

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 252.218 van 25 november 2021
in de zaak A. 231.258/VII-40.873**

In zake : de NV STUDIEBUREEL VOOR AUTOMOBIELTRANSPORT
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Ive Van Giel
kantoor houdend te 2000 Antwerpen
Cockerillkaai 18
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN
VAN DE GEMEENTE LAARNE
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Bert Van Herreweghe en Frank Judo
kantoor houdend te 1000 Brussel
Keizerslaan 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het cassatieberoep, ingesteld op 13 juli 2020, strekt tot de
nietigverklaring van arrest nr. RvVb-A-1920-0890 van de Raad voor
Vergunningsbetwistingen (hierna: RvVb) van 2 juni 2020 in de
zaak 1819-RvVb-0611-A.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Het cassatieberoep is toelaatbaar verklaard bij beschikking van 3
september 2020.

De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Ann Van Mingeroet heeft op 6 augustus 2021 een verslag opgesteld, op grond van artikel 16 van het koninklijk besluit van 30 november 2006 tot vaststelling van de cassatie-procedure bij de Raad van State.

De verzoekende partij heeft een verzoek tot voortzetting van de procedure teneinde te worden gehoord ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 28 oktober 2021.

Staatsraad Pierre Lefranc heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Tjörven Masil, die *loco* advocaat Ive Van Giel verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Kwinten Vandekerckhove, die *loco* advocaten Bert Van Herreweghe en Frank Judo verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Ann Van Mingeroet heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3. De deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen (hierna: deputatie) verleent op 31 januari 2019 aan de nv Studiebureel voor Automobieltransport (hierna: aanvrager) een stedenbouwkundige vergunning “voor het bouwen van een autokeuringsstation”.

4. Het bestreden arrest verklaart het eerste en derde middel en bijgevolg het beroep van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Laarne (hierna: college) gegrond. Het bestreden arrest vernietigt bijgevolg de bestreden vergunningsbeslissing van de deputatie.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Standpunt van de aanvrager

5. De aanvrager voert de schending aan van artikel 4.3.2, § 2bis, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, artikel 2, § 6, van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: project-MER-besluit) en de artikelen 4.7.14/1 en 4.7.21 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO):

“Doordat, het bestreden arrest de ingestelde vordering tot nietigverklaring ontvankelijk en gegrond heeft verklaard omdat de Deputatie niet op goede gronden zou hebben geoordeeld enerzijds dat het aangevraagde project niet onder toepassing van rubriek 10 b) (‘stadsontwikkelingsprojecten’) van bijlage III van het project-MER-besluit valt omdat het geen stadsontwikkelingsproject betreft en anderzijds dat er geen project-MER-screeningsnota moest worden opgemaakt; Terwijl, op grond van art. 4.3.2, §2bis DABM, rubriek 10 b) van Bijlage III bij het project-MER-besluit, art. 2, §6 project-MER-besluit, de artikelen 4.7.14/1 en 4.7.21 VCRO (zoals deze bepalingen m.b.t. de vernietigde vergunningsbeslissing van toepassing waren) de Deputatie uit het gegeven dat het gevraagde project de ontwikkeling van een individueel

KMO-bedrijf op een bedrijventerrein betreft en de ligging in een bedrijventerrein (volgens de Raad dichtbij, maar niet in, verstedelijkt gebied) mocht afleiden dat dit het stedelijk karakter - vereist voor een 'stadsontwikkelingsproject' in de zin van art. 10b) van Bijlage III bij het project-MER-besluit - uitsluit en bijgevolg geen project-MER-screeningsnota moest worden opgemaakt".

Zij licht toe dat uit het bestreden arrest blijkt:

“- Dat de Raad vaststelt dat in de vernietigde beslissing wordt gemotiveerd dat het gevraagde project de ontwikkeling van een individueel KMO-bedrijf op een bedrijventerrein betreft;
- Dat de Raad vaststelt dat in de vernietigde beslissing wordt gemotiveerd dat een autokeuringscentrum gelegen in een bedrijventerrein het stedelijk karakter (nvdr.: van een stadsontwikkelingsproject in de zin van art. 10 b) van bijlage III van het project-MER-besluit) uitsluit;
- Dat de Raad van oordeel is dat de locatie van een project (*in casu*: bedrijventerrein) niet beslissend is voor de vraag of het project als 'stedelijk' dient te worden beschouwd;
- Dat de Raad oordeelt dat 'in de mate uit de bewoordingen van de vernietigde vergunningsbeslissing mag worden afgeleid dat de Deputatie meent dat de ligging van het autokeuringscentrum in een bedrijventerrein het 'stedelijk karakter' zou uitsluiten', dit geen afdoende, want juridisch onjuiste motivering betreft en dat immers 'de locatie van een project (*in casu*: bedrijventerrein) niet beslissend voor de vraag of het als 'stedelijk' te beschouwen is, en het autokeuringscentrum zich dus niet noodzakelijk binnen de stad/het stedelijk gebied dient te bevinden;
- Dat de Raad vaststelt dat het gevraagde project 'dichtbij verstedelijkt gebied' zou bevinden”.

Zij vervolgt:

“Het bestreden arrest miskent het begrip 'stadsontwikkelingsproject' door niettegenstaande de vaststelling dat het gevraagde keuringscentrum een 'individueel KMO-bedrijf op een bedrijventerrein' betreft dat niet in, maar in de nabijheid van, (volgens de Raad) 'verstedelijkt gebied' is gelocaliseerd, toch te stellen dat het gevraagde project een stadsontwikkelingsproject zou kan zijn. Een dergelijk project is immers niet stedelijk van aard, hetgeen - zoals de Raad eveneens vaststelt - een essentieel criterium is om tot het oordeel te kunnen komen dat het gevraagde project een 'stadsontwikkelingsproject' zou betreffen, ook al zou het gaan om een project 'met zekere omvang', met 'dat gelijkaardige verkeersgenererende effecten kan hebben als parkeerterreinen' en dat

‘betrekking heeft op de aanwezigheid van meerdere personen in functie van dienstverlening’.

De Deputatie stelde terecht vast dat het begrip ‘stadsontwikkelingsprojecten’, zoals dit wordt omschreven in het project-MER besluit, heeft betrekking op de bouw en exploitatie van projecten met gelijkaardige kenmerken als winkelcentra en parkeerterreinen, die stedelijk van aard zijn en een gelijkaardig type van milieu-impact veroorzaken. (Europese Guidance of the European Communities, ‘Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive’, 2008). Volgens de LNE-handleiding over ‘stadsontwikkelingsprojecten’ dient de reikwijdte van deze rubriek als volgt te worden geïnterpreteerd: bouw en/of exploitatie van projecten met gelijkaardige kenmerken als winkelcentra en parkeerterreinen, die stedelijk van aard zijn en een gelijkaardig type van milieu-impact veroorzaken. Ziekenhuizen, universiteiten, sportstadia, cinema’s, theaterzalen en busstelplaatsen zijn voorbeelden van dergelijke projecten. Projecten die qua functie of kenmerken vergelijkbaar zijn met deze projecten worden eveneens als stadsontwikkelingsproject beschouwd, bv. gevangenissen, rust- en verzorgingstehuizen, hotelcomplexen, kinderdagverblijven, scholen, kantoren, handelsruimten, sporthallen, openbare zwembaden, feest- of evenementenzalen, congrescentra, mortuaria (met ceremoniële ruimte), crematoria (met ceremoniële ruimte), religieuze gebedsinrichtingen, ... De ontwikkeling van een individueel KMO-bedrijf - *in casu* een autokeuring - op een bedrijventerrein behoort hier dus niet toe. Het gaat niet over een project dat stedelijk van aard is (noch over een project dat qua functie of kenmerken met voorgaande projecten vergelijkbaar is).

De Handleiding inzake stadsontwikkelingsprojecten stelt overigens verder over parkeerterreinen dat een parking die enkel gebruikt wordt voor een bedrijf dat op zich geen stadsontwikkelingsproject is, niet wordt beschouwd als een stadsontwikkelingsproject (punt 3.2, p. 6). *In casu* is de parking volledig afgesloten met een poort en omheining. Na sluitingsuur zijn de parkeerplaatsen niet toegankelijk voor publiek gebruik. Het gaat overigens slechts over 19 autoparkeerplaatsen voor werknemers en 8 autoparkeerplaatsen voor bezoekers. Er is wachtrijmogelijkheid voor 50 wagens op eigen terrein.

De aanvraag voorziet geen busstelplaats.

De aanvraag valt dus niet onder de rubriek 10 b) van de bijlage III van het project-MER-besluit.

In de LNE-handleiding inzake ‘industrieterreinontwikkeling’ wordt overigens ook bevestigd dat een individuele vergunningsaanvraag voor een bedrijf op een bedrijventerrein niet als ‘industrieterreinontwikkeling’ wordt beschouwd.

Voor KMO-bedrijven op een bedrijventerrein moet worden nagegaan of het bedrijf op bijlage III wordt vermeld. Een autokeuringscentrum wordt daarop niet vermeld.

De precedentswaarde van het bestreden arrest is niet te onderschatten, gelet op de talloze vergunningen voor KMO’s op bedrijventerreinen die werden

verstrekt zonder MER-screening. Deze dreigen door dit arrest allemaal onwettig te worden.

Hierdoor schendt het bestreden arrest het begrip ‘stadsontwikkelingsproject’ in art. 10 b) van Bijlage III bij het project-MER-besluit en kwam het bijgevolg onterecht tot de conclusie dat de Deputatie op grond van art.. 4.3.2, §2bis DABM, art. 10 b) van Bijlage III bij het project-MER-besluit, art. 2, §6 project-MER-besluit, de artikelen 4.7.14/1 en 4.7.21 VCRO (zoals deze bepalingen m.b.t. de vernietigde vergunningsbeslissing van toepassing waren) ‘niet afdoende’ en ‘juridisch onjuist’ had gemotiveerd dat het gevraagde project geen ‘stadsontwikkelingsproject’ is en dat bijgevolg geen MER-screeningsnota aan de aanvraag diende de te worden gevoegd, zodat voormelde bepalingen eveneens geschonden zijn”.

Beoordeling

6. Het middel gaat terug op de gegrondverklaring door de RvVb van het eerste middel van het college.

7. Als cassatierechter mag de Raad van State niet in tweede instantie de feitelijke beoordeling van de RvVb overdoen maar mag hij enkel nagaan of het bestreden arrest overeenkomstig de wet is genomen.

Luidens artikel 14, § 2, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, treedt de Raad van State immers “niet in de beoordeling van de zaken zelf”.

In zoverre het middel de Raad van State noopt tot het in tweede instantie overdoen van de feitelijke beoordeling van de RvVb door aan te voeren dat het project van de aanvrager “niet stedelijk van aard” is door zijn functie of kenmerken en zijn milieu-impact en niet valt onder de rubriek 10, b), van bijlage III bij het project-MER-besluit, is het niet ontvankelijk.

De exceptie van het college dienaangaande is gegrond.

Het middel wordt hierna onderzocht zonder de beoordeling van de zaak zelf over te doen.

8. Het bestreden arrest overweegt vooreerst dat
- de “m.e.r.-regelgeving [...] geen definitie [bevat] van het begrip ‘stadsontwikkelingsproject’”,
 - volgens de toelichting in de op 27 juni 2018 geactualiseerde “Handleiding stadsontwikkelingsprojecten” van de dienst Mer van het departement Omgeving en de “Europese Guidance ‘Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive’ (European Communities, 2008)” zijn stadsontwikkelingsprojecten projecten die betrekking hebben op de aanwezigheid van meerdere personen in functie van wonen, handelsactiviteiten en dienstverlening die “te beschouwen [zijn] als ‘stedelijk’ van aard, ongeacht de locatie ervan” zodat deze projecten “zich dus niet noodzakelijk binnen stedelijk gebied [dienen] te situeren om onder deze rubriek te vallen”,
 - “de term ‘stadsontwikkelingsprojecten’ wijst op projecten met een zekere omvang en bijvoorbeeld niet op de bouw van één woongelegenhed”,
 - ook “kleinere stadsontwikkelingsprojecten” “aanzienlijke milieueffecten [kunnen] veroorzaken en kunnen dan ook niet louter omwille van hun beperkte omvang worden uitgesloten van de toepassing van de m.e.r.-regelgeving”.

- Het bestreden arrest stelt vervolgens vast dat de deputatie
- “het aangevraagde niet ziet als stadsontwikkelingsproject, gelet op de schaal en omvang van de activiteit en het niet-stedelijke karakter ervan”,
 - haar oordeel steunt “op het gegeven dat de ontwikkeling van een individueel KMO-bedrijf op een bedrijventerrein niet tot de projecten behoort die volgens de interpretatie van de ‘Europese Guidance’ en de handleiding van het LNE als ‘stadsontwikkelingsproject’ kunnen worden gezien”,
 - “op grond daarvan [besluit] dat de aanvraag niet aan een MER-screening dient te worden onderworpen en door diens locatie, aard en/of omvang geacht wordt geen aanzienlijke milieueffecten te kunnen veroorzaken”.

Het bestreden arrest besluit dan dat de deputatie “niet op goede gronden heeft geoordeeld dat het aangevraagde project niet onder toepassing van bijlage III van het project-MER-besluit valt en dat er geen project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgemaakt” op volgende gronden:

- de “loutere overweging dat het aangevraagde ‘geen stadsontwikkelingsproject [betreft] gelet op de schaal en omvang van de gevraagde activiteit die bovendien ook niet stedelijk van aard is’ is een loutere stijlformule en kan aldus niet volstaan om het oordeel van de [deputatie] te dragen”,
- met zo’n stijlformule verduidelijkt de deputatie “geenszins wat de concrete schaal en de omvang van het project bepaalt” en geeft zij “geen enkele bijkomende toelichting [hier]over”,
- de deputatie verduidelijkt evenmin waarom “het project geen stedelijk karakter heeft” en in de mate dat uit de bewoordingen van de bestreden vergunningsbeslissing “mag worden afgeleid dat de [deputatie] meent dat de ligging van het autokeuringscentrum in een bedrijventerrein het ‘stedelijk karakter’ zou uitsluiten, betreft dit evenmin een afdoende, want juridisch onjuiste motivering” omdat “de locatie van een project [...] niet beslissend [is] voor de vraag of het als ‘stedelijk’ te beschouwen is” en “het autokeuringscentrum zich dus niet noodzakelijk binnen de stad/het stedelijk gebied [dient] te bevinden”,
- het loutere gegeven dat het project niet expliciet wordt genoemd in de “Europese Guidance” of in de “handleiding van het Departement LNE” kan door de deputatie niet dienstig worden ingeroepen,
- de deputatie past de principes in voormelde handleiding niet toe op de “voorliggende aanvraag en [...] motiveert [niet concreet] waarom het autokeuringscentrum geen gelijkaardige kenmerken heeft als winkelcentra en parkeerterreinen, waarom er geen gelijkaardig type van milieu-impact wordt veroorzaakt, enz...”,
- *a posteriori* motivering kan niet verhelpen aan het vastgestelde motiveringsgebrek,
- het project -de bouw van een autokeuringscentrum van circa 7.800 m² op een 1,2 hectare groot terrein, ten oosten van Laarne, met 27 parkeerplaatsen, ruime verharding voor de aanschuivende auto’s, een gebouw met 3 personenwagenlijnen,

1 gemengde bedrijfsvoertuigenlijn en een ruimte voor het opmeten van voertuigen bij keuring na ongeval, een administratief deel tussen de keuringshallen- is een project met een zekere omvang dat gelegen is dichtbij verstedelijkt gebied, dat gelijkaardige verkeersgenererende effecten kan hebben als parkeerterreinen en betrekking heeft op de aanwezigheid van meerdere personen in functie van dienstverlening.

9. Door aldus te beslissen stelt het bestreden arrest niet vast dat het project van de aanvrager een stadsontwikkelingsproject is maar neemt het aan dat de vergunningsbeslissing van de deputatie dat het project geen stadsontwikkelingsproject is, gebrekkig gemotiveerd wordt.

10. Het middel dat aanvoert dat het bestreden arrest het begrip “stadsontwikkelingsproject” miskent door “te stellen dat het gevraagde project een stadsontwikkelingsproject zou kan zijn”, mist feitelijke grondslag.

11. Het middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Standpunt van de aanvrager

12. De aanvrager voert de schending aan van artikel 149 van de Grondwet en artikel 4.8.2 VCRO, en roept tevens “onbevoegdheid, gebrek aan rechtsmacht en het algemene rechtsbeginsel van de scheiding der machten, in samenhang met het zorgvuldigheidsbeginsel” in:

“Doordat, het bestreden arrest tegenstrijdige motieven bevat doordat het enerzijds op wijst dat de verzoekende partij voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen zowel in haar nota’s van 16 als van 27 oktober 2014 en 7 januari 2019 ten aanzien van de Deputatie erop had gewezen dat rekening diende te worden gehouden met de voertuigen van garagisten die moeten worden gekeurd voor verkoop en evenmin met de te herkeuren voertuigen, maar er anderzijds op wijst dat nergens uit de vernietigde

vergunningsbeslissing blijkt dat de Deputatie hiermee rekening heeft gehouden;

En doordat, het bestreden arrest een opportuniteitsbeoordeling uitvoert, waar het bestreden arrest stelt dat de mobiliteitsstudie niet zou zijn uitgegaan van het werkelijke aantal (te verwachten) voertuigen per jaar en geen rekening zou hebben gehouden met de voertuigen van garagisten die moeten worden gekeurd voor verkoop en evenmin met de te herkeuren voertuigen”.

Zij licht toe dat de bestreden vergunningsbeslissing “zelf in het overwegend gedeelte expliciet [stelt] dat werd rekening gehouden met de argumentatie in de nota van 7 januari 2019 van het college” en “een omstandige motivering van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en meer bepaald het aandachtspunt mobiliteit” bevat zodat er “geen redenen [zijn] om *a priori* aan te nemen dat deze motivering geen rekening zou hebben gehouden met de nota’s van 16 oktober 2014, 27 oktober 2014, zoals geciteerd in de nota van 7 januari 2019”.

Beoordeling

13. Het middel gaat terug op de gegrondverklaring van het tweede onderdeel van het derde middel waarin het college heeft aangevoerd dat de mobiliteitsimpact niet afdoende werd onderzocht.

14. Het bestreden arrest overweegt:

“Vervolgens wijst de verzoekende partij erop - evenwel zonder te verwijzen naar de concrete stukken - dat ze ‘tijdens de vergunningsprocedure’ op een aantal zaken heeft gewezen, die echter niet werden onderzocht, minstens dat dit niet blijkt uit de bestreden beslissing. Een eerste kritiek houdt in dat de mobiliteitsstudie niet is uitgegaan van het werkelijke aantal (te verwachten) voertuigen per jaar. Er werd immers enkel rekening gehouden met de uitgenodigde voertuigen, maar niet met de voertuigen van de garagisten die moeten worden gekeurd worden voor verkoop en evenmin met de te herkeuren voertuigen. Met verwijzing naar stukken (jaarverslag GOCA en antwoord op schriftelijke vraag in de Senaat) staat ze dat ongeveer 25% van de personenwagens en de vrachtwagens worden afgekeurd. De tussenkomen partij stelt in haar schriftelijke uiteenzetting dat dit eerder 20% zou bedragen. Of het nu *in*

casu 25 of 20% betreft, beide percentages zijn niet te verwaarlozen. Op een totaal van 37.284 aangeschreven voertuigen, komt dit neer op een toename met 9.321, dan wel of 7.457 voertuigen. De verzoekende partij zette dit met zoveel woorden uiteen in haar nota van 26 september 2014, waarna ze dit punt opnieuw onder de aandacht bracht in haar aanvullende nota van 17 oktober 2014. Tot slot werd de tekst van deze twee nota's ook geciteerd in haar nota van 7 januari 2019.

De Raad stelt echter vast dat de verwerende partij, geconfronteerd met deze specifieke en concrete opmerkingen zich zonder meer (in hoofdzaak) blijft baseren op de mobiliteitsstudie. Ze wijdt geen bijkomend motief aan de betrouwbaarheid van de mobiliteitsstudie. En ze motiveert in het bijzonder niet waarom deze een realistische/waarheidsgetrouwe inschatting van het aantal voertuigen bevat of waarom deze bijkomende aantallen zouden moeten worden gerelativeerd.

Hoewel van de verwerende partij niet wordt verwacht dat ze de bezwaren en opmerkingen punt voor punt weerlegt, moet uit de bestreden beslissing wel afdoende blijken waarom de argumentatie niet wordt gevolgd.

De Raad komt evenwel tot de vaststelling dat aan de hand van de in de bestreden beslissing opgenomen motivering, niet kan worden achterhaald waarom de kritiek van de verzoekende partijen inzake de onvolledigheid van de mobiliteitsstudie, niet wordt bijgetreden.

Het is voor de Raad evenmin mogelijk om te achterhalen of de verwerende partij met kennis van alle relevante feitelijke gegevens heeft geoordeeld of het aangevraagde naar mobiliteit toe verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

Met de *a posteriori* motivering van de tussenkomenende partij kan alleszins geen rekening worden gehouden, aangezien de Raad enkel acht kan slaan op de in de bestreden beslissing veruitwendigde motieven”.

15. Uit de aangehaalde overwegingen in het bestreden arrest en het citaat van de aanvrager uit de bestreden vergunningsbeslissing van de deputatie, kan geen tegenstrijdige motivering in het bestreden arrest worden afgeleid.

16. Door aldus te oordelen is het bestreden arrest met redenen omkleed.

17. Uit de aangehaalde motivering blijkt dat het bestreden arrest vaststelt dat aan de hand van de in de bestreden vergunningsbeslissing opgenomen motivering, niet kan worden achterhaald waarom de kritiek van het college inzake de onvolledigheid van de mobiliteitsstudie, niet wordt bijgetreden.

Het middel dat voorhoudt dat het bestreden arrest met de aangehaalde overwegingen een “opportuniteitsbeoordeling uit[voert], waar het [...] stelt dat de mobiliteitsstudie niet zou zijn uitgegaan van het werkelijke aantal (te verwachten) voertuigen per jaar en geen rekening zou hebben gehouden met de voertuigen van garagisten die moeten worden gekeurd voor verkoop en evenmin met de te herkeuren voertuigen”, mist feitelijke grondslag.

18. Het middel wordt verworpen.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het cassatieberoep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het cassatieberoep, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 20 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vijftientwintig november tweeduizend eenentwintig, door de Raad van State, VIIe kamer, samengesteld uit:

Eric Brewaeys,	kamervoorzitter,
Pierre Lefranc,	staatsraad,
Peter Sourbron,	staatsraad,
bijgestaan door	
Elisabeth Impens,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Elisabeth Impens

Eric Brewaeys