

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 161.263 van 11 juli 2006
in de zaak A. 171.922/VII-35.801.**

In zake : de v.z.w. Milieufront OMER WATTEZ,
die woonplaats kiest bij
advocaat Gw. VERMEIRE,
kantoor houdende te GENT,
Voskenslaan 301

tegen :

1. de bestendige deputatie van de provincieraad van
OOST-VLAANDEREN,
2. de stad GERAARDSBERGEN.

tussenkommende partij :

de v.z.w. Vlaams zweefvliegcentrum PHOENIX,
die woonplaats kiest bij
advocaat D. MATTHYS,
kantoor houdende te GENT,
Sint-Annaplein 34.

DE VOORZITTER VAN DE VIIe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat de v.z.w. Milieufront OMER WATTEZ op 10 april 2006 heeft ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van het besluit van de bestendige deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen van 2 februari 2006 houdende de bevestiging van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Geraardsbergen van 2 augustus 2005, waarbij aan de v.z.w. Vlaams zweefvliegcentrum PHOENIX de milieuvergunning wordt verleend voor het exploiteren van een vliegveld, gelegen aan de Veldekensdreef 9 te Geraardsbergen (Overboelare), op de percelen kadastraal bekend onder Geraardsbergen, 4° Afd., Sectie A, nr. 649/b, en Sectie B, nrs. 1/a, 2/d, 3/f, 7/b, 7/c, 21/a, 22, 23f, 25/c, 26/d, 50/c, 55/w, 55/x en 57/d, en van evengenoemd besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Geraardsbergen van 2 augustus 2005, en waarbij tevens wordt gevraagd om aan de verwerende partijen een dwangsom op te leggen van 2.500 euro per dag dat tegen het schorsingsbesluit "ingegaan zou worden";

Gezien de nota's van de verwerende partijen;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur G. DE BLEECKERE;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 31 mei 2006 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 29 juni 2006;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter M.-R. BRACKE;

Gehoord de opmerkingen van advocaat Gw. VERMEIRE, die verschijnt voor de verzoekende partij, van bestuurssecretaris F. COCRIAMONT, die verschijnt voor de eerste verwerende partij, van deskundige S. FOCKEDEY, die verschijnt voor de tweede verwerende partij, en van advocaat D. MATTHYS, die verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord het andersluidend advies van auditeur G. DE BLEECKERE;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

1. Overwegende dat met een verzoekschrift van 2 mei 2006 de v.z.w. Vlaams zweefvliegcentrum PHOENIX als houder van de bestreden vergunning vraagt om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen; dat haar verzoek kan worden ingewilligd;

2. Overwegende dat de gegevens van de zaak als volgt kunnen worden samengevat :

2.1. Op percelen gelegen in Geraardsbergen (Overboelare) tussen de Dender en de Veldekenslaan wordt sinds 1969 een vliegveld uitgebaat. De percelen werden naderhand volgens het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen bestemd als landschappelijk waardevol agrarisch gebied. Sinds 1996 wordt het vliegveld uitgebaat door de tussenkomende partij, de v.z.w. Vlaams Zweefvliegcentrum PHOENIX. De start- en landingsbaan heeft een lengte van ca. 600 meter. Sinds 1 mei 1999 zijn

vliegvelden met een landingsbaan van minder dan 1.900 meter ingedeeld als vergunningsplichtige klasse II-inrichtingen.

Ingevolge de aanvraag van de tussenkomenende partij heeft de stad Geraardsbergen op 27 december 1999 vergunning verleend voor de exploitatie van het vliegveld voor een termijn van vijf jaar, verstrijkende op 27 december 2004.

2.2. Op 2 december 2004, zijnde 25 dagen voor het verstrijken van de lopende vergunning, wordt een eerste maal een hernieuwingsaanvraag ingediend, die door het college van burgemeester en schepenen van de stad Geraardsbergen op 16 december 2004 onvolledig wordt bevonden. De hernieuwingsaanvraag wordt een tweede maal ingediend op 3 februari 2005. Deze aanvraag wordt volledig verklaard door het college van burgemeester en schepenen, maar naderhand door de tussenkomenende partij ingetrokken, onder meer omdat de toevoeging, met name de verplaatsing van de startbaan naar niet vergunde percelen, niet vermeld was. Vervolgens heeft de tussenkomenende partij een derde maal een hernieuwingsaanvraag ingediend op 4 mei 2005, die ontvankelijk en volledig verklaard wordt. De aanvraag heeft wat betreft de toegelaten luchtvaartuigen betrekking op zweefvliegtuigen en ULM's, met dien verstande dat ook motorvliegtuigen gebruikt worden voor het "opslepen" van de zweefvliegtuigen, zij het dat hiervoor ook gebruik kan gemaakt worden van een lier. Er zijn ook vluchten met motorvliegtuigen buiten het sleepstarten.

2.3. Op 2 augustus 2005 beslist het college van burgemeester en schepenen de gevraagde hernieuwing van de vergunning integraal te verlenen voor een termijn van twintig jaar, dus inclusief de gevraagde verplaatsing in zuidwestelijke richting van de start- en landingsbaan op percelen waarop de oorspronkelijke vergunning van 27 december 1999 geen betrekking had, met dien verstande dat overwogen wordt "dat de milieuvergunning voor het onderdeel van de start- en landingsbaan op deze nieuwe percelen geschorst blijft zolang de stedenbouwkundige vergunning hiervoor niet is afgeleverd". Dit is het tweede bestreden besluit.

2.4. Tegen deze beslissing wordt op 9 september 2005 beroep ingediend door de verzoekende partij, dat door de eerste verwerende partij ontvankelijk wordt bevonden.

Naar aanleiding van dit beroep worden de vereiste adviezen gevraagd en verleend die deels gunstig, deels ongunstig zijn.

2.5. Nadat de eerste verwerende partij de termijn voor behandeling van het beroep met een maand verlengd had, beslist zij op 2 februari 2006 het beroep van de verzoekende partij niet in te willigen en de beslissing in eerste aanleg te bevestigen, zodat vergunning verleend wordt voor de exploitatie van een vliegveld met een start- en landingsbaan van 600 meter, voor zweefvliegtuigen, ULM's en motorvliegtuigen. Dit is het eerste bestreden besluit;

3. Overwegende dat de verzoekende partij onder meer de schorsing van de tenuitvoerlegging vordert van het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de stad Geraardsbergen van 2 augustus 2005 waarbij de milieuvergunning in eerste aanleg aan de tussenkomen de partij werd verleend; dat, zoals de verwerende en de tussenkomen de partijen terecht opwerpen, die vordering onontvankelijk is, daar tegen evengenoemd besluit een georganiseerd beroep openstond en de in laatste aanleg genomen beslissing van de bestendige deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen van 2 februari 2006, die eveneens met de onderhavige vordering wordt bestreden, in de plaats is gekomen van eerstgenoemde beslissing;

4. Overwegende dat krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging kan worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de nietigverklaring van de aangevochten akte of verordening kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden akte of verordening een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen;

4.1. Overwegende, wat de tweede voorwaarde betreft, dat de verzoekende partij betoogt wat volgt :

"V. Het MTHEN of risico van een MTHEN.

Feiten die dit aantonen.

1. Het ernstig nadeel of risico van een dergelijk nadeel is in feite een vorm van schade die aan de belangen van de de VZW Milieufront Omer Watez zou of zal worden toegebracht door de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de beide vergunningen.

Wanneer Uw Raad aanvaardt dat een milieuvereniging als MOW een persoonlijk belang heeft bij de vordering omdat de milieuvergunning indruist tegen wat MOW hetzij rechtmatig in haar statuten voorziet als doelstellingen, hetzij rechtmatig beoogt krachtens gewestplan en direct werkende regelgeving (bv. richtlijnen, VEN-gebied,...) is het ook logisch dat de concrete impact of het 'gewicht' van een milieuvergunning gezien tegenover hetzij de milieudoelstellingen van een vereniging hetzij haar aanspraken krachtens een gewestplan of andere

verordenende leefmilieubepalende norm, kan beschouwd worden als een ernstig nadeel.

Een lichte schade aan de mogelijkheid haar doelstellingen te realiseren zou dan eerder geen MTHEN uitmaken.

Naarmate een milieuvereniging op het gebied van milieubescherming in het werkingsgebied waarvoor zij bestaat, betere resultaten ziet door bv. bestuursbeslissingen, is er omgekeerd sprake van een voordeel i.p.v. een nadeel.

Het komt er dus op aan te bewijzen dat de beide beslissingen een reeks nadelen doen ontstaan die een tegengewicht vormen voor de VZW MOW in haar ijver haar doelstellingen te Geraardsbergen, op het terrein gerealiseerd te zien, en zodra als mogelijk.

Om aan te tonen dat verzoekende partij een persoonlijk belang heeft kan verwezen worden naar wat hierover reeds gezegd werd, onder meer de geciteerde doelstellingen van de vereniging en haar belang bij een loyale toepassing van het gewestplan Aalst-Ninove-G'Bergen.

Materiële nadelen stricto sensu kan de verzoekende partij niet aantonen, behalve dat zij kosten, tijd en inspanningen dient te leveren om de beslissingen ongedaan te maken.

Het gaat dan ook eerder over morele nadelen.

Ook wat het MTHEN nadeel betreft, dient onderstreept dat grondwettelijke rechten als vrijheid van vereniging en het grondrecht op bescherming van een gezond leefmilieu, de Verdragen en richtlijnen zoals Verdrag van Aarhus, de richtlijn 2004/35 van 21 april 2004 inzake milieuschade, alsook de habitatrichtlijn hun concrete uitwerking en effectiviteit in het rechtsverkeer missen wanneer milieuverenigingen afgewezen worden louter omdat zij slechts statutaire doelstellingen beogen te realiseren.

2. De feiten die de negatieve milieuimpact van de beslissingen aantonen zijn onder meer de volgende:

** de duurtijd van de vergunning : 20 jaar (tot 2025), terwijl de vorige vergunning slechts 5 jaar duurde;

** de aard van de vergunde inrichting : in hoofdzaak een vliegveld voor zowel zweefvliegtuigen als motorvliegtuigen;

** de omvang van de vliegbewegingen : minstens 800 motorvluchten per jaar gemiddeld over 5 jaar; plus onbeperkt aantal vluchten met zweefvliegtuigen;

** de vliegtijden : van 8 h's morgens, tot bij zonsondergang, en zowel weekdag als week-end;

** de verkeerde ligging van het vliegveld nl. in een landschappelijk waardevol agrarisch gebied in de Dendervallei; bestemming die de komende 20 jaar dreigt niet gerealiseerd te kunnen worden wat een ernstig nadeel is;

** de omgeving! nl. ligging van het vliegveld en omgeven door een kraal van rustbehoevende gebieden, nl. natuurgebied, parkgebied, trekweg Dender, landelijke woongebieden, habitatrichtlijngebied, VEN-gebied (zie de stukken III/1 en III/7).

// T.o.v. de perceelsgrenzen waar de inrichting betrekking op heeft komt men tot volgende afstanden:

in het oosten : op 0 meter van een individuele woning, op 40m van landelijk woongebied, op 160m van natuurgebied (Boelarebos) en op 0 m van habitatrichtlijngebied.

in het westen : op 20m van bosgebied (reservaat Korte Lake)

in het noorden : op 250m van parkgebied en habitatrichtlijngebied (reservaat Nerenmeers)

in het zuiden : op 50m van Bourengebos en op 360m van reservaat Prés Rosière (Rietbeemd) (Wangrose)

// T.o.v. de start- en landingsbaan van de inrichting

in het oosten : op 160m van landelijk woongebied, op 320m van het Boelarebos, op 200m van het Habitatrichtlijngebied

in het westen : op 100 m van het reservaat Korte Lake
in het noorden : op 540 m van het reservaat Nerenmeers
in het zuiden : op 200 m van het Bourenbos en op 470m van reservaat Prés Rosière (Wangrose)

** De onvermijdelijke luidruchtigheid van de motorvliegtuigen voor opleiding en voor het optrekken van de zweefvliegers: aan de bron min. 100 à 120 dB(A); in de omgeving van 150 à 300 m. tussen min. 55 en 70 dB (A); volgens de geluidsdeskundige tot 67 dB(A) nabij een woning op 180 m. van de startbaan; dit is ver boven de wettelijke norm van 40 dB voor een nieuwe inrichting in een landelijk gebied.

** Het risico van ongevallen door een neervallend vliegtuig, met fatale risico's zowel voor omliggende woningen als voor bv. recreanten; en het gevoel van onveiligheid hierdoor veroorzaakt (een neervallend vliegtuig is in dit land geen sporadisch voorval);

** Verlies van voor natuur, landbouw en landschap functionerend gebied: minstens 200 m. rondom de startbaan van 400 à 600 m. lang is voor de natuur en het landschap een verloren gebied (want monotoon grasveld met steenstort en frequent verstoord door lawaai). Zie de kaarten in bundel.

** Onmogelijkheid om hier een reëel stiltegebied te realiseren, terwijl Geraardsbergen één van de weinige gemeenten is waar dergelijk stiltegebied kan gerealiseerd worden (omgevingsgeluid rond 37 dB): zie ook stuk V/6.

Daardoor ook derving van kansen voor VZW MOW om meer attractieve activiteiten (mede) te organiseren in deze omgeving (bv. fietstochten, dag van de natuur/aarde, natuurstudie, integraal waterbeheer,...) want het geluidsklimaat is een belangrijk element om mensen naar activiteiten in open lucht te krijgen.

** Risico's voor een significante verstoring van de fauna in de omliggende natuur-, bos-, park-, VEN- en habitatrichtlijngebieden, alsook voor de recreant, eventueel lid van VZW MOW., die langs en door deze gebieden wandelt en fietst.

In het bijzonder worden de broed van de Wespendif (Pernis apivorus) (bijlage I-soort van de Vogelrichtlijn), de Ijsvogel (Alcedo taitis) (bijlage I-soort van de Vogelrichtlijn), de Middelste Bonte Specht (Dendrocopos medius) [bijlage I -soort van de Vogelrichtlijn], de porseleinhoen (Porzana porzana) [bijlage I-soort van de Vogelrichtlijn], de Blauwborst (Luscinia svecica) [bijlage I-soort van de Vogelrichtlijn], de Buizerd (Buteo buteo), de Sperwer (Accipiter nisus), de Torenvalk (Falco tinnunculus), de Boomvalk (Falco subbuteo), de Waterral (Rallus aquaticus), de Koekoek (Cuculus canorus), de Kievit (Vanellus vanellus), de Ransuil (Asio otus), de Bosuil (Strix aluco), de Steenuil (Athene noctua), de Kleine bonte specht (Dendrocopos minor), de Sprinkhaanzanger (Locustella naevia), de Bosrietzanger (Acrocephalus palustris), de Kleine karekiet (Acrocephalus scirpaceus), de Tuinfluiter (Sylvia borin), de Grasmus (Sylvia communis), de Fitis (Phylloscopus trochilus), de Wielewaal (Oriolus oriolus), de Boomklever (Sitta europaea), de Rietgors (Emberiza schoeniclus), de Kuifmees (parus cristatus), de Glanskop (Parus palustris) e.a. en de slaap en de broed van de Watervleermuis (Myotis daubentonii) [bijlage IV-soort van de Habitatrichtlijn], de Baardvleermuis (Myotis mystacinus) [bijlage IV-soort van de Habitatrichtlijn] , de Rosse vleermuis (Nyctalus noctula) (bijlage IV- soort van de Habitatrichtlijn), de Gewone grootoorvleermuis (Plecotus auritus) (bijlage IV-soort van de Habitatrichtlijn), de Dwergvleermuis (Pipistrellus pipistrellus) (bijlage IV-soort van de Habitatrichtlijn) , de Laatvlieger (Eptesicus serotinus) [bijlage IV-soort van de Habitatrichtlijn] , e.a., ernstig verstoord door het vliegveld.

** veroorzaakt een slechte ipv gunstige staat van instandhouding van de wilde fauna binnen het habitatrichtlijngebied aangeduid bij BVLR van 24/05/2002, BS 17/08/2002.

Gemiste kansen om een coherent en kwalitatief ecologisch Natura 2000 netwerk te Geraardsbergen en omgeving (m. i. v. Natura 2000 gebied in Wallonië) te realiseren.

** Daarnaast zullen de activiteiten ernstige hinder door luchtvervuiling teweeg brengen. Het aantal motorvluchten is beperkt tot 800, het aantal ULM-vluchten is onbeperkt (behalve in de periode april-juli) evenals het aantal zweefvluchten (waarvan het aantal starts d.m.v. een sleep(motor)vliegtuig in relatieve aantallen beperkt is tot 25%, maar in absolute aantallen onbeperkt is). Aangezien een vliegtuig vooral bij het landen en opstijgen emissies veroorzaakt en aangezien er ook geen beperking staat op de duur van de vluchten zal er toch een aanzienlijke luchtvervuiling plaats vinden op en rond de lokatie van de inrichting.

** Het niet schorsen van de milieuvergunning riskeert overheden te inspireren om aan het daargestelde probleem, nl. de zonevreemdheid van dit vliegveld, te verhelpen door het gewestplan te wijzigen, door een RUP op te maken, of dergelijke met bijkomende betonning van het vliegveld voor gevolg.

En dus ook bijkomende morele schade voor verzoekster en de haar in groten getale steun verlenende burgers.

Bijgevolg zijn er voldoende feiten die aantonen dat de beslissingen een MTHEN veroorzaken of minstens een risico van dergelijk MTHEN.

3. Waarom de beide beslissingen ertoe nopen te worden geschorst.

** De eerste bestreden beslissing (van de Deputatie) is een eindbeslissing en is onmiddellijk uitvoerbaar en is dus zeker vatbaar voor schorsing.

** De tweede bestreden beslissing (van het college B & S Geraardsbergen) is weliswaar geen eindbeslissing, gezien het hoger beroep van MOW, maar is terug uitvoerbaar ('herleeft') ingeval van schorsing van het deputatiebesluit.

Het niet schorsen van de beslissing in eerste aanleg zou het nut van een gebeurlijke schorsing van het deputatiebesluit dan ook zienderogen aantasten.

Mocht Uw Raad van oordeel zijn dat enkel het deputatiebesluit kan worden geschorst, vraagt verzoekster dat duidelijk zou gesteld worden of en in welke mate het collegebesluit na schorsing of vernietiging uitwerking kan hebben (cfr. het rechtszekerheidsbeginsel).

4. Moeilijk te herstellen karakter.

Het is evident dat nadelen die jarenlang worden ondergaan, bv. in afwachting van een annulatiearrest, niet met terugwerkende kracht kunnen ongedaan gemaakt worden.

Voorkoming van eigenlijke ecologisch milieuschade en van sociale recreatieve natuurgenoegenschade is dan ook aangewezen en is ook wettelijk verantwoord (cfr. de middelen en het beginsel van preventief handelen in milieuzaken zoals vervat in onder meer de Europese richtlijn inzake milieuschade en het DABM 5 april 1995).

Herstel van nadelen door bv. een vergoeding toe te kennen is een oneigenlijke vorm van herstel.

Verzoekster wenst de milieuschade te voorkomen";

4.2.1. Overwegende dat het in casu gaat om de exploitatie van een klein vliegveld (klasse II-inrichting) voor zweefvliegtuigen, ULM's en motorvliegtuigen; dat het aantal motorvliegbewegingen is beperkt tot maximum 800 per jaar (stand-still principe); dat maximaal 25 % van het totaal aantal starts met zweefvliegtuigen zal gebeuren door middel van een sleepvliegtuig dat uitgerust is met een geluidsarme schroef en uitlaat en dat de overige zweefvliegtuigen zullen opstijgen met de hulp van een lierinstallatie; dat, zoals door de afdeling Natuur in haar voorwaardelijk gunstig

advies voorgesteld, er tijdens het broedseizoen (april-eind juli) maximaal tien vliegbewegingen per dag mogen gebeuren en dat in die periode de opendeurdag niet mag plaatsvinden; dat de exploitant zich ertoe verbonden heeft om het aantal gemotoriseerde toestellen die het vliegveld als basis hebben te bevrozen op het huidige peil, zijnde elf toestellen en om deltavliegers en paramotors te verbieden;

4.2.2. Overwegende dat voornoemde elementen in acht genomen, bezwaarlijk kan worden aangenomen dat het nadeel veroorzaakt door de exploitatie van het vliegveld als ernstig moet worden gekwalificeerd; dat daarbij niet kan worden voorbijgegaan aan het gegeven dat het vliegveld reeds sedert 1969 wordt uitgebaat en dat de verzoekende partij, zijnde een milieuvereniging, geen zware ecologische milieuschade aantoonst die is ontstaan ten gevolge van de exploitatie van het vliegveld; dat, integendeel, de verzoekende partij in haar verzoekschrift op uitgebreide wijze de rijke en zeldzame fauna beschrijft die in de onmiddellijke omgeving van het vliegveld aanwezig is; dat de verzoekende partij ter terechtzitting vruchteloos betoogt dat met elementen uit een onwettige exploitatie ter beoordeling van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel geen rekening kan worden gehouden; dat, immers, het vliegveld reeds sedert 1969 -dit is vóór de vaststelling van het gewestplan Aalst-Ninove-Geraardsbergen- wordt geëxploiteerd en dat, na het vergunningsplichtig worden van vliegvelden, het college van burgemeester en schepenen op 27 december 1999 voor de exploitatie van het vliegveld een vergunning heeft verleend voor een periode van vijf jaar en dat die vergunning niet werd aangevochten;

4.2.3. Overwegende, daarenboven, dat diverse aspecten van het aangevoerde nadeel -zoals het risico op neervallende vliegtuigen, het risico aan gemiste kansen om een "coherent en kwalitatief ecologisch Natura 2000 netwerk" te realiseren en het derven van kansen om meer attractieve activiteiten te organiseren in deze omgeving- een hypothetisch karakter vertonen;

4.2.4. Overwegende dat de verzoekende partij nog beklemtoont dat de vergunning werd verleend voor een termijn van twintig jaar en dat dit gegeven de ernst van het nadeel versterkt; dat zij er evenwel aan voorbijgaat dat in geval van vernietiging van de in het geding zijnde vergunningsbeslissing eveneens de duurtijd van de vergunning wordt vernietigd;

4.3. Overwegende dat aan de tweede voorwaarde gesteld door artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State niet is voldaan; dat die vaststelling volstaat om de vordering tot schorsing te verwerpen zonder dat de door de verwerende en tussenkomende partijen opgeworpen excepties van onontvankelijkheid wat de eerste bestreden beslissing betreft, moeten worden onderzocht;

4.4. Overwegende dat de verwerping van de vordering tot schorsing de verwerping van de vraag tot het opleggen van een dwangsom met zich brengt,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst van de v.z.w. Vlaams zweefvliegcentrum PHOENIX in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing en de vordering tot het opleggen van een dwangsom worden verworpen.

Artikel 3.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

De kosten van de tussenkomst, bepaald op 125 euro, komen ten laste van de tussenkomende partij

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op elf juli tweeduizend en zes, door :

Mevr.	M.-R. BRACKE,	kamervoorzitter,
Mevr.	A. WIJNANTS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. WIJNANTS.

M.-R. BRACKE.