.

Op 12 maart 2024 diende vzw Verlenging Nooit een nieuw bezwaarschrift in:

1. De pagina *“inhoud van de aanvraag”* bij dit nieuw OO op het omgevingsloket vermeldt nog steeds één perceel: 11346B0773/00N004 met de duidelijke vermelding dat het om *“een nieuwe exploitatie”* gaat met als inrichtingsnummer 20231130-0073 (zie schermafbeelding op pagina 1 van dit verzochtschrift).
2. Niet alleen het ingediend plan, maar ook 4 bijlagen werden gewijzigd en uitgebreid en er werden 3 nieuwe documenten aan de VA toegevoegd.
3. De gewijzigde *Bijlage C1 bij de aanvraag omgevingsvergunning* meldt nog steeds dezelfde activiteit aan: *“Voor het vliegtuig kan vertrekken, worden de toiletten leeggemaakt en wordt de watertank bijgevuld. In de winterperiode worden de vliegtuigen/trappen ook ijsvrij gemaakt door ze te besproeien met vliegtuig-deicer.”*
Maar onderaan de eerste pagina wordt nu een heel andere locatie opgegeven: *“De-icing-activiteiten worden uitgevoerd op de Apron 1 (standplaats van de vliegtuigen)”* en dus niet op de startbaan, wat door de vergunning afgeleverd door het CBS op 11 augustus

⁴ De POVC merkt dus op dat het over een lopende exploitatie gaat: *“wordt geëxploiteerd”* (pagina 1 van het advies). Voor die exploitatie is echter geen lopende omgevingsvergunning gekend.

2023 evenwel voor waar werd aangenomen.

Bijlage 7.1: Voorwerp van de aanvraag en bijlage 12: Besluit CBS

4. Verlenging Nooit stelde vast dat in de nieuwe plaatsbepaling de gebruikte standplaatsen verspreid zijn over vier verschillende percelen. Deze werden gedetailleerd opgesomd en weergegeven op pagina 8 tot 11 van het bezwaarschrift. Die percelen worden echter nergens in de nieuwe VA vermeld.
5. Aviapartner voegt twee documenten toe die blijkbaar gaan over de samenstelling van de gebruikte de-icingpreparaten. Het document *“07A_Extra bijlage-MSDS Cryotech Polar Guard II type II (eng)”* is in strijd met het Decreet taalgebruik tussen bestuursdiensten en particulieren in het Engels gesteld. De POVC en de deputatie hadden daardoor geen rekening mogen houden met dat document.
6. De samenstelling van het de-icingproduct wordt slechts voor 50 % van het volume bekend gemaakt. Bovendien wordt dat product volgens de uitleg ook nog eens “onverdund” gebruikt.

Bijlage 7.1: Voorwerp van de aanvraag.

De POVC en de deputatie hadden hierdoor onvoldoende informatie om een zorgvuldige beoordeling te kunnen maken. Hun “OK” voor de de-icingproducten was daardoor onwettelijk.

7. De POVC stelde in haar advies, gevoegd bij de beslissing van 18 januari 2024: *“Gelet op het feit dat Aviapartner geen bestaansreden heeft zonder de luchthaven, dient er te worden geoordeeld dat er wel degelijk sprake is van een milieutechnische eenheid”*. Er is echter geen MER voor deze milieutechnische eenheid gekend, noch toegevoegd aan de VA.
8. Verlenging Nooit voerde verder aan: *“Het is dan ook gepast dat de POVC ingevolge zijn wettelijke verplichtingen inzake misdrijven vastgesteld tijdens de uitoefening van haar functie, de hiervoor opgemerkte “onvergunde opslag en gebruik” meldt aan de bevoegde dienst handhaving, die daarvan na onderzoek een proces-verbaal kan opstellen.”*

De deputatie nam een beslissing op 28 maart 2024. De gouverneur ondertekende haar op zondagavond 14 april 2024. De volgende morgen op 15 april 2024 werd de vertegenwoordiger van de vzw, Anne Van Laethem, per e-mail in kennis gesteld van de beslissing.

De middelen

1. De deputatie verleende een vergunning voor iets wat niet werd aangevraagd

In de bestreden beslissing staat onder de titel *“Omschrijving van de wijziging/verduidelijking van de vergunningsaanvraag door de aanvrager in beroep”* volgende tekst:

“De aanvrager wijzigde en verduidelijkte tijdens de beroepsprocedure op 4 december 2023 zijn vergunningsaanvraag als volgt:

- toevoegen deel van kadastraal perceel 773/ W004 i.v.m. opslag van voertuigen.”

Verder verwees de bestreden beslissing naar een ander inrichtingsnummer dan opgenomen in de VA op het omgevingsloket:

“De ingedeelde inrichting is gekend onder inrichtingsnummer 20221129-0060 en wordt geëxploiteerd door de aanvrager.”

Het inrichtingsnummer is 20231130-0073 met als locatie 11346B0773/00N004 (zie afbeelding pagina 1). Dit nummer staat in de huidige VA, raadpleegbaar op het omgevingsloket, en werd ook vermeld bij het OO van 16 februari tot 16 maart 2024. Noch het inrichtingsnummer 20221129-0060, noch het perceel 773/ W004 worden daarin vernoemd.

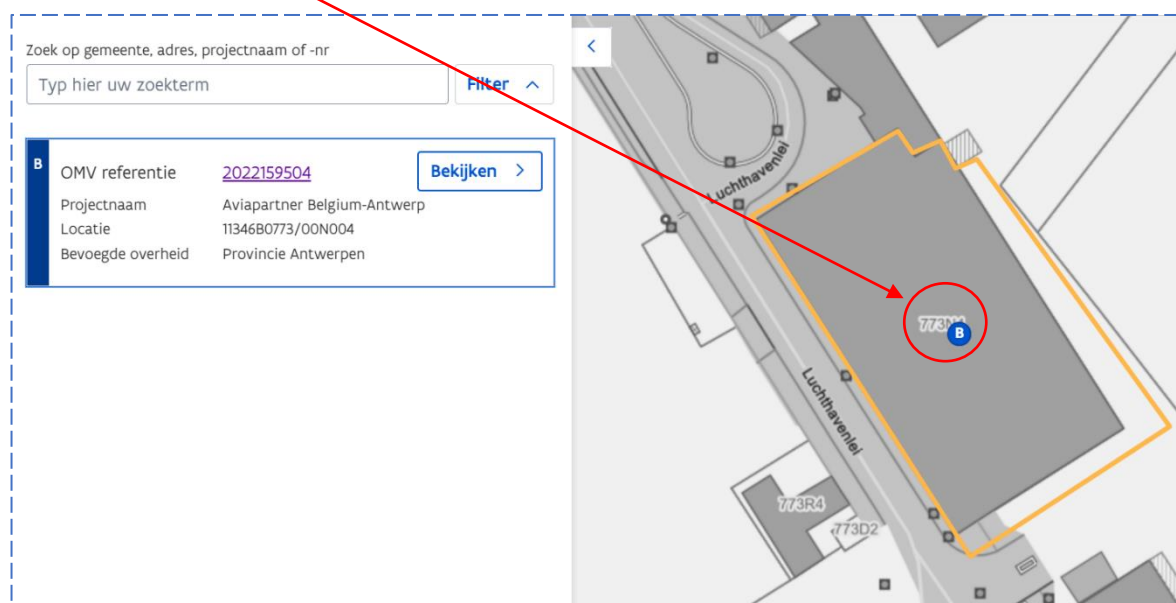
Nochtans vroeg de VVO op 23 november 2023: *“Alle betroffen percelen dienen in het loket aange-
duid te worden (...) alsook de locatie waar het product gebruikt zal worden op de luchthaven.”*

[Bijlage 15: Verzoek provincie.](#)

Het gaat over minstens vier percelen die volgens het verzoek van VVO in de VA moesten worden opgenomen: 11346B0752/00B000, 11346B0769/00E000, 11346B0771/00G000 en 11346B0773/00W004. Deze percelen worden weergegeven in de bijlage van het aanvullende bezwaarschrift op pagina 8 tot 11

[Bijlage 17: Bezwaarschrift in beroep – bijlagen.](#)

De dubbelzinnigheid met betrekking perceel 773W4, dat niet expliciet wordt vermeld in de VA, noch in de verleende vergunning, is niet aanvaardbaar. Er wordt van het betrokken publiek verwacht dat het zelf de gele lijnen op de luchtfoto tracht te interpreteren, terwijl op de eerste pagina van het omgevingsloket maar één perceel wordt vermeld, namelijk het effectief aangevraagde perceel 773N4:



(schermafdruck beginpagina van 26 mei 2024 en gelijk aan deze in het OO van 16 februari tot 16 maart 2024)

De VA vermeldt maar één locatie – ook na de wijzigingen van diverse bijlagen en plannen – namelijk het perceel 11346B0773/00N004 of verkort 773N4. Vermoeden of veronderstellen dat er meer wordt aangevraagd zonder dat de aanvrager deze percelen expliciet vermeldt is niet aanvaardbaar en nijgt naar machtsoverschrijding.

De uitbreiding in een beslissing tot niet aangevraagde elementen wordt door de RvVb niet zomaar aanvaard. Hij stelt daarover duidelijk dat:

“de bevoegde overheid de aard en het voorwerp van het verzoek tot bijstelling, die de beoordelings- en beslissingsvrijheid begrenzen, niet (naar goeiddunken) kan wijzigen.”

(Arrest RvVb-A-1920-0970 van 30 juni 2020).

Wanneer dit toch gebeurt stelt de RvVb in hetzelfde arrest:

“Met de verzoekende partij stelt de Raad vast dat de bestreden beslissing aldus de artikelen 30, 82 en 88 Omgevingsvergunningsdecreet in de hierna aangegeven mate schendt en tevens aangetast is door machtsoverschrijding.”

De deputatie leverde geen vergunning af voor het perceel waarvoor Aviapartner een vergunning vroeg.

De deputatie leverde wel een vergunning af voor een perceel waarvoor Aviapartner geen vergunning vroeg, bovendien met een ander inrichtingsnummer dan vermeld in de bestreden beslissing en als enige locatie 11346B0773/00N004.

Door meer en anders toe te kennen dan werd gevraagd door Aviapartner maakte de deputatie zich schuldig aan machtsoverschrijding.

2. De milieutechnische eenheid en de MER-plicht.

De vestiging van Aviapartner op de luchthaven van Deurne heeft geen bestaansreden zonder die luchthaven. Zij werkt exclusief voor (klanten van) de luchthaven en is voor haar activiteiten volledig afhankelijk van de andere activiteiten en actoren op de luchthaven.

Er is een dermate grote geografische, organisatorische en operationele samenhang tussen Aviapartner en het geheel van de luchthaven dat zij met de luchthaven als een milieutechnische eenheid moet worden beschouwd.

Het DABM definieert de milieutechnische eenheid zo:

“verschillende inrichtingen en/of activiteiten, met inbegrip van hun exploitatieterrein en de overige onroerende goederen waarmee ze verbonden zijn, die als één geheel moeten worden beschouwd met het oog op het beoordelen van het nadeel dat ze kunnen berokkenen aan mens of milieu. Een gegeven dat kan wijzen op de aanwezigheid van een milieutechnische eenheid is de onderlinge geografische, materiële of operationele samenhang van inrichtingen en activiteiten, die gepaard gaat met een relatieve afscheiding van het geheel van deze inrichtingen en activiteiten ten opzichte van andere inrichtingen en activiteiten. Het feit dat verschillende inrichtingen een verschillend eigendomsstatuut hebben, belet niet dat zij een milieutechnische eenheid kunnen vormen.”

In voorbereiding van de VA van de NV LEM Antwerpen voor een nieuwe omgevingsvergunning voor de uitbating van de luchthaven, gaf GOP Antwerpen op 7 maart 2023 een scopingadvies met daarin de beoordeling dat de hele site *“als milieutechnische eenheid aanzien kan worden”*.

Daarom vraagt GOP verder dat *“alle luchthavengebonden activiteiten en inrichtingen d.w.z. van LEM Antwerpen als ook van de concessiehouders, in de milieubeoordeling van het PRMER opgenomen worden. (...) zodat er geen aanleiding bestaat tot indeling in een lagere klasse (door toepassing afzonderlijke aanvragen/vergunningen).”*

Ook de POVC is van mening dat Aviapartner met het geheel van de luchthaven een milieutechnische eenheid vormt. In het luik *Beoordeling van de procedure* schrijft de commissie:

“Gelet op het feit dat Aviapartner geen bestaansreden heeft zonder de luchthaven, dient er te worden geoordeeld dat er wel degelijk sprake is van een milieutechnische eenheid. Deze milieutechnische eenheid sluit echter niet uit dat er wel degelijk deelvergunningen kunnen worden afgeleverd.

Algemeen kan gesteld worden dat de start- en landingsbaan en aanhorigheden moeten opgenomen zijn in de vergunning van de luchthaven.

Nevenactiviteiten kunnen apart vergund worden. Het kan dan gaan om bijvoorbeeld brandstofopslagdepots, herstellingswerkplaatsen en dergelijke meer.”

Bijlage 1: Beslissing deputatie, pagina's 6 en 7

De POVC verwijst daarbij ook nog naar een arrest van de RvVb van 11 maart 2021 (A-2021-0744) dat op zijn beurt verwijst naar een arrest van de RvS.

Het is interessant in het kader van de huidige zaak Aviapartner de volledige overweging uit het arrest zelf van de RvS weer te geven:

“Door terzake de MER-plicht uit te gaan van de milieutechnische eenheid wordt geen eenheid van vergunning, maar wel een eenheid van beoordeling beoogd. Bedoeling is dat rekening wordt gehouden met de gezamenlijke milieu-impact van de verschillende inrichtingen. Deze gezamenlijke milieu-impact wordt geëvalueerd in een MER dat bij de milieuvergunningsaanvraag moet worden gevoegd.” (RvS 8 december 2011, nr. 216.731, Janssen vs. Vlaams Gewest)

Deze laatste zin is van groot belang, maar in het citaat van de POVC ontbreekt die.

Doordat Aviapartner dermate samenhangt met de ganse site van de luchthaven vormt ze er een milieutechnische eenheid mee wat tot gevolg heeft dat de mogelijke cumulatieve milieueffecten moeten nagegaan worden en daardoor is de VA van Aviapartner wel degelijk MER-plichtig. De RvVb oordeelde immers al eerder:

“(…) De Raad wijst erop dat, wanneer het cumulatieve effect van een project en andere projecten buiten beschouwing zou worden gelaten, dit in de praktijk tot gevolg kan hebben dat dit project aan de m.e.r.-beoordelingsverplichting wordt onttrokken, hoewel het in samenhang met andere projecten een aanzienlijk milieueffect kan hebben.” (RvVb, 14 juli 2022, A-2022-968).

Het advies van de POVC van 18 januari stelt: *“Gelet op het feit dat Aviapartner geen bestaansreden heeft zonder de luchthaven, dient er te worden geoordeeld dat er wel degelijk sprake is van een milieutechnische eenheid.”*

Het logisch gevolg daarvan is dat een globaal MER moet worden toegevoegd aan de VA. Toch adviseerde de POVC: *“Het project is niet opgenomen in een van de bijlagen van het MER-besluit. Voor de aanvraag geldt geen screeningsplicht.”*

In haar besluit van 28 maart 2024 neemt de deputatie dit advies van de POVC helemaal over.

De deputatie oordeelde dus dat er geen MER-beoordeling noodzakelijk was en schond daarmee zowel de bepalingen in het DABM over de milieutechnische eenheid als die van het MER-decreet en de uitvoeringsbesluiten.

3. Schending van de zorgvuldigheidsplicht

De VA bevat tegenstrijdigheden of minstens onduidelijkheden en is onvolledig, o.m. wat de gebruikte de-icingproducten betreft.

Daardoor was het voor de vergunningverlenende overheid onmogelijk een zorgvuldige beoordeling te maken van de aanvraag en de aanvraag af te wegen in het kader van het algemeen belang. Deze nalatigheid vormt een schending van de zorgvuldigheidsplicht.

3.1. Opslag versus de activiteit de-icing en de mogelijke milieu-impact

Volgens het advies van de POVC en de deputatiebeslissing vroeg Aviapartner enkel een vergunning aan voor de opslag van gevaarlijke producten en niet voor het gebruik ervan. Toch vermeldt de toelichting van de activiteit “afhandeling” ook het gebruik van die producten en dat heeft duidelijk een milieu-impact.

In het document *06_Bijlage E_Effecten op de omgeving-20221128.pdf* en het gewijzigde document *06_Bijlage E_Effecten op de omgeving-20231203.pdf* bevestigt Aviapartner in het punt 2 dat onder meer de de-icingproducten gevaarlijke stoffen zijn.

In dezelfde documenten onder punt 4 vermeldt Aviapartner dat de uitgevoerde activiteiten zich *“beperken zich tot de stockage van de-icingproduct en andere gevaarlijke producten in kleinverpakkingen in afgesloten recipiënten waarbij geen emissies veroorzaakt worden.”*

Het oorspronkelijke document *03_Bijlage C6_Materialen en processen-20221129.pdf* en het gewijzigde document *03_Bijlage C6_Materialen en processen-20231130.pdf* beschrijft in punt 1 echter de volgende activiteit:

- INPUT de *“Gevaarlijke producten (deicing, gevaarlijke producten in kleinverpakkingen, ontsmettingsmiddel toiletkarren)* vermeld worden
- PROCES *“Deicing van vliegtuigen”*
- OUTPUT *“Afvalstoffen”*.

In het punt 4 van het oorspronkelijke document *03_Bijlage C6_Materialen en processen-20221129.pdf* schrijft Aviapartner: *“Het gebruikte water wordt niet geloosd maar wordt volledig gebruikt om het de-icingmengsel aan te maken.”*

Dat wordt dan in het gewijzigde document toch wel heel wat anders:

“Het deicen van de vliegtuigen wordt uitgevoerd ter hoogte van Apron 1 (standplaatsen van vliegtuigen). De zone van de Apron watert af naar de openbare riolering en bijgevolg niet naar het oppervlaktewater van de Boekenbergparkvijver. De hoeveelheid product de-icing is beperkt. Vanaf winter 2023 zal de Luchthaven een glycol recovering unit inzetten die overgebleven de-icingproduct op Apron zal opzuigen.”

Over de plaats waar de de-icingactiviteit plaats vindt schrijft het CBS in haar vergunning het volgende: *“Het bedrijfsafvalwater ontstaat bovendien op de startbaan van de luchthaven”*. Door de de-icingactiviteit nu te verplaatsen naar de standplaatsen van de vliegtuigen op apron 1 hoopt Aviapartner wellicht het probleem rond de parkvijver uit de weg te gaan. Het de-icingproduct type II wordt onverdund gebruikt.

Het document 20240207_Verantwoordingsnota, onderdeel van de hervergunningsaanvraag voor de exploitatie door de NV LEM Antwerpen van de luchthaven van Deurne, stelt dat: *“Van de 4 beschikbare types is type II dikker zodat die na de applicatie ervan op de vliegtuigoppervlaktes blijft liggen en er niet te snel afvloeit. Vliegtuigen kunnen dan gemakkelijk boven de 100 knopen gaan alvorens de vloeistof er begint af te waaien.”*

Wanneer we rekening houden met de gebruikelijke snelheid op Deurne van de opstijgende vliegtuigen op het ogenblik dat de wielen van de startbaan loskomen (in de AIP V2-snelheid genoemd) mag worden aangenomen dat minstens een groot deel van het type II de-icer afvloeit en op de startbaan terecht komt. Deze V2-snelheid belooft bij de grotere vliegtuigen ongeveer 140 knopen. Het hemelwater van de startbaan wordt aldus vervuild door het afvloeiende de-icer type II en vloeit af naar de Boekenbergparkvijver. De voorziene KWS-filtering houdt dit in water oplosbare product niet tegen.

De beslissing van de deputatie houdt geen rekening met het werkelijke gebruik van de-icingpreparaten op de luchthaven en de eventuele milieu impact ervan.

3.2. Is de aangevraagde uitbating een nieuwe exploitatie?

Aviapartner is volgens de Aeronautical Information Publication (verder: AIP) van de luchthaven Deurne van 12 maart 2009 reeds minstens sedert die datum actief op de luchthaven, blijkbaar zonder vergunning.

[Bijlage 18 - EBAW Antwerpen/Deurne. De aangeduide wijziging is van 12 maart 2009.](#)

Aviapartner vraagt nu voor het eerst een vergunning voor die activiteiten, terwijl zij ook al via de KBO liet weten vanaf 1 augustus 2017 een vestiging te hebben op de luchthaven.

Verlenging Nooit stelde hierover: *“Het is dan ook gepast dat de POVC ingevolge zijn wettelijke verplichtingen inzake misdrijven vastgesteld tijdens de uitoefening van haar functie, de hiervoor opgemerkte “onvergunde opslag en gebruik” meldt aan de bevoegde dienst handhaving, die daarvan na onderzoek een proces-verbaal kan opstellen.”*

[Bijlage 17 – Bezwaarschrift in beroep 12 maart 2024.](#)

Omdat Aviapartner haar activiteiten, waaronder de opslag én het gebruik van chemische stoffen, al jarenlang blijkt uit te oefenen op de luchthavensite zonder enige vergunning hadden de POVC en de deputatie, en eerder ook al het CBS, de nodige stappen moeten zetten zodat handhavend kon worden opgetreden tegen deze niet-vergunde exploitatie. Ze kozen er echter voor om deze illegaliteit te verzwijgen en schreven, tegen de vele documenten in van het dossier zelf, dat Aviapartner een vergunning vroeg voor een *“nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit”*.

Aviapartner is reeds minstens vanaf 12 maart 2009 een van de twee afhandelaars waarop verplicht een beroep moet worden gedaan: “(...)Afhandeling is verplicht bij het transport van toekomstige passagiers enz...(…) Contacteer daarvoor Aviapartner (...)”
[Bijlage 18 - EBAW Antwerpen/Deurne. Eigen vertaling van een deel van pagina 2 e.v.](#)

In de hervergunningsaanvraag voor de exploitatie van de luchthaven (MER PR3515 def MER ev2.pdf) wordt bevestigd dat Aviapartner “Platformdiensten” verricht, waaronder de-icing van vliegtuigen. In het winterseizoen van 2019 werd volgens datzelfde document “ca. 3.800 liter de-icing product verbruikt.”

Hoewel Aviapartner al vele jaren de afhandeling doet op de luchthaven van Deurne, is de VA is geen regularisatievraag, maar de aanvraag voor een “nieuwe exploitatie”.

3.3. De aangevraagde activiteit “de-icing”

De eerste aanvraag vermeldt de volgende activiteit: “Voor het vliegtuig kan vertrekken, worden de toiletten leeggemaakt en wordt de watertank bijgevuld. In de winterperiode worden de vliegtuigen/trappen ook ijsvrij gemaakt door ze te besproeien met vliegtuig-deicer”.

De gewijzigde “Bijlage C1 bij de aanvraag van de omgevingsvergunning” vermeldt nog steeds dezelfde activiteit: “Voor het vliegtuig kan vertrekken, worden de toiletten leeggemaakt en wordt de watertank bijgevuld. In de winterperiode worden de vliegtuigen/trappen ook ijsvrij gemaakt door ze te besproeien met vliegtuig-deicer.”

In de gewijzigde “Bijlage E bij de aanvraag van de omgevingsvergunning” wordt de activiteit van de-icing nog duidelijker toegelicht: “De activiteiten op de locatie worden 7d/7d, 24u/24u uitgevoerd (deicing-activiteiten enkel tijdens het winterseizoen vanaf november-april), er wordt gewerkt volgens een ploegensysteem. Er zijn in totaliteit voor Aviapartner Belgium ongeveer een 25 tal personen werkzaam op Airport Antwerp”.

De POVC en de deputatie gaan eraan voorbij dat Aviapartner een vergunning vraagt voor het gebruik van de-icingproducten evenwel zonder een perceel aan te duiden voor die activiteit.

Nochtans vroeg de VVO op 23 november 2023: “Alle betrokken percelen dienen in het loket aangeduid te worden (...) alsook de locatie waar het product gebruikt zal worden op de luchthaven.”

[Bijlage 15 – Verzoek provincie.](#)

Het CBS vergunde het gebruik van de de-icingproducten op de start- of landingsbaan. In de nadien gewijzigde VA betreft het een andere locatie, namelijk de standplaatsen van de vliegtuigen.

De ontvankelijk- en volledigverklaring van 16 maart 2023 en de daaropvolgende publicatie en aanplakking van de VA duidelijk vermelden dat Aviapartner een vergunning vraagt

voor de “afhandeling”, stelt de POVC in haar advies bij de rubrieken:

- Water-Bodem: *“onderhavige aanvraag beperkt zich louter tot de opslag van de-icing-producten” en*
- Natuur: *“De aanvraag heeft geen impact aangezien het hier louter opslag / stalling betreft voor wat betreft de de-icing producten en de voertuigen.”*

[Bijlage 1: Beslissing deputatie, pagina 11](#)

Uit het geheel van het dossier blijkt echter dat Aviapartner de chemische producten niet alleen opslaat, maar ook gebruikt. Immers zowel het oorspronkelijke als het gewijzigde document *“Voorwerp van de aanvraag”* vermelden uitdrukkelijk het gebruik van de de-icingproducten.

[Bijlagen 7.0 en 7.1: Voorwerp van de aanvraag.](#)

De POVC en de deputatie hoorden bij hun beoordeling rekening niet alleen te houden met de opslag, maar ook met het gebruik van de de-icingproducten. Bovendien niet alleen deze die na behandeling op de standplaatsen van de vliegtuigen achterblijven, maar ook deze die halverwege de startbaan, vlak voor de juiste snelheid wordt bereikt, afdrui- pen van een ontijds vliegtuig en op die wijze in de Boekenbergparkvijver terechtkomen.

3.4. Gebruik van een onwettelijk document

De oorspronkelijke VA bevatte helemaal geen informatie over de samenstelling en de mogelijke risico's of gevaren van de de-icingproducten.

Tijdens de procedure in beroep voegde Aviapartner twee documenten aan het dossier toe met enige informatie over de producten.

Beide documenten zijn afkomstig van een bedrijf gevestigd in Oostende. Eén document is gesteld in het Engels.

De duurzame vestiging van Aviapartner in Deurne hoort in de communicatie met de provincie Antwerpen en haar diensten uitsluitend het Nederlands te gebruiken. Door een Engelstalig document neer te leggen overtrad Aviapartner het Decreet taalgebruik tussen bestuursdiensten en particulieren van 30 juni 1981, ook ondernemingen vallen immers onder het toepassingsgebied.

Het gebruik van een andere taal heeft de nietigheid tot gevolg van het neergelegde document. De POVC en de deputatie lieten na een vertaling te vragen

De POVC en de deputatie hoorden dat document dus te weren, het niet zelf te betrekken in hun beoordeling en het evenmin bekend te maken op het omgevingsloket.

Door zich mee te steunen op een Engels document schonden ook de POVC en de deputatie de taalwetgeving en de beslissing van de deputatie werd daardoor niet op een correcte wijze genomen.

3.5. De kennis van de samenstelling van de de-icingproducten

Onverminderd het taalprobleem nam Verlenging Nooit toch kennis van de beide documenten. De chemische samenstelling, vooral van het type II product, blijft voor de helft onbekend. Het product “Cryotech Polar Guard II” bevat voor 50% propyleenglycol, de andere 50% wordt niet bekend gemaakt.

De POVC en de deputatie schonden niet alleen de taalwetgeving door kennis te nemen van dat document, maar het document bevat onvolledige informatie zodat een zorgvuldige beoordeling onmogelijk was, terwijl precies dit type II de-icing product wordt aangemerkt als mogelijk milieu verstorend.

3.6. De mogelijke PFAS-vervuiling en vervuiling met andere zorgwekkende stoffen door het gebruik van de-icingpreparaten

Deze mogelijke vervuiling wordt zeker niet tegengesproken, maar eerder bevestigd door het document “03_Bijlage C6_Materialen en processen-20231130”. Daarin wordt beschreven dat “*vanaf winter 2023 (...) de Luchthaven een glycol recovering unit [zal] inzetten die overgebleven de-icingproduct op Apron zal opzuigen.*”

Bijlage 10.1: Materialen en processen.

Aviapartner voegde document “07C_Extra bijlage-Analyseverslag deicingproduct” toe bij de VA.

Bijlage 19: Analyseverslag de-icingproducten.

Deze analyse zocht enkel naar PFAS-achtigen waardoor er onduidelijkheid blijft over de mogelijke aanwezigheid van nog andere onbekende schadelijke stoffen; de samenstelling van het type II-product blijft immers nog voor de helft van het volume onbekend.

Verlenging Nooit wees er al eerder op dat ook een onderzoek diende te gebeuren naar vervuiling die kan ontstaan bij de-icingactiviteiten en voegde bij het beroepsschrift een document van de Universiteit van Luik.

Bijlage 13: Beroepsschrift – bijlage 1.

Het Luiks onderzoek toonde aan dat er in de omgeving van de luchthaven van Luik een verband is tussen het gebruik van de-icingpreparaten waarin oppervlakteactieve stoffen voorkomen en de zeer grote stijging van het PFOS-gehalte tijdens de wintermaanden met zelfs een drievoudige overschrijding van de WHO-waarden (pagina 5 van de bijlage bij het beroepsschrift).

Meer dan waarschijnlijk zitten er ook nog andere gevaarlijke stoffen in het product. Pagina 12 van datzelfde document van de Universiteit van Luik bevat een tabel met de gemeten stijging van de concentraties van zestien PAK's of Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen tussen de periode Lente 2022 en Winter 2023. Het belangrijkste toxicologische mogelijke effect van deze Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen is kanker.

Eveneens op de pagina 12 vermeldt de universitaire onderzoeker dat nog andere vervuilende stoffen werden aangetroffen die hij linkt aan de-icingactiviteiten op de luchthaven. Benzotriazoles komen volgens de studie voor in de-icing producten om corrosie te vermijden (vertaald uit de Engelse tekst: *corrosion inhibitors in deicing products*). Volgens ECHA (European Chemicals Agency) moet benzotriazole (CAS 95-14-7) worden gezien als een hormonale verstoorder voor het watermilieu en mogelijk ook als PBT (Persistent, bioaccumulative and toxic – Persistent, bioaccumulerend en giftig).

De onderzoeksresultaten van de Universiteit van Luik met betrekking tot Liège Airport

vormen geen bewijs dat deze vervuilende chemische stoffen ook aanwezig zijn in Deurne, maar toont wel aan dat een kennisname van de volledige samenstelling van het de-icingproduct noodzakelijk is en dat een onderzoek dat zich beperkt tot PFAS-achtigen eerder onvoldoende is.

Buiten de vervuiling bestudeerd door de Universiteit van Luik zijn er nog andere studies die zelfs menen te moeten wijzen op onverwachte “en voorheen niet-onderkende” vervuilingen door de-icingproducten meer bepaald “fosfor”. Een studie gepubliceerd op 26 oktober 2023 door ACS (American Chemical Society) zegt daarover onder meer: ⁵ *“De producten die in dit onderzoek zijn geanalyseerd, worden gebruikt op luchthavens in de Verenigde Staten en daarbuiten, en de bevindingen suggereren dat de-icers op luchthavens een voorheen niet-onderkende bron van fosfor voor aangrenzende waterwegen zouden kunnen vormen.”*

Het antwoord in de VA op de vraag of er producten worden aangewend, die onderworpen zijn aan de REACH-bepalingen is oncontroleerbaar, minstens omdat de samenstelling ervan onvolledig gekend is en er sterke vermoedens zijn dat er wel degelijk vervuilende stoffen aanwezig zijn in de onbekende helft van “Cryotech Polar Guard II”.

De deputatie verzuimde de feiten voldoende te onderzoeken, haar beslissing is niet gesteund op een correcte feitenvinding.

3.7. Het analyserapport

Aan de VA werden op 4 december 2023 nog twee analyserapporten toegevoegd samen in één bestand.

Bijlage 19: Analyseverslag de-icingproducten.

Deze rapporten van 30 oktober 2023 werden opgesteld op verzoek van de NV LEM Antwerpen en komen ook voor in het dossier van de hervergunningsaanvraag voor de exploitatie van de luchthaven.

⁵ <https://pubs.acs.org/doi/10.1021/acs.est.3c03417> Te vertalen als:

Producten voor ijsbestrijding op luchthavens droegen bij aan de totale fosforbelasting (TF) in een onderzoek naar de afvoer van oppervlaktewater op een middelgrote luchthaven van 2015 tot 2021. Elf ijsbestrijdingsproducten op luchthavens hadden TF-concentraties van 1–807 mg L⁻¹ in vloeibare formules, terwijl masieve bestratingsontdooier een TF-concentratie had van 805 mg kg⁻¹. Producttoepassingsgegevens, formule-TF-concentraties en bemonsteringsresultaten van oppervlaktewater werden gebruikt om de TF-concentratie en de belastingsbijdragen van deze ijsbestrijdingsproducten aan ontvangende stromen te schatten. Producten voor ijsbestrijding op luchthavens bleken bij te dragen aan de TF in 84% van de watermonsters die op stroom-afwaartse locaties werden verzameld tijdens het ontdooien, en de TF-concentraties op die locaties overschreden de benchmarks voor het waterleven in 70% van de monsters die tijdens het ontdooien werden verzameld. Bij een ontvangende stroom 6 km stroomafwaarts werd in 78% van de monsters TF toegeschreven aan bronnen voor ijscontrole op luchthavens. De TF-belastingen op een locatie stroomopwaarts en op de locatie van de ontvangende stroom waren het grootst tijdens de grootste afvoermomenten, zoals typisch is voor stedelijke afvoer, maar dit patroon werd niet altijd gevolgd op locaties waar luchthavens uitmondten vanwege de invloed van TF in de-icer-producten. De producten die in dit onderzoek zijn geanalyseerd, worden gebruikt op luchthavens in de Verenigde Staten en daarbuiten, en de bevindingen suggereren dat de-icers op luchthavens een voorheen niet-onderkende bron van fosfor voor aangrenzende waterwegen zouden kunnen vormen.

Het eerste rapport geeft de resultaten in zake PFAS in de-icing. Daarvoor gebeurde een staalname in een Cubitainer en in een tank. Cubitainers bestaan voor verschillende inhoud. Aviapartner vraagt een vergunning voor drie dergelijke containers met een inhoud van 1000 liter in haar VA.

Aviapartner vraagt een vergunning voor twee producten de-icer die worden opgeslagen in cubitainers van 1000 liter, en er gebeurde één staalname in een cubitainer, meer bepaald op 5 oktober 2023 om 10:45 uur met als onderwerp “PFAS in de-icing”. Het rapport vermeldt niet om welk product het werkelijk ging en waar de staalname plaatsvond.

Op 5 oktober 2023 om 10:45 uur werd een tweede staal genomen, ditmaal uit een tank. Het rapport draagt als titel “PFAS in Cryotech” zonder verdere aanduiding over welk type Cryotech het gaat en zonder verdere bepaling van de plaats waar de staalname werd uitgevoerd. Een tank werd in elk geval niet aangevraagd door Aviapartner.

Door het ontbreken van de exacte aanduiding van de geanalyseerde producten, de exacte plaats van de staalname en de verwijzing naar een tankopslag, die niet werd aangevraagd is kon de VVO deze analyses niet accepteren als passend en afdoende.

Het is immers geheel onduidelijk of de analyse werd uitgevoerd op de twee producten waarvoor Aviapartner een vergunning vraagt na de wijziging van de VA op 4 december 2023 en welke zij vermeldt in de twee ingediende “Veiligheidsinformatiebladen” namelijk:

- Cryotech Polar Plus LT (80) en
- Cryotech Polar Guard II.

Om al deze redenen is het onmogelijk voor een VVO om deze analyse te aanvaarden als bewijs dat ze geen PFAS bevatten met betrekking tot de twee specifieke aangevraagde producten, die overigens niet eens zijn vermeld in de analyse.

3.8. Besluit

Uit wat voorafgaat blijkt dat de POVC en de deputatie over onvoldoende informatie beschikten over de samenstelling en de mogelijke risico's van de opgeslagen en gebruikte de-icingproducten. Daardoor kon de POVC geen weloverwogen beoordeling maken en bleef haar advies gebrekkig.

Doordat de deputatie zich steunde op het advies van de POVC kon ook zij geen weloverwogen beslissing nemen en schoot tekort in haar verplichting tot een correcte feitenvindings.

Verlenging Nooit had de onvolkomenheden of fouten in het dossier opgemerkt in haar bezwaarschriften en in het beroepsschrift. De POVC en de deputatie hoorden er dus van op de hoogte te zijn. Door toch een vergunning te verlenen schond de deputatie de zorgvuldigheidsplicht die op haar rust.

Het DABM formuleert helder wat de doelstellingen zijn van het milieubeleid. Die doelstellingen moeten een leidraad zijn voor alle Vlaamse overheden:

“Ten behoeve van de huidige en toekomstige generaties heeft het milieubeleid tot doel: 1° het beheer van het milieu door de duurzame aanwending van de grondstoffen en de natuur;

2° de bescherming, tegen verontreiniging en onttrekking, van mens en milieu, en in het bijzonder van de ecosystemen die van belang zijn voor de werking van de biosfeer en die betrekking hebben op de voedselvoorziening, de gezondheid en de andere aspecten van het menselijk leven;

3° het natuurbehoud en de bevordering van de biologische en landschappelijke diversiteit, met name door de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuurlijke habitats, ecosystemen en landschappen met ecologische waarde en het behoud van de wilde soorten, in het bijzonder van die welke bedreigd, kwetsbaar, zeldzaam of endemisch zijn.

Op basis van een afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten streeft het milieubeleid naar een hoog beschermingsniveau. Het berust onder meer op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden, het standstill-beginsel en het beginsel dat de vervuiler betaalt.”

(Artikel 1.2.1, § 1 en 2, DABM)

Het decreet stelt voorop dat Vlaanderen naar een hoog beschermingsniveau streeft en dat het voorzorgsprincipe, het beginsel van preventief handelen en het bestrijden van milieuaantastingen aan de bron daarbij belangrijke uitgangspunten zijn. De rechtspraak van de RvVb en de RvS over de zorgvuldigheidsplicht is duidelijk.

“Het zorgvuldigheidsbeginsel verplicht een vergunningverlenend bestuursorgaan tot een zorgvuldige voorbereiding van haar beslissing waarbij het de feitelijke en juridische aspecten van het dossier degelijk moet onderzoeken, zodat het met kennis van zaken kan beslissen.” (RvVb 25 juli 2023, nr. RvVb-UDN-2223-1108)

“Om te voldoen aan het zorgvuldigheidsbeginsel dient ze (de vergunningverlenende overheid) haar beslissing zorgvuldig voor te bereiden en te laten steunen op een correcte feitenvinding, waarbij ze zich moet informeren over alle relevante elementen om met kennis van zaken een beslissing te kunnen nemen.” (RvVb 1 juni 2023, nr. RvVb-UDN-2223-0925)

Door de vergunning te verlenen aan Aviapartner zonder degelijk onderzoek van de feiten en zelfs tegen beter weten in, schond de deputatie haar zorgvuldigheidsplicht.

Om al deze redenen verzoekt de vzw Verlenging Nooit het besluit van de deputatie van de provincie Antwerpen van 28 maart 2024 met referentie OMBER-2023-0777 waarmee een omgevingsvergunning wordt verleend aan de NV Aviapartner Belgium voor haar vestiging te

Deurne, Luchthavenlei z/n te vernietigen en ook de verleende omgevingsvergunning te vernietigen.

Tevens verzoekt Verlenging Nooit om de VVO te veroordelen tot het betalen van het rolrecht en de rechtsplegingsvergoeding.

Deurne, 29 mei 2024

Namens de vzw Verlenging Nooit

NN

gevolmachtigde