



Federale Beroepscommissie voor de toegang tot milieu-informatie

22 december 2020

BESLISSING nr. 2020-14

over de weigering om toegang te verlenen tot de aanvragen en
machtigingen voor vluchten van gevaarlijke goederen
ingediend voor vluchten van de luchthaven van Oostende met
bestemming in Libië

(FBC/2020/01)

X/FOD MOBILITEIT EN VERVOER

1. Overzicht

1.1. Bij e-mail van 15 januari 2020 verzoekt de heer X aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) om een kopie van volgende documenten:

- alle aanvragen van 1 januari 2018 tot heden, inclusief bijlages, voor een bijzondere machtiging voor het vervoer door de lucht van gevaarlijke goederen, zoals voorzien in art. 4, §1 van het KB van 18 november 2005 tot regeling van het luchtvervoer van gevaarlijke goederen, ingediend voor vluchten vanaf de luchthaven van Oostende met bestemming in Libië;
- alle gegeven machtigingen voor zulk luchtvervoer vanaf 1 januari 2018 tot heden voor vluchten vanaf de luchthaven van Oostende met bestemming in Libië.

De aanvrager verzoekt om deze informatie in een elektronische vorm te ontvangen en wanneer dit niet mogelijk wordt geacht neemt hij genoegen met papieren kopie.

1.2. Wegens afwezigheid aan enig antwoord van de FOD Mobiliteit en Vervoer binnen de door de wet bepaalde termijn, stelt de heer Lammerant bij e-mail van 12 maart 2020 een beroep in bij de Federale Beroepscommissie voor de toegang tot milieu-informatie, hierna de Commissie. Om toegang te krijgen tot de verzochte documenten baseert hij zich op volgende argumenten:

- Er is sprake van milieu-informatie aangezien de Commissie al heeft geoordeeld dat de gevraagde informatie hieronder ressorteert (FBC/2010/1);
- De Commissie heeft ook al geoordeeld dat de FOD Mobiliteit en Vervoer een milieu-instantie is in de zin van de wet van 5 augustus 2006 betreffende de toegang van het publiek tot milieu-informatie (hierna: wet van 5 augustus 2006) (FBC/2010/1);
- De aanvrager is van oordeel dat het algemeen belang dat met de openbaarmaking wordt gediend zwaarder doorweegt dan andere belangen. Dit algemeen belang argumenteert de aanvrager als volgt:

- Het belang van openbaarheid bestaat uit het nagaan of via deze vluchten het wapenembargo tegen Libië al dan niet wordt geschonden.
- Hij is dan ook van oordeel dat dit belang opweegt tegen de hypothetische maar weinig waarschijnlijke veiligheidsrisico's. Hierdoor is hij van oordeel dat de uitzonderingsgrond met betrekking tot de openbare orde of openbare veiligheid niet toepasselijk is.
- Hetzelfde belang zou eveneens zwaarder doorwegen ten aanzien van eventuele legitieme economische belangen. Dit staft hij door te stellen dat de openbaarheid een schadebeperkend effect kan hebben, gelet op de geruchtenmolen op sociale media.

1.3. Bij e-mail van 13 maart 2020 vraagt het secretariaat van de Commissie aan de FOD Mobiliteit en Vervoer om tegen 30 maart 2020 in het bezit te worden gesteld van de betrokken documenten en biedt de mogelijkheid om zijn standpunt nader toe te lichten.

1.4. Omdat geen reactie is gekomen van de FOD Mobiliteit en Vervoer op het verzoek van de secretaris van de Commissie om haar nadere toelichting en de betrokken documenten te bezorgen, neemt de Commissie op haar vergadering van 5 oktober 2020 een tussentijdse beslissing waarin zij de voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer aanmaant om de Commissie in het bezit te stellen van de gevraagde documenten en haar standpunt nader toe te lichten.

1.5. Bij brief van 1 december 2020 bezorgt de FOD Mobiliteit en Vervoer aan de Commissie een nader standpunt over de weigering tot openbaarmaking van de gevraagde documenten en een voorbeeld van een aanvraag gevaarlijke goederen, een voorbeeld van een goedkeuring BE carrier gevaarlijke goederen, een van een afgeleverde afwijking gevaarlijke goederen; een voorbeeld van een aanvraag wapens en een voorbeeld van een toelating wapens. Het standpunt kan als volgt worden samengevat: de gevraagde documenten bestaan als such niet, de aanvraag is kennelijk onredelijk, de openbaarmaking houdt een risico in voor de openbare orde, de openbare veiligheid of de verdediging van het land omdat de het gevaar bestaat dat de informatie kan worden aangewend in het kader van een mogelijke aanslag en schade aan vertrouwelijke commerciële en industriële informatie omdat ze toelaten een overzicht te

krijgen van de klanten van de shippers, van de shippers en van de betrokken luchtvaartmaatschappijen. De FOD Mobiliteit en Vervoer is tevens van mening dat de gegevens over de luchtvaartmaatschappij geen milieu-informatie vormen vermits ze geen betrekking hebben op “gevaarlijke stoffen” en niet nodig zijn om risico’s voor milieu en mens te bepalen of in te schatten en dat van de informatie over de vlucht enkel de luchthaven van oorsprong en bestemming, de route(s), de vermelding van de aard van de goederen (voor zover deze brief niet voorgaande elementen bevat) en de vrachtbrief milieu-informatie uitmaken. Er dient bijgevolg enkel te worden overgegaan tot gedeeltelijke openbaarmaking als de Commissie zou besluiten dat de aanvraag toch als redelijk dient te worden beschouwd.

2. De ontvankelijkheid van het beroep

De Commissie wenst vooraf op te merken dat zij slechts bevoegd is om beroepen te onderzoeken op grond van de wet van 5 augustus 2006 en niet op grond van de wet van 11 april 1994.

De Commissie is van oordeel dat het beroep ontvankelijk is. Volgens artikel 35 van de wet van 5 augustus 2006 kan de aanvrager een beroep instellen bij de Commissie tegen een beslissing van een milieu-instantie bedoeld in artikel 4, §1, of na het verstrijken van de termijn waarbinnen de beslissing moest worden genomen, of in geval van weigering van uitvoering of een onwillige uitvoering van een beslissing of enige andere moeilijkheid die hij ondervindt bij de uitoefening van de rechten die deze wet toekent. Op grond van artikel 22, §1 van de wet van 5 augustus 2006 dient de milieu-instantie zijn of haar beslissing mee te delen binnen een termijn van dertig kalenderdagen. Uit het feitenrelaas blijkt dat geen antwoord werd gegeven door de FOD Mobiliteit en Vervoer binnen de dertig dagen na de aanvraag waardoor de verzoeker een beroep kon instellen bij de Commissie.

Het beroep moet in principe worden ingesteld binnen een termijn van zestig dagen. Artikel 36 van de wet van 5 augustus 2006 bepaalt echter dat de termijn geen aanvang neemt bij de ontstentenis van een beslissing. De Europese en internationale regelgeving verplicht de overheid immers tot het nemen van een uitdrukkelijke beslissing. Bijgevolg geldt er geen beperking wat betreft de termijn waarbinnen het beroep moet worden ingesteld.

3. De gegrondheid van de aanvraag

De Commissie dient vooraf te bepalen of de gevraagde informatie onder het toepassingsgebied van de wet van 5 augustus 2006 valt. De wet van 5 augustus 2006 is van toepassing op milieu-instanties bedoeld in artikel 3, 1°, a) en b), waarvan de organisatie en de werking worden geregeld door de federale overheid, alsook op milieu-instanties vermeld in artikel 3, 1°, c), die onder hun toezicht staan (art. 4, § 1 van de wet van 5 augustus 2006) en over milieu-informatie beschikken (artikel 18, § 1 van de wet).

3.1. *Het personeel toepassingsgebied*

Het wet van 5 augustus 2006 definieert het begrip milieu-instantie als volgt “a) een rechtspersoon of een orgaan opgericht bij of krachtens de Grondwet, een wet, een decreet of een regel bedoeld in artikel 134 van de Grondwet;

b) een natuurlijke of rechtspersoon die openbare bestuursfuncties uitoefent, met inbegrip van specifieke taken, activiteiten of diensten met betrekking tot leefmilieu;

c) een natuurlijke of rechtspersoon die onder toezicht van een orgaan of persoon als bedoeld onder a) of b) belast is met openbare verantwoordelijkheden of functies of openbare diensten met betrekking tot het milieu verleent.

Organen en instellingen met een gerechtelijke bevoegdheid vallen niet onder deze definitie, tenzij ze optreden in een andere functie dan de rechterlijke. De wetgevende vergaderingen en de daaraan verbonden instellingen vallen buiten deze definitie, behalve wanneer zij optreden in een administratieve functie.”

De FOD Mobiliteit en Vervoer moet worden beschouwd als een milieu-instantie in de zin van artikel 3, 1°, a) van de wet van 5 augustus 2006 en valt bijgevolg onder artikel 4, § 1 van de wet van 5 augustus 2006. Ze maakt deel uit van de rechtspersoon Federale Staat.

3.2. *Het materieel toepassingsgebied*

De wet van 5 augustus 2006 kent een recht van toegang tot milieu-informatie toe. Het begrip “milieu-informatie” wordt in artikel 3, 4° omschreven als:

“elke informatie, ongeacht de drager en in welke materiële vorm ook, waarover een milieu-instantie beschikt, betreffende:

a) de **toestand van elementen van het milieu**, zoals de atmosfeer, de lucht, de bodem, het land, het water, het landschap, de natuurgebieden, met inbegrip van vochtige biotopen, kust- en zeegebieden, de biologische diversiteit en haar componenten met inbegrip van de genetisch gedomificeerde organismen en de interactie tussen deze elementen;

b) de **toestand van de gezondheid en de veiligheid van de mens** met inbegrip van de verontreiniging van de voedselketen, de levensomstandigheden van personen, voorzover zij worden of kunnen worden aangetast door de onder a) bedoelde elementen van het milieu of, via deze elementen, door een van de factoren zoals bedoeld onder d) of door de maatregelen en activiteiten zoals bedoeld onder e);

c) de **toestand van waardevolle cultuurgebieden en bouwwerken**, voorzover zij worden of kunnen worden aangetast door de onder a) bedoelde elementen van het milieu of, via deze elementen, door een van de factoren zoals bedoeld onder d) of door de maatregelen en activiteiten zoals bedoeld onder e);

d) **factoren**, zoals stoffen, energie, geluid, straling of afval, met inbegrip van radioactief afval, emissies, lozingen en ander vrijkomen in het milieu van stoffen die de toestand van elementen van het milieu zoals bedoeld onder a) of de toestand van de gezondheid en de veiligheid van de mens zoals bedoeld onder b) aantasten of waarschijnlijk aantasten;

e) **maatregelen en activiteiten** die uitwerking hebben of kunnen hebben op de onder a), b), c) of d) bedoelde elementen;

f) **maatregelen en activiteiten** die tot doel hebben de toestand van elementen van het milieu zoals bedoeld onder a), de toestand van de gezondheid en de veiligheid van de mens zoals bedoeld onder b) of de waardevolle cultuurgebieden en bouwwerken zoals bedoeld onder c) in stand te houden, te beschermen, te herstellen, te ontwikkelen, en druk erop te voorkomen, in te perken of te compenseren;

g) **kosten-baten- en andere economische analyses en veronderstellingen** die worden gebruikt in het kader van de onder e) en f) bedoelde maatregelen en activiteiten;

h) **verslagen over de toepassing van de milieuwetgeving**”.

De aanvrager wenst documenten te verkrijgen die betrekking hebben op “gevaarlijke stoffen” bedoeld in artikel 4, § 1 van het koninklijk besluit van 18 november 2005 tot regeling van het luchtvervoer van gevaarlijke goederen en op het vervoer ervan die bepaalde risico’s met zich brengt

voor mens en milieu. De FOD Mobiliteit en Vervoer voert terecht aan dat de aanvrager zich beroept op regelgeving die niet langer geldig is en vervangen is door CAT.GEN.MPA.200 van de Bijlage IV van de Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad. Deze verordening heeft directe werking en is hiërarchisch een hogere norm dan het hiervoor vermeld koninklijk besluit.

Hoewel het vervoer van deze goederen wel degelijk een impact kan hebben op mens en milieu, toch betekent dit niet dat alle in het formulier opgenomen gegevens als milieu-informatie in de zin van artikel 3, 4° van de wet van 5 augustus kunnen worden gekwalificeerd. Toch heeft de Commissie geoordeeld dat wanneer de informatie in een document grotendeels als milieu-informatie moet worden beschouwd, ook de overige informatie dient beoordeeld te worden op grond van de wet van 5 augustus 2006.

Een ingevuld aanvraagformulier en de toelating bevatten volgende gegevens:

Gegevens over de luchtmaatschappij:

- Naam van de aanvrager
- Factuuradres + verantwoordelijke persoon
- Nationaliteit
- Telefoonnummer
- E-mail
- Te contacteren persoon:

Informatie over de vlucht, meer bepaald:

- vluchtnummer(s);
- luchthaven van oorsprong en van bestemming;
- route(s), data van operatie en schema's;
- luchtvrachtbrief;
- import/transit of exportlicentie;
- naam en adres van de bevrachter;
- vermelding van de aard van de goederen;
- vermelding passagiers of cargovlucht.

Op dit formulier wordt de beslissing van de Belgische burgerlijke luchtvaartautoriteit aangebracht. Dit maakt de toelating uit voor het vervoer van de betrokken gevaarlijke goederen.

Dat deze informatie aanwezig is in de aanvraag en de goedkeuring betekent nog niet – in tegenstelling tot wat de FOD Mobiliteit en Vervoer beweert – dat de Commissie deze informatie ook als milieu-informatie kwalificeert.

Opdat de wet van 5 augustus 2006 van toepassing is, is vereist dat de betrokken milieu-informatie bestaat op een drager en in het bezit is van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De FOD Mobiliteit en Vervoer voert aan dat de documenten zoals gevraagd, namelijk documenten die betrekking hebben op één luchthaven en bovendien met één bestemming niet bestaan. Het DGLV levert geen toelating per vlucht of per luchthaven af, maar verleent de toelating van het vervoer van gevaarlijke goederen per luchtvaartmaatschappij. De Commissie is evenwel van oordeel dat aan de aanvraag een meer flexibele invulling dient te worden gegeven, dan de FOD Mobiliteit en Vervoer eraan wil geven. De Commissie acht het voldoende dat de documenten in het bezit van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor zover ze betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen via luchtvervoer informatie bevatten over de luchthaven waarvan de gevaarlijke goederen namelijk de luchthaven van Oostende-Brugge vertrekken en die als bestemming Libië hebben. De FOD Mobiliteit en Vervoer merkt terecht op dat zij niet instaat voor alle toelatingen van gevaarlijke goederen. Zij verleent immers enerzijds toelatingen aan luchtvaartmaatschappijen met een Belgische exploitatievergunning en Air Operator Certificate voor het vervoer van gevaarlijke goederen die conform de Technische instructies van de International Civil Aviation Organization (ICAO) mogen worden vervoerd per vliegtuig en verleent anderzijds voor bepaalde gevaarlijke goederen afwijkingen op het in deze Technical Instructions vervatte verbod van het vervoer per vliegtuig van bepaalde gevaarlijke goederen. Voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen (niet-EU-landen) verleent het DGLV enkel voor bepaalde gevaarlijke goederen afwijkingen op het in de Technical Instructions vervatte verbod van het vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen ingeval van overvlucht van, transit via, of vertrek vanuit België.

De Commissie is wel van oordeel dat de FOD Mobiliteit en Vervoer geen nieuwe documenten dient op te maken naar aanleiding van een aanvraag

als de gevraagde informatie niet terug kan worden gevonden in bestaande documenten.

De Commissie is van mening dat enkel informatie die betrekking hebben op “gevaarlijke stoffen” en informatie die nodig is om risico’s voor milieu en mens te bepalen of in te schatten als milieu-informatie kan worden gekwalificeerd. Andere informatie valt niet onder één van de aspecten die vervat zijn in artikel 3,4° van de wet van 5 augustus 2006. Uit de rechtspraak van de Raad van State blijkt evenwel dat gegevens niet op zichzelf mogen worden beschouwd om te besluiten of ze al dan niet als milieu-informatie kunnen worden beschouwd. Het voorhanden zijn van een link tussen enerzijds bepaalde informatie die onmiskenbaar als milieu-informatie kan worden gekwalificeerd en anderzijds andere informatie, heeft voor gevolg dat ook deze informatie als milieu-informatie moet worden gekwalificeerd. Het ontbreken van een dergelijke link leidt tot een andere kwalificatie. Zo kan de Commissie niet zomaar instemmen met de beoordeling dat gegevens over de luchtvaartmaatschappij niet als milieu-informatie kan worden gekwalificeerd.

De Commissie moet er wel op wijzen dat zowel de toegang tot milieu-informatie als tot niet-milieu-informatie onder artikel 32 van de Grondwet vallen en dat zij bijgevolg in principe openbaar zijn. Het komt aan een milieu-instantie die geconfronteerd wordt met een vraag om toegang tot bepaalde documenten toe om te beoordelen welke wet van toepassing is, respectievelijk de wet van 11 april 1994 ‘betreffende de openbaarheid van bestuur’ en de wet van 5 augustus 2006. De beroepsprocedure voor de respectieve informatie zal op grond van de toepasselijke wetgeving dienen te verlopen en aan de aanvrager kenbaar te worden gemaakt. Het gevolg is dat de Federale Beroepscommissie zich enkel kan uitspreken over de toegang van informatie die als milieu-informatie kan worden gekwalificeerd.

De FOD Mobiliteit en vervoer merkt op dat wapens die vervoerd worden niet als gevaarlijke goederen/’gevaarlijke stoffen’ in het kader van de toepasselijke wetgeving kunnen worden gekwalificeerd. Ook al is het verzoek van de aanvrager niet altijd even duidelijk in die zin dat hij nu eens spreekt van gevaarlijke stoffen en dan weer over het vervoer van wapens, toch blijkt duidelijk uit de brief van de voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer dat hij zowel de

aanvragen en toelatingen voor het vervoer door de lucht van gevaarlijke stoffen als van wapens onder het voorwerp van de aanvraag acht te vallen.

3.3. Het invoeren van uitzonderingsgronden

De wet van 5 augustus 2006 bevat zowel inhoudelijke als formele uitzonderingsgronden. Het invoeren van formele uitzonderingsgronden leidt er veelal toe dat de aanvraag volledig of dat de toegang tot bepaalde documenten volledig uitgesloten, terwijl dit voor de inhoudelijke uitzonderingsgronden slechts geldt voor de informatie die onder een uitzonderingsgrond valt. Om die reden onderzoekt de Commissie eerst of er een formele uitzonderingsgronden kunnen of moeten worden ingeroepen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer roept de kennelijke onredelijkheid van de aanvraag in om de openbaarmaking van de betrokken documenten die het voorwerp uitmaken van de aanvraag te weigeren. Hiermee roept ze artikel 32, § 2, 2° van de wet van 5 augustus 2006 in om de openbaarmaking te weigeren. Deze bepaling luidt als volgt: “De milieu-instantie wijst een aanvraag af wanneer: 1° de aanvraag kennelijk onredelijk is;”

De Commissie voor de toegang tot en het hergebruik van bestuursdocumenten, afdeling openbaarheid van bestuur heeft over de inroepbaarheid van deze uitzonderingsgrond een advies uit eigen beweging uitgebracht dat een overzicht bevat van de vereisten die uit de rechtspraak van de Raad van State en van de respectieve bevoegde commissies kunnen worden afgeleid. Dit advies dat als nummer ADVIES 2019-33 draagt, wordt bijgetreden door de Federale Beroepscommissie en is terug te vinden op de website van de Commissies (<http://www.bestuursdocumenten.be>).

Uit arrest nr. 243.357 van 8 januari 2019 van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is bevestigd dat de uitzonderingsgrond niet vereist is dat een milieu-instantie moet hebben vastgesteld dat een aanvrager met zijn vraag beoogt om de werking van de milieu-instantie te ontwrichten.

Uit de rechtspraak van de Raad van State blijkt ook dat slechts op grond van verschillende criteria die cumulatief voorkomen, kan worden besloten tot de kennelijke onredelijkheid van de aanvraag. In haar brief van 1 december 2020 voert de voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer volgende verantwoording aan.

“Het betreft een aanvraag in het kader van de passieve openbaarheid van bestuur van milieu-informatie voor alle aanvragen/toelatingen van 2018 tot heden waarbij de gevraagde documenten moeten worden opgezocht en desgevallend worden meegedeeld.

Wat de aanvragen/toelatingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, merkt het DGLV op dat het jaarlijks 100 aanvragen van gemiddeld 15 pagina's per aanvraag ontvangt en de expert dus 18.000 pagina's moet screenen om de (aanvragen tot) afwijking van het vervoersverbod uit de Technical Instructions voor bepaalde gevaarlijke goederen waarvoor het DGLV een toelating moet geven en die betrekking hebben op de luchthaven Oostende-Brugge met bestemming Libië, te identificeren. Het onderzoek van de inroepbaarheid van de uitzonderingsgronden in concreto vergt bovendien ook een onredelijke taakbelasting omdat het gaat om een divers geheel van gevaarlijke goederen/stoffen waarvan de risico's sterk verschillend zijn.

Het DGLV stelt vast dat één van de motieven voor de aanvraag de controle op het wapenembargo tegen Libië is.

Deze controle heeft geen link met de bescherming van het leefmilieu maar gelet op dit motief strekt zijn aanvraag de facto tot het bekomen van toelatingen/aanvragen voor het vervoer van wapens.

Jaarlijks ontvangt het DGLV een 400 à 600 aanvragen inzake vervoer van wapens van gemiddeld 10 pagina's per aanvraag.

De zeer specifieke/technische materie van gevaarlijke goederen en wapens wordt binnen het DGLV behandeld door 1 expert ter zake.

Deze expert moet in casu dus ieder geval ongeveer 60.000 pagina's screenen om de toelatingen tot vervoer van wapens vanop de luchthaven Oostende-Brugge met bestemming Libië te identificeren.

Zelfs een gedeeltelijke openbaarheid zou kennelijk onredelijk zijn gelet op de noodzakelijke analyse van de gevraagde documenten om te bepalen welke elementen ervan kunnen worden gekwalificeerd als milieu-informatie.”

De Commissie wenst hieraan toe te voegen dat ook de lange periode waarbinnen documenten worden opgevraagd, namelijk twee jaar, evenzeer bijdraagt tot de kwalificatie dat de aanvraag kennelijk onredelijk is.

De Commissie stelt vast dat meerdere criteria cumulatief aanwezig zijn om tot de kennelijke onredelijkheid te kunnen besluiten. Er is vooreerst het feit dat er geen duidelijke afgescheiden groep van documenten kan worden onderscheiden die voldoet aan de vraag van de aanvrager. Hierdoor moet het geheel van de documenten die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen en wapens door de lucht worden doorgenomen en moeten die documenten van de overige worden afgezonderd. Het gaat om heel veel aanvragen per jaar. Dit weegt dus te meer door omdat documenten over een periode van twee jaar worden opgevraagd. Er is bovendien het feit dat elke aanvraag om een toelating of toelating meerdere pagina's omvat. Er moet per document dat in aanmerking komt bovendien nagegaan worden of bepaalde uitzonderingsgronden moeten worden ingeroepen, meer in het bijzonder de uitzonderingsgrond in artikel 27, § 1, 2° (openbare orde, de openbare veiligheid, hierin begrepen de fysieke beveiliging van radioactieve stoffen, of de verdediging van het land) en artikel 27, § 1, 7° (het vertrouwelijk karakter van commerciële en industriële informatie, wanneer deze informatie wordt beschermd om een gelegitimeerd economisch belang te vrijwaren, tenzij degene van wie de informatie afkomstig is met de openbaarmaking instemt). Verder is er de capaciteitsproblematiek: er is slechts één expert ter zake die met kennis van zaken dergelijke documenten kan beoordelen. De Commissie wil wel opmerken dat het blanco maken evenzeer een aanzienlijke belasting zou vormen. Bovendien dient voor elke aanvraag/toelating het risico bij openbaarmaking verschillend te worden ingeschat, omdat het gaat om een divers geheel aan gevaarlijke goederen/stoffen waarvan de risico's sterk verschillend zijn.

De Commissie wenst wel op te merken dat de reden waarom de aanvrager toegang wenst tot de betrokken documenten, namelijk controle op het wapenembargo tegen Libië niet relevant is bij de beoordeling van de aanvraag.

3.4. *Besluit*

De Commissie is van mening dat de gevraagde documenten grotendeels als milieu-informatie moet worden gekwalificeerd en dat voor zover dit niet het geval is, de niet-milieu-informatie slechts marginaal is ten opzichte van de voorhanden zijde milieu-informatie. Ze is dan ook van oordeel dat de aanvraag volledig op grond van de wet van 5 augustus 2006 kan worden beoordeeld.

De Commissie is van oordeel dat de aanvraag als kennelijk onredelijk moet worden beschouwd en dat het onderzoek van de betrokken documenten met het oog op de openbaarmaking een disproportionele belasting legt op de FOD Mobiliteit en Vervoer. Aangezien de kennelijke onredelijkheid volstaat om de vraag volledig af te wijzen, moet niet verder worden onderzocht of er eventueel andere uitzonderingsgronden kunnen of moeten worden ingeroepen om de openbaarmaking af te wijzen.

Brussel, 22 december 2020

De Commissie was als volgt samengesteld:

Pascale Vandernacht, voorzitter
Frankie Schram, secretaris en lid
Hrisanti Prasman, lid
Brecht Vercruysse, lid

F. SCHRAM
secretaris

P. VANDERNACHT
voorzitter