

VERZOEK TOT Vernietiging

Voor:

De VZW VERLENGING NOOIT, met maatschappelijke zetel te 2531 BOECHOUT, Weverstraat 85 (KBO nr. 0475.496.176).

De verzoekende partij wordt vertegenwoordigd bij volmacht door ...

Tegen:

Het VLAAMS GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, in de persoon van haar Minister-President, wiens kabinet gevestigd is aan het Martelaarsplein 19 te 1000 BRUSSEL, en voor wie de Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw, met kantoren te Koning Albert II-laan 7, 1210 Sint-Joost-ten-Node, bevoegd is.

De vzw Verlenging Nooit (verder: Verlenging Nooit) vraagt hierbij aan de Raad voor Vergunningsbetwistingen de nietigverklaring van het Ministerieel Besluit van 6 augustus 2025 van de Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw waarmee de vraag wordt ingewilligd van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (verder: KBIN) tot bijstelling van de omgevingsvergunning die toenmalig Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme op 22 juli 2024 verleende aan de NV Luchthavenexploitatiemaatschappij Antwerpen (verder: LEM) voor de exploitatie van de luchthaven van Deurne / Antwerpen (verder: de luchthaven).

[Bijlage 1: de bestreden beslissing](#)

Overeenkomstig artikel 58 van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 zendt Verlenging Nooit een digitale kopie van dit verzoekschrift naar het Vlaams Gewest en naar het KBIN via de e-mailadressen bekendgemaakt op hun respectievelijke websites.

Verlenging Nooit werd op 13 september 2001 opgericht.

[Bijlage 2: statuten van de vzw.](#)

Het bestuursorgaan van Verlenging Nooit nam de beslissing voor deze procedure op 15 september 2025.

[Bijlage 3: samenstelling bestuursorgaan van de vzw – publicatie in het Staatsblad](#)

Tevens werd beslist Marc Weyns aan te stellen als gemachtigde om Verlenging Nooit te vertegenwoordigen.

[Bijlage 4: verslag van de vergadering van het bestuursorgaan van 15 september 2025.](#)

Voor deze procedure kiest Verlenging Nooit woonplaats bij Marc Weyns, Jaak Embrechtsstraat 30, 2100 Deurne, GSM 0478 68 33 83, weyns.marc@proximus.be

[Bijlage 5: volmacht van de vzw aan Marc Weyns](#)

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

[Bijlagen 6.1 en 6.2: bewijs van overschrijving van het rolrecht](#)

1. Het belang van Verlenging Nooit

Overeenkomstig het artikel 105 §1, 2° en §2, 2° van het Omgevingsvergunningendecreet van 25 april 2014 kan het betrokken publiek een beroep instellen tegen een vergunningsbeslissing genomen in laatste aanleg.

Het artikel 2, 1° van het Omgevingsvergunningsdecreet verstaat onder het betrokken publiek: *“elke natuurlijke persoon of rechtspersoon alsook elke vereniging, organisatie of groep met rechtspersoonlijkheid die gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt van of belanghebbende is bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden waarbij niet-gouvernementele organisaties die zich voor milieubescherming inzetten, geacht worden belanghebbende te zijn;”*

Verlenging Nooit maakt deel uit *“het betrokken publiek”*.

De vzw werd opgericht in 2001 als de opvolger van de gelijknamige feitelijke actiegroep *“Verlenging Nooit”* die in juli 1998 in de Boechoutse deelgemeente Vremde ontstond naar aanleiding van de toen opnieuw actueel geworden plannen om de startbaan van de luchthaven te verlengen. Zij is een vzw die zich al jarenlang inzet voor de verbetering van de leefkwaliteit en de vrijwaring van de gezondheid van de omwonenden van de luchthaven en van het leefmilieu.

Als niet-gouvernementele organisatie die zich voor milieubescherming inzet wordt Verlenging Nooit geacht een belanghebbende te zijn. Minstens is zij een vereniging met rechtspersoonlijkheid die gevolgen ondervindt van de bestreden bijstelling van de omgevingsvergunning.

Het artikel 3 van de statuten omschrijft het maatschappelijk 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.”*

Bijlage 2: Statuten vzw

Hetzelfde artikel 3 van de statuten verduidelijkt hoe Verlenging Nooit dit doel kan bereiken door onder andere:

- “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 realiseren*
- d) 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 trad al eerder op bij procedures in verband met de vergunningen voor de luchthaven. Zij volgt de situatie van de luchthaven al geruime tijd op en treedt in rechte op als dit noodzakelijk blijkt voor de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel.

Hoewel de procedures niet altijd een gunstig resultaat kenden voor Verlenging Nooit, werd het belang van de vzw als procespartij hierbij steeds aanvaard (RvS, 5 juli 2005, nr. 147.326; RvS, 8 mei 2008, nr. 182.767; RvS, 8 april 2009, nr. 192.260; RvS, 16 december 2010, nr. 209.788; Corr. Antwerpen, 6 november 2020, rolnr. 19A004318; RvVb-A-2526-0008).

Verlenging Nooit voelde zich verplicht reeds verschillende klachten in te dienen bij de inspectie-diensten tegen illegale stedenbouwkundige handelingen en de wederrechtelijke exploitatie van de luchthaven en stelde zich burgerlijke partij in twee correctionele procedures die handelen over de illegale uitbreiding van de luchthaven.

Recent nog diende Verlenging Nooit samen met andere betrokken partijen een verzoek in bij de RvVb tot vernietiging van het besluit van 22 juli 2024 van de Vlaamse minister voor Omgeving dat een omgevingsvergunning verleent aan de LEM.

Al deze acties van Verlenging Nooit houden een heel direct verband met de luchthaven van Antwerpen-Deurne en de exploitatie ervan.

Telkens ging het over handelingen of acties in het belang van de mensen die in de nabije omgeving wonen: in Boechout, Borsbeek, Mortsels en de districten van Antwerpen palend aan de luchthaven. Dit is helemaal in overeenstemming met het artikel 3 van de statuten.

De bijstelling van de omgevingsvergunning verhoogt het aantal bewegingen van toestellen die loodhoudende benzine gebruiken. Het verbruik van die benzine piekt bij het landen en opstijgen. De bijstelling zorgt voor een cumulatie van de uitstoot van tetra-ethyllood (TEL) en leidt ertoe dat de reeds slechte luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven nog verder daalt.

Het groter aantal vliegbewegingen leidt navenant tot meer geluidsoverlast.

De bijstelling zorgt dus voor bijkomende overlast en schade aan de gezondheid van de omwonenden.

Het belang van Verlenging Nooit kan moeilijk in twijfel worden getrokken.

2. Het verzoekschrift is tijdig

De stad Mortsel plakte de beslissing aan op 14 augustus 2025.

[Bijlage 25](#)

In Antwerpen (districten Berchem, Borsbeek en Deurne) werd geen aanplakking teruggevonden.

Het verzoek tot nietigverklaring gebeurt dus tijdig.

3. De chronologie en de context van de vraag tot bijstelling

- 3.1. Het loodhoudende Avgas 100 LL bevat tetra-ethyllood (TEL). Omdat die stof zwaar giftig is en erg schadelijk voor de gezondheid van mens en dier, nam de EU haar op in de zogenaamde Reach-lijst van chemische stoffen waarvan het gebruik verboden is sinds 1 mei 2025.

De Europese regelgeving voorziet in de mogelijkheid om die stof uitzonderlijk toch te gebruiken mits een voorafgaande autorisatie. Enkele brandstofproducenten blijken zo'n autorisatie te hebben gevraagd, maar de EU heeft die nog steeds niet verleend.

De brandstofleverancier van de luchthaven – er is slechts 1 leverancier – vroeg een vergunning voor de bouw van een nieuw brandstoffendepot. Toenmalig Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme verleende die vergunning op 19 augustus 2023, maar legde het verbod op nog loodhoudende benzine Avgas 100 LL op te slaan vanaf 1 mei 2025, de datum ook voorzien in de bijlage bij de Reach-richtlijn.

Deze vergunning werd inmiddels vernietigd.

[Bijlage 7: Arrest RvVb-A-2526-0008](#)

Bij besluit van 22 juli 2024 verleende de minister een omgevingsvergunning aan de LEM voor de exploitatie van de luchthaven. Daarin is een voorwaardelijk afbouwscenario opgenomen over het aantal vliegbewegingen waarbij nog loodhoudende benzine wordt gebruikt: *“Indien de EU een uitzondering geeft op het verbod van loodhoudend Avgas, mogen er vanaf 2025 in de luchthaven van Antwerpen maximaal 500 LTO-cyclussen (1.000 vliegbewegingen) per jaar gebruik maken van loodhoudend Avgas. Vanaf 2030 worden de vluchten die gebruik maken van loodhoudend Avgas gereduceerd met 50% ten opzichte van het aantal vluchten die gebruik maken van loodhoudend Avgas in 2025. Vanaf 2035 geldt er een nultolerantie op het gebruik van loodhoudend Avgas op de luchthaven van Antwerpen.”*

[Bijlage 8: MB 22 juli 2024 – omgevingsvergunning LEM](#)

Tegen dit ministerieel besluit werd bij de RvVb een vernietigingsverzoek ingediend. Het dossier kreeg als rolnummer 2425-RvVb-0043-A.

[Bijlage 9: Verzoekschrift tot vernietiging MB 22 juli 2024](#)

- 3.2. Het KBIN, een van de tien federale wetenschappelijke instellingen, gebruikt een sterk verouderd vliegtuig voor opdrachten boven de Noordzee en de Antwerpse haven. Het vliegtuig gebruikt loodhoudende benzine als brandstof en kan, naar het KBIN voorhoudt, niet worden aangepast naar een andere brandstof.
Het toestel heeft de luchthaven als thuisbasis.

Het KBIN stelt dat het voorwaardelijk afbouwscenario in het besluit van 22 juli 2024 de noodzakelijke opdrachten die met het vliegtuig moeten gebeuren in het gedrang brengt en vroeg daarom een bijstelling van de omgevingsvergunning van de LEM.

Het KBIN had echter voordien al een overeenkomst gesloten met de LEM waarin voorzien is dat: *“Omwille van dit belang sloot de directie van de Antwerpse luchthaven eind 2024 een overeenkomst af met het KBIN waarbij 150 bewegingen werden gereserveerd voor ons toestel (van de in totaal 1000 toegestane vliegbewegingen op AVGAS”.*

[Bijlage 10: Brief KBIN aan Vlaams minister van Omgeving en Landbouw](#)

Ondanks deze duidelijke overeenkomst die – als we even in de redenering treden van het KBIN – een voldoende aantal vliegbewegingen vrijwaart, vond het KBIN het nodig toch een verzoek tot bijstelling te vragen.

- 3.3. De bijstelling werd blijkbaar gevraagd aan de stad Antwerpen op 17 maart 2025, maar gezien de stad niet bevoegd is, werd de vraag doorverwezen naar de ‘correcte instantie’.

Op 15 april 2025 verklaarde de Afdeling GOP het verzoek tot bijstelling volledig en ontvankelijk.

Van 25 april tot 24 mei 2025 liep in de steden Mortsel en Antwerpen een openbaar onderzoek. In het totaal werden 341 bezwaarschriften ingediend tegen de gevraagde bijstelling.

In de loop van de periode van 16 april tot 23 juni werden 12 adviezen gegeven, 6 bevroegde diensten of ondernemingen deelden mee geen advies te zullen geven.

Het document bij het bestreden MB van 6 augustus 2025, geeft een gedetailleerd overzicht van de adviezen.

[Bijlage 1: pagina's 3 en 4](#)

4 van de adviezen waren ‘volledig gunstig’, 2 ‘voorwaardelijk gunstig’, in 1 advies werd meegedeeld dat ‘er geen bezwaar’ was tegen de bijstelling en 5 adviezen waren ‘ongunstig’.

Van vele adviezen hebben de omwonenden en andere belangstellenden geen kennis kunnen nemen tijdens de periode van het openbaar onderzoek.

Op 24 juni 2025 vond door de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie (verder: GOVC) een gehoor plaats van de aanvrager van de bijstelling.

De aanvrager gaf enkele belangrijke toelichtingen waarop Verlenging Nooit verder in dit verzoekschrift dieper ingaat (punten 4.2. en 74.3.)

Het advies van de GOVC van diezelfde dag, is voorwaardelijk gunstig.

Op 13 mei 2025 – bijna een maand nadat het verzoek tot bijstelling volledig en ontvankelijk werd verklaard – werd een bestand genaamd *‘Milieueffectenrapport-EBAW’* ingediend op het omgevingsloket.

Dit zogenaamd MER werd niet opgesteld door een erkend-MER-deskundige.

Op 16 juli 2025 werd een bijkomende studie opgeladen in het omgevingsloket.

Geen van de beide zogenaamde MER's waren bekend tijdens de periode van het openbaar onderzoek.

Die rapporten waren ook onbekend aan de adviesverlenende overheidsdiensten, ondernemingen en steden.

Meer zelfs: op 24 juni 2025 gaf de GOVC over het verzoek tot bijstelling een voorwaardelijk gunstig advies zonder het zogenaamd tweede MER te kennen.

[Bijlage 1: pagina 6](#)

Op 6 augustus 2025 ondertekende Vlaams minister voor Omgeving en Landbouw het besluit waarmee hij het verzoek tot bijstelling van de omgevingsvergunning van de LEM inwilligt.

Het document met het ministerieel besluit vertoont enkele materiële fouten die niet zonder belang zijn.

“Het verzoek heeft betrekking op terreinen gelegen te 2000 Antwerpen, Luchthavenlei 1, zoals ingetekend op het omgevingsloket onder situering: waarna deze afbeelding volgt



[Bijlage 1: pagina 1](#)

De terreinen liggen echter niet in 2000 Antwerpen, wel in 2100 en 2150 Antwerpen en 2640 Mortsel.

Ook de ingevoegde afbeelding is onjuist. De LEM gebruikte die afbeelding bij haar aanvraag van de omgevingsvergunning en op het aangeduide luchthaventerrein is o.m. de Vliegveldweg geïncorporeerd. In haar besluit van 22 juli 2024 verwijderde de minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme die weg echter uit de vergunning.

Ook in de beschrijving van de locatie sloop een fout. De aanvraag is immers niet gelegen op een afstand van circa 170 m van het habitatrichtlijngebied 'Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats', maar ligt er gewoon deels in.

[Bijlage 9: Verzoekschrift tot nietigverklaring MB 22 juli 2024, pagina's 128 en 129](#)

Verlenging Nooit vraagt de vernietiging van dat MB en van de verleende bijstelling van de omgevingsvergunning.

4. De middelen

4.1. Het dossier werd ten onrechte volledig en ontvankelijk verklaard.

Het departement Omgeving, afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -Projecten (verder: GOP) deelde per brief van 15 april 2025 aan het KBIN mee dat het verzoek tot bijstelling volledig en ontvankelijk was.

Die beoordelingen van GOP is onterecht en onjuist.

De omgevingsvergunning waarvan de bijstelling wordt gevraagd is MER-plichtig. Dat bevestigt ook de GOVC: *"De aanvraag betreft een wijziging van de voorwaarden voor een project dat valt onder punt 3° van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning: 3° aanvragen met betrekking tot luchthavens met een start- of landingsbaan van 800 meter of meer, ingediend door de luchthavenuitbater of door met de luchthavenuitbater verbonden vennootschappen in de zin van artikel 11 van het wetboek van vennootschappen, door luchthavenontwikkelingsmaatschappijen, door Belgocontrol of door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.*

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een rubriek van de Vlaamse lijst, die volgens de gewone procedure en met advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie worden behandeld."

[Bijlage 1: pagina 2](#)

Op 13 mei 2025 – bijna een maand nadat GOP het dossier volledig en ontvankelijk verklaarde – diende het KBIN een bestand "Milieueffectenrapport-EBAW" in op het omgevingsloket. EBAW is de code van de ICAO (International Civil Aviation Organization) voor de luchthaven.

Op 16 juli 2025 werd een bijkomende studie ingediend, uitgevoerd door een MER-deskundige: 'Nota gebruik loodhoudend avgas vliegtuigen Kustwacht_v20250716.pdf'."

[Bijlage 1: pagina 12](#)

In een arrest van 24 maart 2011 tikte het Hof van Justitie België op de vingers omdat de Vlaamse wetgeving over de MER-verplichtingen niet helemaal in overeenstemming was met Richtlijn 85/337/EEG betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten.

De Vlaanderen paste de regelgeving aan met het BVR van 1 maart 2013. Concreet wordt hiermee geregeld dat al tijdens het onderzoek naar de volledigheid en ontvankelijkheid van een omgevingsvergunningsaanvraag door de vergunningverlenende overheid bekeken moet worden of er voor het project al of niet een MER vereist is. Door het dossier volledig en ontvankelijk te verklaren op 15 april 2025, zonder de beoordeling te maken of de gevraagde bijstelling MER-plichtig was, werden de artikelen 19 e.v. en in het bijzonder het artikel 21 van het Omgevingsvergunningsdecreet en 65 e.v. van het Omgevingsvergunningsbesluit geschonden.

Het ontbreken van een beoordeling over de MER-plicht vormt tevens een schending van het artikel 4.3.3 DABM.

Door het dossier ten onrechte volledig en ontvankelijk te verklaren, werd aan het publiek, Verlenging Nooit en de adviesverlenende instanties belangrijke informatie ontegensprekend die nodig was voor een goede beoordeling van de gevraagde bijstelling.

4.2. Schending van de MER-regelgeving – Nieuw openbaar onderzoek was vereist

Uit het advies van de GOCV blijkt dat men (bedoeld wordt: het KBIN) op 13 mei 2025 een bestand indiende op het omgevingsloket: 'Milieueffectenrapport – EBAW'.

De GOVC beschouwde dit document als een beperkte MER waarmee ze (bedoeld wordt: het KBIN) een onderbouwing wensten te geven aan de gevraagde bijstelling.

[Bijlage 1: pagina 11](#)

Dit bestand maakte geen deel uit van het dossier bij het openbaar onderzoek. Verlenging Nooit kon slechts kennisnemen van het document door in toepassing van de Wet Openbaarheid van Bestuur een kopie te vragen aan de GOVC. Het document bleek opgesteld door Ward Van Roy, een medewerker van het KBIN, die geen erkend MER-deskundige is. In meerdere adviezen werd op dit tweevoudig probleem gewezen.

De stad Mortsel schreef: *"Dit 'milieueffectenrapport' is niet opgesteld en ondertekend door een erkend MER-deskundige en is niet via een gewijzigde projectinhoudversie aan de aanvraag toegevoegd. Deze informatie moet buiten beschouwing gehouden worden voor dit advies. Als de aanvrager dit dossierstuk wenst toe te voegen aan de aanvraag, dan kan dit via*

de geijkte procedure, waarbij een nieuw advies aan het college en andere instanties (moet) worden aangevraagd en een nieuw openbaar onderzoek kan georganiseerd worden.”

Ook het departement Zorg wees erop dat een MER dient opgesteld door een erkend MER-deskundige.

GOP merkte in zijn advies op: “De op 13 mei 2025 via bericht aangeleverde bijlage ‘Milieueffectenrapport Operaties Kustwachtvliegtuig op de Luchthaven Antwerpen’, dewelke bovendien niet mee in openbaar onderzoek voorgelegd werd betreft geen MER (of aanvulling hierop). Het is niet opgesteld door een MER-deskundige, of is alvast niet duidelijk of dit is opgesteld door een MER-deskundige. Het bevat geen toetsing van de aanvaardbaarheid van het optrekken van het aantal bewegingen gebruik makende van loodhoudende brandstof in relatie tot de gezondheidsimpact van de omwonenden.”

Bij de hoorzitting op 24 juni verklaarde het KBIN aan de GOVC o.m. dat: *“naar aanleiding van de opmerkingen in de uitgebrachte adviezen er nog een bijkomende studie wordt opgemaakt met een luchtmodellering en gezondheidskundige risicobeoordeling, dit conform effectbeoordeling volgens het richtlijnsysteem MER. Deze studie wordt begin juli verwacht.”*

Uit het advies van de GOVC blijkt dat op 16 juli een bijkomend document werd opgeladen: *“Nota gebruik loodhoudend avgas vliegtuigen Kustwacht_v20250716.pdf”*

Ook deze nota maakte geen deel uit van het dossier bij het openbaar onderzoek. Dat kon uiteraard ook niet want het openbaar onderzoek liep van 25 april tot 24 mei.

De nota werd opgesteld door Aura Wouters en Katrien Van Haecke.

Aura Wouters is geen erkend MER-deskundige en Katrien Van Haecke is een erkend MER-deskundige voor de deelgebieden geohydrologie, pedologie en geologie. Ze is niet bevoegd voor de deelgebieden lucht en mens-gezondheid; de beoordeling die Katrien Van Haecke maakt op deze deelgebieden zijn dus niet die van een erkend MER-deskundige.

In haar advies van 16 juli 2025 stelde de GOVC voor: *“Het door het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen ingediende verzoek tot bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarde (...) wordt ingewilligd, onder voorbehoud van een bijkomende studie uitgevoerd door een MER-deskundige met een wetenschappelijke onderbouwing (in relatie tot het richtlijnsysteem MER, discipline mens-gezondheid) waarbij wordt aangetoond dat het effect ten gevolge van een verruiming van het huidig vergund aantal LTO-cyclussen voor vluchten gebruik makend van loodhoudend Avgas, als aanvaardbaar kan worden beschouwd.”*

Bijlage 11: Advies GOVC – pagina 13

Omdat de studie *“Nota gebruik loodhoudend avgas vliegtuigen Kustwacht_v20250716.pdf”* niet werd opgesteld door een MER-deskundige inzake de discipline mens-gezondheid, moet het advies van de GOVC, gezien het gemaakte voorbehoud, als ongunstig worden beschouwd.

De minister houdt ten onrechte voor dat: *“Op 16 juli 2025 werd een bijkomende studie opgeladen, uitgevoerd door een MER-deskundige, met een wetenschappelijk onderbouwing (in relatie tot het richtlijnsysteem MER, discipline mens-gezondheid (...))”*

Bovendien stelt zich nog een ander probleem. De handtekening van Katrien Van Haecke op het document is niet origineel: het is een afbeelding die in het document werd geplakt (afbeelding hieronder rechts). Dat blijkt overduidelijk uit de vergelijking van die handtekening met (bijvoorbeeld) de handtekening op pagina 5 van het document “Definitief MER – Hervergunning – Internationale Luchthaven Antwerpen – PR3515” van januari 2024 (afbeelding links). Beide handtekeningen zijn volkomen identiek.

Wie heeft de afbeelding van de handtekening geplakt in het document “Nota gebruik loodhoudend avgas vliegtuigen kustwacht_v20250716”? Daar is geen zekerheid over.

MER-coördinatie:



Katrien Van Haecke

Sertius nv
Brouwerijstraat 1
9031 Drongen
e-mail: katrien.vanhaecke@sertius.be
ref. erkenningsbesluit: MER/EDA/643/V2
einddatum erkenning: onbepaalde duur
Bijgestaan door: Francis Vansina



Katrien Van Haecke

sertius

Sertius nv
Deinsesteenweg 114
9031 Drongen
e-mail: katrien.vanhaecke@sertius.be
ref. erkenningsbesluit: MER/EDA/643/V2
einddatum erkenning: onbepaalde duur

Een MER-onderzoek was vereist en dit moest deel uitmaken van het dossier bij het openbaar onderzoek.

Door dat te negeren werden het Omgevingsvergunningsdecreet en het -besluit geschonden, meer in het bijzonder het artikel 23 van het decreet en het artikel 24 van het besluit.

Dat de vermeende MER-documenten die het KBIN indiende op 13 mei en 16 juli niet voldoen aan de MER-regelgeving, neemt niet weg dat de GOVC en de minister zich bij de beoordeling van de gevraagde bijstelling zich er toch in hoge mate op steunden.

Omdat deze documenten voor de beoordeling van de aanvraag essentieel bleken en geen loutere staving of verduidelijking waren, hoorde minstens een nieuw openbaar onderzoek te worden georganiseerd, zoals het ook in meerdere adviezen werd gesteld. Door echter geen nieuw openbaar onderzoek te houden werd het artikel 4.3.3. DABM geschonden.

De substantiële vormvereiste van het openbaar onderzoek wordt geschonden wanneer aan derden – zoals i.c. Verlenging Nooit – bij de uitoefening van hun recht op inspraak, gegevens onthouden worden die de overheid essentieel acht om de aanvraag correct te beoordelen en tot het verlenen van de vergunning te besluiten.

(RvVb 5 oktober 2023 – RvVb-A-2324-0080)

De aanvrager van een omgevingsvergunning – of de bijstelling ervan – kan na afloop van het openbaar onderzoek bijkomende stukken indienen zonder echter het voorwerp van de aanvraag te wijzigen. De vergunningverlenende overheid mag stukken in aanmerking nemen die in de loop van de procedure door de aanvrager worden ingediend ter weerlegging van de bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek of in een beroepschrift kenbaar zijn gemaakt. Die mogelijkheid geldt echter niet voor stukken die essentieel zijn voor een volledige en correcte inschatting van de aan het aangevraagde project verbonden nadelen en risico's. Er is – zoals in casu – sprake van een uitholling van het openbaar onderzoek wanneer derde-belanghebbenden bij de uitoefening van hun inzage- en bezwaarrecht geen kennis konden krijgen van gegevens of documenten zonder dewelke de vergunning niet kon worden verleend. (RvVb 1 juni 2023 – RvVb-A-2223-0917; RvVb 21 december 20223 – RvVb 2324-0298)

De bestreden bijstelling steunt niet alleen op de vermeende MER-documenten van 13 mei en 16 juli 2025, ze verwijst uitdrukkelijk ook naar: *“het milieueffectenrapport (PR3515) op basis waarvan de omgevingsvergunning voor de luchthaven Antwerpen in 2024 werd goedgekeurd”*.

[Bijlage 1: pagina's 10-12](#)

In het verzoekschrift van 9 september 2024 dat Verlenging Nooit – samen met vier andere verzoekende partijen – indiende tot nietigverklaring van de omgevingsvergunning van 22 juli 2024 voor de exploitatie van de luchthaven, toont Verlenging Nooit aan dat het MER-onderzoek uitermate gebrekkig was waardoor de minister niet beschikte over een correct onderzoek naar de milieueffecten inzake geluid, luchtkwaliteit en gezondheid. De minister kon daardoor niet met kennis van zaken een beslissing nemen over de aangevraagde omgevingsvergunning. Bovendien nam de minister de resultaten van dit MER onvoldoende in aanmerking bij haar beslissing. De economische motieven primeerden zonder draagkrachtige motivering.

Verlenging Nooit verwijst naar de uitvoerige motivering in haar verzoekschrift van 9 september 2024.

[Bijlage 9: pagina's 78-108 en 109-119](#)

Door de aangevraagde bijstelling te verlenen en daarbij mee te steunen op het milieueffectenrapport PR3515, schendt de minister de wetsbepalingen waar Verlenging Nooit naar verwees in het verzoekschrift tot nietigverklaring van 9 september 2024: artikel 23 Grondwet, de artikelen 1.2.1., 4.1.1., 4.1.4., 4.1.7., 4.3.4., 4.3.7., 4.3.8., en 5.3.1. DABM, artikel 4.3.1. VCRO, artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en artikel 159 Grondwet.

[Bijlage 9: pagina 78 vierde middel en pagina 109 vijfde middel](#)

Het MB van 22 juli 2024 schond de wet en doordat de minister zich voor de bijstelling steunt op dat MB en het MER PR3515, schendt zijn besluit van 6 augustus juli 2025 deze wetsbepalingen in dezelfde mate.

De minister schendt in het bijzonder het recht op een gezond leefmilieu, het zorgvuldigheidsbeginsel, het voorzorgsbeginsel en het standstill-beginsel.

4.3. Het KBIN vroeg geen uitbreiding van het totaal aantal vliegbewegingen

Het KBIN vroeg: *“In het kader van de operaties met het kustwachtvliegtuig (een BN Islander met registratie OO-MMM) vragen wij een bijstelling van de omgevingsvergunning aan om minstens 150 landingen en opstijgingen per jaar mogelijk te maken, oftewel 75 Landing en Take-Off (LTO) cycles op jaarbasis (...)”*

[Bijlage 1: pagina 2](#)

Bij het gehoor met de GOVC verklaarde het KBIN op 24 juni 2025: *“ (...) Men heeft het huidige verzoek geïnitieerd om te bekomen dat er van de 1.000 bewegingen, steeds 150 bewegingen voorzien/gereserveerd worden voor het KBIN, zodat de operaties gegarandeerd blijven. (...)”*

[Bijlage 1: pagina 5](#)

Het KBIN vraagt dus geen verhoging van het totaal aantal vliegbewegingen met toestellen die loodhoudende benzine gebruiken, wel de toekenning van 150 bewegingen binnen het maximum contingent van 1.000 dat (voor de periode tot 2030) voorwaardelijk werd toegelaten in de omgevingsvergunning van 22 juli 2024.

Dat de verklaring van het KBIN geen vergissing was blijkt uit andere documenten.

In de brief van 11 maart 2025 vroeg het KBIN aan de minister van Omgeving en Landbouw *“zo spoedig mogelijk duidelijkheid te willen scheppen inzake de gemaakte afspraken omtrent de vliegbewegingen van het kustwachtvliegtuig”*:

“Verwijzend naar uw eerder schrijven (d.d. 18 nov. en 18 feb. l.l.) willen wij uw aandacht vestigen op nieuwe ontwikkelingen inzake de omgevingsvergunningen van de in rand vermelde luchthavens, en het verbod op AVGAS 100LL.

(...)

Omwille van dit belang sloot de directie van de Antwerpse luchthaven eind 2024 een overeenkomst af met het KBIN waarbij 150 bewegingen werden gereserveerd voor ons toestel (van de in totaal 1000 toegestane vliegbewegingen op AVGAS).

Recent vernamen we echter dat de luchthaven deze afspraak niet langer wenst te respecteren, wellicht door grote druk uit commerciële hoek, en dat de in totaal nog resterende 125 bewegingen niet langer aan ons vliegtuig toegekend kunnen worden. Hierdoor komt de operationele inzetbaarheid van het kustwachtvliegtuig rechtstreeks in het gedrang. We moeten hieruit helaas ook besluiten dat de luchthavenautoriteiten niet langer een betrouwbare gesprekspartner vormen.

(...)

Als onze vliegbewegingen in Antwerpen (en Oostende) niet gegarandeerd blijven dreigt België weldra zijn belangrijkste luchttoezichtscomponent op zee te verliezen. We willen u daarom verzoeken om zo spoedig mogelijk duidelijkheid te willen scheppen inzake de

gemaakte afspraken omtrent vliegbewegingen van het kustwachtvliegtuig te Antwerpen - alsook te Oostende.

Wij danken u bij voorbaat voor uw tussenkomst en blijven ter uwer beschikking”

[Bijlage 10: Brief KBIN-directeur aan minister Brouns](#)

Dit is geen vraag tot uitbreiding van het totaal aantal vluchten, wel een verzoek tot tussenkomst om de gemaakte afspraak tussen het KBIN en de luchthaven te doen uitvoeren.

Het bestaan van de overeenkomst tussen het KBIN en de luchthaven over een voor het KBIN gewaarborgd jaarlijks minimum aantal vluchten blijkt o.m. uit het mailverkeer tussen beide.

[Bijlagen 12 en 13: Mails verstuurd tussen Chris van den Wyngaert, commercieel directeur van de luchthaven en Ward Van Roy, medewerker van het KBIN.](#)

In een e-mail van 8 mei 2025 aan het burgerplatform Vliegerplein bevestigt het KBIN zelfs heel uitdrukkelijk dat geen uitbreiding van het totaal aantal vluchten wordt gevraagd:

“(...)Daarnaast willen wij benadrukken dat onze aanvraag geen uitbreiding van het aantal vliegbewegingen op de luchthaven beoogt. Wij vragen enkel dat 150 van de reeds toegestane 1000 bewegingen expliciet voorbehouden blijven voor de operaties van het kustwachtvliegtuig.(...)”

[Bijlage 14: Mail KBIN aan Vliegerplein](#)

De GOVC beoordeelt het verzoek van het KBIN ten onrechte als een vraag tot verhoging van het totaal aantal vliegbewegingen met toestellen die vliegen met loodhoudende benzine:

“Met deze aanvraag wordt een bijstelling van deze voorwaarde gevraagd voor 150 vliegbewegingen van het kustwachtvliegtuig (KBIN) bovenop de 1.000 vliegbewegingen in de bijzondere voorwaarde. expliciet voorbehouden blijven voor de operaties van het kustwachtvliegtuig.”

[Bijlage 11: pagina10](#)

De GOVC miskent de uitdrukkelijke bedoeling van het KBIN, toch neemt de minister de beoordeling van de GOVC zonder meer over.

[Bijlage 1: pagina 11](#)

De minister heeft de gevraagde bijstelling gewijzigd en verruimd, wat ongeoorloofd is.

De vergunningverlenende overheid kan een in een omgevingsvergunning opgelegde milieuvoorwaarde immers niet zonder meer ruimer (of in meer) bijstellen dan de specifieke bijstelling waar conform artikel 82, eerste lid, 2°, van het Omgevingsvergunningsdecreet om werd verzocht. Dit volgt niet alleen uit de vaststelling dat artikel 88, eerste lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet de toepassing van artikel 30 van het Omgevingsvergunningsdecreet uitsluit. Ook de finaliteit van de procedure tot bijstelling conform artikel 82, eerste lid, 2°, van het Omgevingsvergunningsdecreet verzet zich hiertegen. Uit de aard en de specificiteit van het verzoek tot bijstelling op grond van artikel 82, eerste lid, 2°, van het Omgevingsvergunningsdecreet volgt noodzakelijk dat de bevoegde overheid de aard en het voorwerp van het verzoek tot bijstelling, die de beoordelings- en beslissingsvrijheid begrenzen, niet (naar goeddunken) kan wijzigen.

Hier anders over oordelen zou, gelet op artikel 88, eerste lid, van het Omgevingsvergunningende decreet en de artikelen die aldus op een verzoek tot bijstelling van toepassing zijn, betekenen dat de resultaten van het openbaar onderzoek, de uitgebrachte adviezen, de gebeurlijke hoorzitting en het advies van de GOVC in wezen zinledig worden. (RvVb, 30 juni 2020, RvVb-A-1920-0970)

Door meer toe te kennen dan gevraagd pleegde de minister machtsoverschrijding.

4.4. Het kustvliegtuig van het KBIN is niet onmisbaar

Het KBIN betoogt dat het kustvliegtuig noodzakelijk is om belangrijke controleopdrachten te kunnen uitvoeren inzake milieuregelgeving, bijstand te verlenen aan defensie en douane en metingen te doen en gegevens te verzamelen voor wetenschappelijk onderzoek op zee.

Het KBIN vroeg de bijstelling om opdrachten te kunnen uitvoeren boven Noordzee.

Verlenging Nooit moest echter vaststellen dat het toestel geregeld vluchten maakt die veel verder reiken dan het Belgisch deel van de Noordzee:

- op 18 augustus 2025 steeg het toestel op in Deurne om 8.11 uur om rond 10 uur te landen op de Deense Stautingen Airport om rond 11.15 uur verder te vliegen naar Stavanger Lufthavn Sola in Noorwegen
- op 19 augustus deed het toestel een rondvlucht ter hoogte van Stavanger
- op 20 augustus vertrok het van Sola in de richting van Shetland (bestemming nog onbekend)
- op 21 augustus werd het toestel opgemerkt boven Holy Island of Lindisfarne langs de kust van Northumberland en landde het op Newcastle Airport om 15.16 uur
- op 22 augustus vloog het rechtstreeks naar Deurne en blijkbaar zonder boven het Belgisch deel van de Noordzee te komen en landde rond 13.50 uur.

Een andere vlucht die ver buiten het Belgisch deel van de Noordzee ging vond plaats op 1 en 2 september:

- op 1 september om 12.13 uur vertrok het toestel op Deurne voor een vlucht over de Nederlandse Schelde en de Belgische kustwateren. Om 13.43 uur vloog het boven het Franse deel van Noordzee en ging het verder langs Calais en over land naar Le Touquet. Om 15.06 uur vloog over de Noordzee naar Cherbourg waar het rond 17.15 uur landde
- op 2 september vertrok het vliegtuig rond 10.00 uur en vloog over de Noordzee richting Guernsey. Verder vloog het langs de Franse kust en landde uiteindelijk om 12.30 uur op de luchthaven van Morlaix-Ploujean, in vogelvlucht 580 km van Oostende.

Het kustvliegtuig wordt blijkbaar ook voor andere opdrachten gebruikt dan degene die het KBIN aanvoert in de motivering bij het verzoek tot bijstelling.

Verlenging Nooit wil even in de gedachtegang treden van het KBIN over de controleopdrachten, maar aangezien het kustvliegtuig ook voor andere doeleinden wordt gebruikt ontbreekt elke motivering voor de vraag naar 150 gewaarborgde vliegbewegingen die werkelijk nodig zouden zijn voor de controleopdrachten boven het Belgisch deel van de Noordzee.

De GOVC en de minister nemen de motivatie van het KBIN echter zonder meer over in hun beoordeling, zonder daarbij na te gaan welke andere actoren en middelen worden ingezet voor diezelfde opdrachten en doelstellingen. Door die nalatigheid konden de GOVC en de minister geen adequate beoordeling maken over de werkelijke noodzaak van het kustvliegtuig en al evenmin een goede afweging maken tussen de verschillende belangen in het hele dossier.

Een loutere verwijzing naar het “maatschappelijk belang” van het gebruik van het kustvliegtuig of de “maatschappelijk relevante taken” die ermee worden uitgevoerd, houdt vanzelfsprekend geen gegronde of evenwichtige afweging in tussen de verschillende belangen en activiteiten. Deze onzorgvuldigheid of zelfs nalatigheid botst met een van de fundamentele uitgangspunten van het Vlaams milieubeleid:

“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.” (Art. 1.2.1. § 2 DABM)

Bij een gesprek dat Ward Van Roy (KBIN) in tempore non suspecto had met een journalist van de Gazet van Antwerpen, legde hij uit dat het aantal controleopdrachten dat met het kustvliegtuig kan worden uitgevoerd erg beperkt is en dat ook de controlemiddelen heel beperkt zijn. Andere Europese landen zetten geen vliegtuig in voor de opdrachten die België uitvoert met het KBIN-toestel:

“ (...) Maar vandaag staat er dus iets anders op het programma: we gaan de emissie van schepen controleren. ‘Toch bij schepen van meer dan 100 meter. Bij kleinere vaartuigen gaat dat minder goed, tenzij bij goed weer. Anders verwaait de uitstoot te snel.’ (...)

Controleren andere landen dan ook vaak op die emissies per vliegtuig? ‘Eigenlijk is België het eerste en enige land in Europa dat dit nu doet.’ (...)

‘We hebben sinds 2016 al meer dan 5.000 schepen gecontroleerd.’ (...)

‘Dit vliegtuig kunnen we bijvoorbeeld niet echt inzetten voor zoek- en reddingsmissies’, legt Van Roy uit. ‘Met een nieuw toestel, met bijvoorbeeld een 360°-infraroodcamera aan boord, zou dat wel kunnen. Ook het tellen van dieren kan nog beter. Nu moeten we letterlijk op het zicht tellen.’ (...)”

Bijlage 16: Interview Ward Van Roy

Kleinere schepen kan het kustvliegtuig niet controleren, andere landen zetten geen vliegtuig in, de technische uitrusting van het vliegtuig laat slechts een beperkt aantal opdrachten toe en op vijf jaar tijd werden 5.000 schepen gecontroleerd terwijl jaarlijks 200.000 schepen ‘onze wateren passeren’ zoals toenmalig minister voor o.m. de zee verklaarde. Dat is amper 0,5 % van het scheepvaartverkeer.

Bijlage 17: Nieuwsbrief BIRA

De conclusie is duidelijk: de betekenis van het kustvliegtuig van het KBIN is marginaal.

Het Koninklijk Instituut voor Ruimte-Aeronomie (BIRA), net zoals het KBIN een van de tien federale wetenschappelijke instellingen, ontwikkelde een hoogtechnologisch systeem waarmee de uitstoot door de scheepvaart op het Belgisch deel van de Noordzee continu en veel performanter kan worden gecontroleerd dan met het sterk verouderd vliegtuig van het KBIN. Het systeem gebruikt sensoren die geplaatst worden in de windmolenparken. Na een proefperiode is het nieuwe systeem sinds mei van dit jaar operationeel.

[Bijlage 17: Nieuwsbrief BIRA en bijlage 18: Nieuwsbrief Flows.](#)

De minister willigde de gevraagde bijstelling voorwaardelijk in voor een periode die kan lopen tot 2035. Dat valt niet te begrijpen omdat naast het reeds operationele controlesysteem van BIRA ook andere systemen worden ontwikkeld die op een heel korte termijn zullen ingezet worden en ook omdat de Vlaamse minister voor Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport voor een andere weg kiest.

Skeyes, het autonoom overheidsbedrijf dat het monopolie heeft op de luchtverkeersleiding in ons land, nam heel recent een uiterste modern systeem in gebruik waarbij drones ingezet worden voor controles. 'We zijn bijna klaar voor de haven van Antwerpen, waar we vanaf begin 2026 operationeel willen zijn. De volgende zone wordt de Noordzee voor de controle op spionagedrones, illegale lozingen of migratie', zegt Skeyes

[Bijlage 20: Skeyes controleert met drones](#)

De universiteit van Wageningen ontwikkelde een controlesysteem via een satelliet en dat project is getest en zit in een eindfase.

[Bijlage 21: Controles per satelliet](#)

Vlaanderen kiest niet voor de inzet van een (nieuw) vliegtuig. In antwoord op een schriftelijke vraag van een parlements lid verklaarde Vlaams minister voor Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport: *"Er moet worden opgemerkt dat de keuze voor een bemand toestel – zoals voorgesteld door het KBIN – voor MDK (Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust) niet volledig aansluit bij de operationele noden, onder andere vanwege de beperktere operationaliteit, de lange aanvliegtijd en de hoge kosten.*

De analyse van MDK toont aan dat het voorgesteld middel (de aankoop van een nieuw vliegtuig) de eigen behoefte onvoldoende dekt tegen een te hoge prijs.

Vanuit de Vlaamse bevoegdheden en mijn administraties wordt wel ingezet op de toekomst van drone technologie. Niet enkel voor datacaptatie en monitoring binnen onze beheerstaken voor het beheren en exploiteren van ons patrimonium, maar eveneens biedt de inzet van drones kansen in een bredere toekomstvisie op vlak van bijvoorbeeld Search and Rescue boven de Belgische Noordzee."

[Bijlage 19: Schriftelijke vraag en antwoord nr. 912](#)

Door zich blind te steunen op de beweringen van het KBIN zonder de feitelijke context na te gaan, schond de minister het voorzorgsbeginsel.

De minister minimaliseerde en negeerde ook de talrijke bezwaren over de bijkomende

hinder als gevolg van een verhoging van het aantal vluchten door een toestel dat loodhoudende benzine gebruikt.

Burgers mogen van hun overheden verwachten dat ze een hoog beschermingsniveau nastreven voor de gezondheid van de mensen en voor het milieu en daartoe in het beleid een streng voorzorgsprincipe hanteren.

Het DABM legt weliswaar geen concrete normen vast die de vergunningverlenende overheden moeten toepassen bij elke individuele vergunningsaanvraag, maar stelt het voorzorgsprincipe wel voorop als een leidraad die de overheden moeten naleven.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft in meerdere arresten al verduidelijkt wat die zorgvuldigheidsplicht inhoudt.

“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)

Het artikel 1.2.1. §2 DABM werd geschonden.

4.5. Het KBIN was nalatig

In het document “Verduidelijk de vraag tot bijstelling” dat deel uitmaakte van het dossier op het omgevingsloket en ook bij het gehoor op 24 juni 2025 door de GOVC, benadrukte het KBIN dat het kustvliegtuig behoorde tot *“het type Britten Norman Islander BN-2 en is uitgerust met twee Lycoming pistonmotoren van het type IO-540 K1B5. Dit type motor is helaas niet gecertificeerd om te opereren op loodvrije brandstoffen zoals UL91.”*

[Bijlage 1: pagina 5](#)

Bij het gehoor verklaarde het KBIN verder dat de vermindering vanaf 2025 van het vliegbevegingen voor toestellen die loodhoudende benzine gebruiken (indien de EU daarvoor een uitzondering toestaat) een *“donderslag bij heldere hemel”* was.

Dat het KBIN verrast was door de vermindering van het toegelaten aantal vliegbewegingen met loodhoudende benzine, mag zeer verbazen.

In benzine voor auto's was lood al verboden sinds 2000 en toen ontsnapte alleen de vliegtuigsector aan dat noodzakelijk verbod. Het mocht dan toch verwacht worden dat ook loodhoudende brandstof voor vliegtuigen vroeg of laat zou worden verboden.

Het KBIN ziet zichzelf als een organisatie die in de spits loopt van de wetenschappelijke ontwikkelingen: *“Het Instituut ontwikkelt een breed scala aan wetenschappelijke activiteiten waarmee we andere onderzoeksinstituten, overheden en bedrijven van dienst kunnen*

zijn. We zijn actief in biologie (ecologie, taxonomie, fylogenie en genomica van milieus in zee, in zoetwater en op het land), chemie, fysica en geologie. Die activiteiten leiden tot vooruitstrevende ontwikkelingen op het gebied van onderzoeksfaciliteiten, technologie en expertise. Met dat hoogwaardige portfolio ondersteunt het KBIN fundamenteel en toegepast onderzoek in wetenschappelijke instellingen en in de industrie.”

(<https://www.naturalsciences.be/nl/bedrijven-organisaties/diensten-expertise>)

Het KBIN hoorde te weten dat een verbod op lood in vliegtuigbenzine er mogelijk zat aan te komen, maar liet na zich daarop voor te bereiden.

Een instelling als het KBIN, die voorhoudt vooruitstrevend te zijn, had zelfs zonder een formeel verbod op het gebruik van loodhoudende benzine al veel eerder moeten nagaan of een alternatief voorhanden was. Het KBIN deed echter niets, bleef stilzitten en wachten tot een nieuw vliegtuig zou worden ter beschikking gesteld.

De producent van de BN Islander bleef echter niet stilzitten en ontwikkelde een nieuwe gecertificeerde modificatie voor de Lycoming O-540 motoren waardoor de aangepaste toestellen kunnen vliegen op loodvrije benzine, op zelfs drie specificaties van brandstoffen.

Bijlage 22: BN Islander op loodvrije benzine

De situatie waarin het KBIN nu met haar kustvliegtuig is beland, is het gevolg van de eigen nalatigheid.

Het valt niet te aanvaarden dat nalatigheid aan de basis ligt van de bijstelling van een omgevingsvergunning die extra hinder veroorzaakt voor de omwonenden.

Het GOVC en de minister hadden bij een zorgvuldige feitenvinding over de gevraagde bijstelling niet alleen kunnen achterhalen dat het KBIN nalatig was, maar ook dat het kustvliegtuig eenvoudig kon worden aangepast zodat het kon vliegen zonder loodhoudende benzine.

Door niet alles niet in aanmerking te nemen bij de beoordeling schond de minister de zorgvuldigheidsplicht opgelegd door het DABM.

4.6. Het KBIN koos een verkeerde weg

Nadat het KBIN kennis kreeg van de omgevingsvergunning van 22 juli 2024 voor de exploitatie van de luchthaven sloot de instituut een overeenkomst met de LEM, de exploitant van de luchthaven.

De overeenkomst blijkt uit mailverkeer tussen Kris van den Wyngaert, commercieel directeur van de luchthaven en Ward Van Roy, medewerker van het KBIN:

“Initieel zullen we 150 bewegingen voor jullie reserveren omwille van het maatschappelijk belang van jullie vluchten.

Als blijkt in de loop van 2025 dat er een tekort zou zijn; kunnen jullie dit aangeven en dan kijken we dat we eventueel nog bewegingen kunnen toevoegen.(...)

Maar we konden niet rond de gezondheidsimpact die AVGAS had op de omgeving. Er moesten milderende maatregelen worden genomen om de looddepositie in de omgeving te

verminderen en dit resulteerde in een beperkt aantal bewegingen.”

Bijlage 12: Mail van den Wyngaert naar Van Roy

Kris van den Wyngaert verstuurde dat e-mailbericht op 29 november 2024. Toen Ward Van Roy op 10 maart 2025 navraag deed of iedereen ervan op de hoogte was dat er voor het KBIN 150 vliegbewegingen of 75 LTO waren gereserveerd, kreeg hij meteen een ontnuchterend antwoord:

“We kunnen helaas niet alle 75 LTO’s meer garanderen. Het aantal bewegingen is veel sneller opgebruikt waardoor wij iedereen moeten sensibiliseren om de activiteiten elders onder te brengen. Jullie kunnen voorlopig verder vliegen vanop OST”

Bijlage 13: Mail van den Wyngaert naar van Roy – 2

De luchthaven verbrak dus eenzijdig de overeenkomst met het KBIN waarop de directeur van het KBIN op 11 maart 2025 een brief stuurde aan de minister voor Omgeving en Landbouw:

“Omwille van dit belang sloot de directie van de Antwerpse luchthaven eind 2024 een overeenkomst af met het KBIN waarbij 150 bewegingen werden gereserveerd voor ons toestel (van de in totaal 1000 toegestane vliegbewegingen op AVGAS).

Recent vernamen we echter dat de luchthaven deze afspraak niet langer wenst te respecteren, wellicht door grote druk uit commerciële hoek, en dat de in totaal nog resterende 125 bewegingen niet langer aan ons vliegtuig toegekend kunnen worden. Hierdoor komt de operationele inzetbaarheid van het kustwachtvliegtuig rechtstreeks in het gedrang. We moeten hieruit helaas ook besluiten dat de luchthavenautoriteiten niet langer een betrouwbare gesprekspartner vormen.

We willen u daarom verzoeken om zo spoedig mogelijk duidelijkheid te willen scheppen inzake de gemaakte afspraken omtrent vliegbewegingen van het kustwachtvliegtuig te Antwerpen - alsook te Oostende.

We danken u bij voorbaat voor uw tussenkomst en blijven ter uwer beschikking.”

Bijlage 10: Brief KBIN aan minister van Omgeving en Landbouw

De brief aan de minister maakt duidelijk dat het KBIN een tussenkomst verwachtte om de verbintenis tussen de luchthaven en het KBIN alsnog te doen uitvoeren.

De minister heeft echter niet de bevoegdheid om de luchthaven te dwingen tot uitvoering van de verbintenis met het KBIN. Dat is een geschil waarvoor de gewone burgerlijke rechtbanken bevoegd zijn.

De keuze van het KBIN om een bijstelling te vragen is een oneigenlijk gebruik van die procedure, te meer omdat geen verhoging wordt gevraagd van het totaal aantal voorwaardelijk toegestane vluchten met loodhoudende benzine.

De minister begaat een machtsovertreding door een geschil over de uitvoering van een overeenkomst trachten op te lossen middels de bijstelling van een omgevingsvergunning met een verhoging van het aantal vluchten, wat niet de vraag was van het KBIN.

4.7. De verhoging van de looduitstoot is problematisch.

Het gebruik van loodhoudende brandstof op de luchthaven van Deurne is een substantieel gezondheidsprobleem.

In haar advies van 19 maart 2024 over de omgevingsvergunningsaanvraag van de LEM voor de exploitatie van de luchthaven pleitte de Vlaamse Milieumaatschappij voor een nultolerantie en de toepassing van een uitfaseringsprogramma.

[Bijlage 9: pagina 109](#)

Het advies van 29 maart 2024 van het departement Zorg was over de looduitstoot bijzonder kritisch: *“WHO en US EPA omschrijven lood als een toxisch metaal dat bij blootstelling negatieve gezondheidseffecten kan hebben op meerdere lichaamsfuncties, meer bepaald op het zenuwstelsel, de nierfunctie, immuunsysteem, ontwikkeling en voortplanting, en het cardiovasculair systeem. Vooral kinderen zijn kwetsbaar voor de blootstelling aan lood, met negatieve neurologische effecten zoals IQ-verlaging, leerproblemen en gedragsproblemen, zelfs bij een blootstelling aan relatief lage waarden kan er onomkeerbare schade optreden.”*

[Bijlage 9: pagina 110](#)

Het MER dat werd opgesteld in het kader van de vergunningsaanvraag door de LEM is helemaal niet duidelijk hoe groot de looduitstoot is en verschillende stukken in dat MER of in de bijlagen ervan, blijken in tegenspraak met elkaar.

Er zijn nauwelijks of geen echte metingen en het MER ging vooral uit van assumpties gebaseerd op niet getoetste hypothesen.

Het MER was uitermate gebrekkig.

Dat de minister in de vergunning van 22 juli 2024 toch nog vluchten toeliet tot zelfs 2035 is compleet onbegrijpelijk. Door vluchten toe te laten met een brandstof die een substantieel bevat waarvan de enorme schadelijke impact gekend is, en daarom ook principieel verboden is op Europees niveau, miskende de minister het recht op een gezond leefmilieu voor de vele omwonenden.

Het MB van 22 juli 2024 schond de zorgvuldigheidplicht en ook het artikel 5.3.1. DABM.

Die schending was een van de redenen waarom Verlenging Nooit een verzoek indiende tot vernietiging.

[Bijlage 9: pagina 109 - 114](#)

In zijn besluit van 6 augustus 2025 over de bijstelling van de vergunning steunde de minister zich op het MB van 22 juli 2024 en het bijhorend MER.

In de mate waarin dat MB van 22 juli 2024 en het MER de wet schenden, geldt dat daardoor ook voor het besluit van 6 augustus 2025.

De minister besliste dat indien de EU daarvoor een uitzondering verleent, er tot 2030 nog 150 vliegbewegingen of 75 LTO-cycli meer mogen plaatsvinden met loodhoudende benzine

dan bepaald in het MB van 22 juli 2024 en in de periode van 2030 tot 2035 nog de helft meer dan het aantal vluchten dat in 2025 plaatsvond. Deze beslissing botst met het standstill-beginsel en schendt dus het artikel 1.2.1. § DABM.

Op 16 juli 2025 diende het KBIN op het omgevingsloket het document in “Nota Loodhoudend Avgas vliegtuigen kustwacht – Luchthaven Antwerpen”.

Dit document was bedoeld als een MER en werd door de GOVC en de minister ook als zodanig beschouwd. Hun beoordeling van de gevraagde bijstelling was in niet onbelangrijke mate mee gesteund op dat document.

Het was echter niet bekend bij het openbaar onderzoek en bovendien werd het niet opgesteld door een MER-deskundige bevoegd voor de disciplines lucht of mens-gezondheid.

Het document mocht wegens deze belangrijke gebreken niet in aanmerking worden genomen bij de beoordeling van de gevraagde bijstelling. Minstens moest er een nieuw openbaar onderzoek worden georganiseerd, wat echter werd nagelaten.

Dit alles is grond tot vernietiging van het MB van 6 augustus 2025 en van de bijstelling.

In het punt 3.2 werd dit al uitvoeriger toegelicht.

Ten overvloede stelt Verlenging Nooit dat het document ook inhoudelijk zwaar mank loopt, waardoor de vooropgestelde conclusie waardeloos is.

Het volstaat naar slechts 1 element te kijken.

In het punt “Emissiekwalificatie” stelt het document dat: *“Het lood in het Avgas is afkomstig van tetra-ethyllood. Het gebruikte Avgas (100LL) heeft een loodgehalte van 0,40 g Lood/L en een dichtheid van 0,715 kg/L”*

[Bijlage 24: Nota Loodhoudend Avgas vliegtuigen kustwacht – pagina 1](#)

De “Bijlage L2: Methodiek + resultaten emissieberekening” bij het MER opgesteld in het kader van de vergunningsaanvraag door de LEM, vermeldt echter als aandeel lood in het Avgas een waarde van 0,56 g/L. Dat is liefst 40% meer dan de “Nota Loodhoudend Avgas” vooropstelt. Nochtans werden de beide documenten ondertekend door Katrien Van Haecke.

[Bijlage 23: Bijlage L2 bij MER PR 3515](#)

Het kustvliegtuig van het KBIN wordt gestald in een hangar op de luchthaven, pal achter de basisschool Het Land van Nu.

Dat heeft tot gevolg dat de kinderen die daar schoollopen extra worden blootgesteld aan de looduitstoot van het vertrekkend en aankomend vliegtuig.

Dit element werd echter helemaal niet in aanmerking genomen.

De GOVC en de minister hebben hun beoordeling louter gesteund op de documenten van het KBIN en lieten na de werkelijke feiten na te gaan.

Hierdoor schoten ze tekort in hun zorgvuldigheidsplicht.

De minister schond ook op dit vlak het artikel 1.2.1. §2 DABM.

Om al deze redenen verzoekt de vzw Verlenging Nooit het ministerieel besluit van 6 augustus 2025 over het verzoek van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen voor de bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden opgelegd aan de NV LEM Antwerpen, opgenomen in het ministerieel besluit OMV_2023007092 van 22 juli 2024 voor een luchthaven gelegen te 2000 Antwerpen, Luchthavenlei 1, te willen vernietigen en eveneens de vergunde bijstelling te vernietigen.

Deurne 26 september 2025

uit naam van de vzw Verlenging Nooit

-
1. Het bestreden MB van 6 augustus 2025
 2. Statuten vzw Verlenging Nooit
 3. Samenstelling bestuursorgaan vzw Verlenging Nooit
 4. Verslag vergadering bestuursorgaan
 5. Volmacht
 6. Rolrecht
 - 6.1. Overschrijving rolrecht
 - 6.2. Betaling rolrecht
 7. Arrest RvVb-A-2526-0008
 8. MB 22 juli 2024 – omgevingsvergunning LEM
 9. Verzoekschrift tot vernietiging MB 22 juli 2024
 10. Brief KBIN aan minister Brouns
 11. Advies GOVC 16 juli 2025
 12. Mail van den Wyngaert naar Van Roy
 13. Mail van den Wyngaert naar Van Roy – 2
 14. Mail KBIN naar Vliegerplein
 15. Advies Vlaamse Milieumaatschappij
 16. Interview Ward Van Roy
 17. Nieuwsbericht BIRA
 18. Nieuwsbericht Flows
 19. Schriftelijke vraag en antwoord nr. 912
 20. Skeyes controleert met drones
 21. Controles per satelliet
 22. BN Islander op loodvrije benzine
 23. Bijlage L2 bij MER PR 3515
 24. Nota Loodhoudend Avgas vliegtuigen kustwacht
 25. Aanplakking beslissing