



Commissie voor de toegang tot en het hergebruik van bestuursdocumenten

Afdeling openbaarheid van bestuur

23 april 2026

ADVIES 2026-089

met betrekking tot de weigering van inzage in afwijkingen op een certificaat

(CTB/079/2026)

Sleutelwoorden : FOD Mobiliteit – Afwijking op een certificaat – mogelijke milieu-informatie – bestaande informatie

1. Een overzicht van de feiten

1.1. Per e-mail van 10 maart 2026 richt X volgend verzoek aan de FOD Mobiliteit (DGLV/BCAA – Directoraat Generaal Luchtvaart/Belgian Belgian Civil Aviation Authority):

“Met verwijzing naar mijn oorspronkelijke vraag van 18 maart 2025 met een “verzoek om een kopie van het volledige’ [EASA]-certificaat, inclusief dus deze DAAD’s [“Deviation Acceptance and Action Documents”]” van de regionale luchthaven Antwerpen, stel ik hierbij een nieuwe vraag.

U antwoordde op 18 april 2025 op deze oorspronkelijke vraag en voegde slechts drie DAAD’s toe. Op 19 april 2025 stelde ik – om eventuele discussie te vermijden – een nieuwe vraag, waarin ik uitdrukkelijk verwees naar de afwijkingen die werden vermeld door Vlaams minister Weyts in een antwoord op een schriftelijke vraag. Uw diensten weigerden stilzwijgend hierop te antwoorden, maar na tussenkomst van de Commissie voor de toegang tot en het hergebruik van bestuursdocumenten werden op 3 juli 2025 toch nog vijf bijkomende documenten bezorgd.

De antwoorden die ik tot hiertoe mocht ontvangen laten echter in het midden of het DGLV weldegelijk “alle” Deviation Acceptance and Action Documents bezorgde. Een onderzoek van de huidige AIP en van DAAD_06 bevestigen deze bedenking van onvolledigheid.

Voorbeeld van een tot op heden nog niet meegedeelde afwijking:

De RWY-end coördinaat van RWY 29 zoals deze vandaag wordt gepubliceerd in de AIP in het onderdeel “EBAW AD 2.12 Runway Physical Characteristics” is 511132.27N / 0042710.17E.

Deze coördinaat verwijst effectief naar het einde van de verharding van de baan aan de westzijde. Voor EBAW moet ingevolge Annex 14 – 3.4.2 de strip ten minste 60 meter voorbij het einde van de runway eindigen. De baanstroken van RWY29 en van RWY11 worden in de AIP gedeclareerd met een lengte van 1630 meter.

De Runway end safety area van RWY29, die volgens de AIP een grootte heeft van 90/90 meter, sluit volgens de ICAO bepalingen (Annex 14 – 3.5.3) onmiddellijk aan op het einde van de strip op 60 meter afstand van de gepubliceerde RWY-end: 511132.27N / 0042710.17E.

Dat alles maakt dat een belangrijk deel van de RESA volgens de vandaag gepubliceerde AIP op 150 meter van de RWY-end en derhalve op de Vosstraat ligt, zoals weergegeven op de officiële Vlaamse toepassing “Geopunt”:

[...]

De ligging van de RESA op een openbare weg maakt dat deze niet conform is.

Dat het probleem van de foute ligging van de RESA uiteraard gekend is bij het DGLV blijkt zonder meer uit DAAD_06: “objects (e.g. vehicles) higher as 1,8 metres are penetrating the takeoff surface RWY 29.” Dit opstijgvlak heeft een hellingspercentage van 2% en vertrekt (Annex 14 – 4.2.22 en bijhorende tabel 4.2) op 60 meter van het RWY-end 29, overigens net zoals de RESA. De 1,80 meter van de 2%-hellingshoogte op de Vosstraat wordt bereikt na 90 meter of de lengte van de RESA, die zelf aansluit aan de strip.

Op deze wijze bevestigt DAAD_06 de hiervoor vastgestelde nonconformiteit.

Om een EASA-certificaat te kunnen uitreiken of als geldig te behouden diende hiervoor dus een afwijking te worden aangevraagd en aanvaard, op te nemen in één van de DAAD's die door uw diensten nog niet werden meegedeeld ingevolge mijn eerste verzoek van 18 maart 2025.

Met betrekking tot deze DAAD's oordeelde u met uw antwoord van 18 april 2025 dat daarop geen wettelijke uitzonderingen uit de WOB van toepassing zijn en lichtte u bovendien toe:

Daarnaast wijst het DGLV erop dat de DAAD's onderdeel uitmaken van de certificeringsdocumentatie overeenkomstig artikel 7 van

Verordening (EU) Nr. 139/2014, en dat zij voorzien in tijdelijke afwijkingen van de certificeringsspecificaties, met telkens een vermelding van de termijn waarbinnen deze afwijking dient te worden rechtgezet.

Nieuw verzoek:

Omdat mijn verzoek van 19 april 2025 zich beperkte tot de acht DAAD's die door minister Weyts werden opgesomd, terwijl mijn eerste vraag inderdaad "alle" DAAD's betrof, beperkt het tweede antwoord zich tot die vijf DAAD's. Er zijn echter meer dan acht DAAD's.

Daarom stel ik hierbij een nieuwe vraag:

Graag had ik op grond van de Wet van 11 APRIL 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur "alle" DAAD's ontvangen, met uitzondering van de acht DAAD's, die me reeds werden bezorgd.

[...]

Nog op te merken dat het voorbeeld wat hiervoor werd gegeven eerst en vooral bedoeld is om aan te tonen dat de acht in twee procedurestappen aangeleverde documenten onvolledig zijn. U kan dat eenvoudig verifiëren aan de hand van de lijst DAAD's die "onderdeel uitmaken van de certificeringsdocumentatie overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EU) Nr. 139/2014" van het verkregen EASA-certificaat. In elk geval ontbreekt een DAAD in verband met de niet conforme RESA die deels op de Vosstraat ligt."

1.2. Per e-mail van 31 maart 2026, met bijgevoegd een brief gedateerd op 26 maart 2026, antwoordt de FOD Mobiliteit het volgende:

"Bij e-mail van 10 maart 2026 verzocht U het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer het volgende: "Graag had ik op grond van de Wet van 11 APRIL 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur "alle" DAAD's ontvangen, met

uitzondering van de acht DAAD's, die me reeds werden bezorgd. [...]"

Uw verzoek werd beoordeeld in het licht van de bepalingen inzake de openbaarheid van bestuur zoals in hoofdzaak geregeld bij de wet van 11 april 1994 'betreffende de openbaarheid van bestuur' (hierna: "WOB").

De door u gevraagde documenten bestaan niet. Er zijn wel degelijk maar acht DAAD's voor de luchthaven van Antwerpen, die U reeds in uw bezit heeft.

U beweert verder dat de RESA niet groot genoeg zou zijn, waardoor er volgens U nog een of meerdere DAAD('s) hadden moeten zijn.

Deze bewering klopt echter niet. Conform de WOB wordt U de volgende uitleg van de bevoegde dienst meegedeeld:

"Er moet worden gemeten vanaf het einde van de runway (zoals in de schermopname hieronder) omdat de strook asfalt die 8 meter verder strekt een clearway is en dus geen deel uitmaakt van de runway, maar wel van de strook/strip. Dat de omheining van de Vosstraat door het opstijgvlak gaat, klopt. Daarvoor is er die DAAD.06, maar de afstand van de omheining tot de runway is groot genoeg (60m strook en 93,4m RESA). [...]"

1.3. Per e-mail van 3 april 2026 richt de aanvrager volgend verzoek tot heroverweging aan de FOD Mobiliteit:

"Zoals u weet ging mijn verzoek over de tijdelijk aanvaarde en te corrigeren afwijkingen (DAAD's of Deviation Acceptance And Action Documents) in verband met EASA-certificaat 3C van de luchthaven van Antwerpen (EBAW) dat door haar werd verkregen op 20 oktober 2017, na een aanvraagprocedure die vermoedelijk aanving in de loop van het jaar 2016.

U antwoordt nu: "De door u gevraagde documenten bestaan niet."

U weet uiteraard dat bepaalde documenten, waarvan het DGLV in vroegere beslissingen beweerde deze niet in het bezit te hebben,

plots wel werden “teruggevonden”, nadat ikzelf verplicht was aan te tonen waar ze in uw archief te vinden zouden zijn.

Alhoewel helemaal niet vereist door de openbaarheidswetgeving, had ik in mijn vraag van 10 maart 2026 – om dergelijke tijd en energie vretende afwijzing enigszins te voorkomen – ineens een uitgebreide uiteenzetting bijgevoegd, gebaseerd op de op dat ogenblik gangbare AIP. Ik moet tot mijn spijt vaststellen dat mijn voorbereidend werk geen aarde aan de dijk bracht.

Tenzij u in uw antwoord niet alles heeft opgenomen, wat u door uw “bevoegde dienst” werd bezorgd, kan ik alleen maar vaststellen, dat in dat antwoord de vastlegging van de RWY-end in de gepubliceerde AIP op een erg misleidende wijze uit de weg werd gegaan, met name door de toevoeging van een luchtfoto uit Google Earth met een gele lijn die zou vertrekken van een welbepaalde plaats, zonder evenwel te vermelden vanuit welke coördinaat deze lijn werd getekend.

Op de afbeelding uit Geopunt van Digitaal Vlaanderen, die ik toevoegde aan mijn verzoek van 10 maart, had ik nochtans expliciet de coördinaat opgenomen, zoals deze gepubliceerd werd in 2019 en 2026 in de AIP.

[...]

Om elke discussie over de verschillende geografische systemen uit te sluiten heb ik hierna dezelfde coördinaten – geldig vanaf 2019 tot op vandaag – ook uitgezet op de Google Earth luchtfoto van dezelfde datum (7 maart 2024) als deze welke in uw antwoord werd opgenomen:

[...]

Zoals u zelf zal kunnen vaststellen is er op de Google Earth toepassing hetzelfde belangrijke verschil vast te stellen tussen beide posities, waardoor uw bepaling van “de afstand van de omheining tot de runway” (...) “60m strook en 93,4m RESA” geenszins in overeenstemming is de vandaag gepubliceerde coördinaat van het baaneinde van runway 29.

Omdat ik ervan uitging dat u ook wel wist dat de RWY-end vóór 7 november 2019 licht afweek van de huidige gepubliceerde RWY-end had ik in mijn verzoek die voorheen gepubliceerde coördinaat van RWY-end 29 niet gebruikt om aan te tonen dat er (overigens nog steeds) een afwijking bestaat, die afwijking bleek immers afdoende uit de vandaag gepubliceerde coördinaat. De AIP's uit 2011, 2016 en 2019 tonen ook aan dat de coördinaat geldig in 2016 en 2017 de aanduidingen door uw bevoegde dienst aangebracht op de Google Earth luchtfoto geenszins bevestigt.

Bij mijn verzoek was ik van mening dat een verwijzing naar de huidige gepubliceerde coördinaat afdoende was om het bestaan van een afwijking aan te tonen. Dat was weerom een misrekening, zodat u mij verplicht om "nog meer" aan te tonen dat die afwijking inzake de RESA bestond en nog steeds bestaat en derhalve een onderdeel moet uitmaken van het verkregen certificaat, zoals u reeds toelichtte op 18 april 2025 en wat ik citeerde in mijn verzoek van 10 maart 2026:

Daarnaast wijst het DGLV erop dat de DAAD's onderdeel uitmaken van de certificeringsdocumentatie overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EU) Nr. 139/2014, en dat zij voorzien in tijdelijke afwijkingen van de certificeringsspecificaties, met telkens een vermelding van de termijn waarbinnen deze afwijking dient te worden rechtgezet.

Omdat de tijdelijk aanvaarde en te corrigeren afwijkingen al bestonden ten tijde van de aanvraag in 2016 en het verkrijgen van het EASA-certificaat in 2017, zal ik hierna deze oudere RWY-end coördinaat eveneens aanduiden via het Google Earth systeem, gebruik makend van luchtfoto's uit het jaar 2016 en 2017, zodat er geen discussie hoeft te worden gevoerd over de mogelijke verschillen tussen de systemen Geopunt en Google Earth.

Voor alle duidelijkheid neem ik hierna ook kopie's op van uittreksels uit de AIP's van de luchthaven van 2011, 2019 en 2026. Hieruit blijkt dat de huidige RWY-end 29 coördinaat gepubliceerd wordt vanaf 7 november 2019, datum waarop deze lichtjes werd

aangepast, maar in elk geval reeds vóór 25 augustus 2011 werd gepubliceerd als 511132.30N 0042710.10E of 51°11'32.30N 4°27'10.10O.

[...]

De RWY-end coördinaat zoals deze werd gepubliceerd ten tijde van de aanvraag in 2016 en het verkrijgen van het certificaat in 2017 was dus: 511132.30N 0042710.10E of 51°11'32.30N 4°27'10.10O.

Hierna heb ik deze coördinaat geplot op de luchtfoto's van Google Earth van de jaren 2016 en 2017 en wordt het verschil duidelijk tussen de gepubliceerde coördinaat van RWY-end en de positie die uw bevoegde dienst aanduidt als RWY-end. Uw dienst vermijdt evenwel de exacte coördinaten te vermelden. De positie volgens DGLV werd overgenomen van de Google Earth luchtfoto op pagina 3 hiervoor.

[...]

Gelieve op te merken dat de in 2016 en 2017 gepubliceerde coördinaat iets meer dan een meter verder in de richting van de Vosstraat ligt, waardoor de RESA met een nog grotere oppervlakte dan reeds aangeduid op de afbeelding van Geopunt in mijn verzoek van 10 maart 2026 op een openbare weg komt te liggen.

Vanaf 2011 tot 2019 werd de RWY-coördinaat ongewijzigd gepubliceerd in de AIP's, zoals blijkt uit de extracten die ik hiervoor opnam. Ook in het jaar 2015 was de gepubliceerde RWY-end 511132.30N 0042710.10E.

Op 29 mei 2015 schrijft de luchthavencommandant naar het gemeentebestuur van Borsbeek over de RESA aan de Vosstraat en dat deze niet conform is:

“Ten tijde van de audits die leidden tot de certificatie van de luchthaven Antwerpen stelde het Directoraat-generaal Luchtvaart echter ook vast dat de bestaande RESA aan de andere zijde van de startbaan (kant Deurne) evenmin

volledig conform was, aangezien deze ongeveer 7 meter te kort is. De luchthaven kreeg hiervoor een tijdelijke derogatie onder voorwaarde dat ook hier een correctie zou gebeuren op het moment dat de RESA kant Borsbeek zou aangelegd worden.”

De RWY-end coördinaat moet volgens ICAO-Doc 10066 – App. 2 – AD 2.12 5) als volgt worden opgenomen in de AIP: “geographical coordinates in degrees, minutes, seconds and hundredths of seconds for each threshold and runway end (...)”, wat inderdaad zoals u wel weet in alle hiervoor geciteerde AIP’s op die wijze werd gepubliceerd.

Conclusie:

De gepubliceerde RWY-end coördinaat lag bij de aanvraag en bij de toekenning van het EASA-certificaat (en vandaag nog steeds) op minder dan 150 meter van de Vosstraat. Hierdoor ligt en lag het einde van de RESA van 90 op 90 meter deels op een openbare weg. In 2015 bestond die afwijking al volgens een verklaring van de luchthavencommandant. De gepubliceerde RWY-end coördinaat is tussen 2015 en de datum van de toekenning van het EASA-certificaat niet gewijzigd. Voor deze afwijking die al bestond in 2015 moet een toelating zijn opgenomen in een Deviation Acceptance And Action Document bij de toekenning van het EASA-certificaat.

De bedenking, die u citeert: “Er moet worden gemeten vanaf het einde van de runway (zoals in de schermopname hieronder)” laat echter geen opmeting zien “vanaf het einde van de runway” maar van een niet gedefinieerd, noch gepubliceerd punt. Dat punt, meer bepaald het begin van de gele lijn, wijkt bovendien erg af van de gepubliceerde RWY-coördinaat. Hierdoor zal elke verdere uitspraak aan de hand daarvan mank lopen.

Uw citaat gaat dan verder met: “omdat de strook asfalt die 8 meter verder strekt een clearway is en dus geen deel uitmaakt van de runway, maar wel van de strook/strip.” Waarbij blijkbaar wordt vermoed dat de runway eindigt op die niet gedocumenteerde plaats op een foto die in elk geval niet overeenstemt met het

gepubliceerde einde van de baan, zoals hiervoor uitgebreid werd aangetoond en waardoor ook deze stelling problematisch is. De aanleg van een clearway is geen verplichting maar mag worden aangelegd na de TORA (take off run available) en beïnvloedt de beginpositie van het opstijgvlak wanneer de clearway langer is dan 60 meter. Wat hier niet het geval is. (Annex 14 – tabel 4.2)

Verder citeert u nog: “Dat de omheining van de Vosstraat door het opstijgvlak gaat, klopt. Daarvoor is er die DAAD.06, maar de afstand van de omheining tot de runway is groot genoeg (60m strook en 93,4m RESA).”

Aangezien u het probleem van de afsluiting zelf aanhaalt, kan ik alleen maar vaststellen dat die omheining ongeveer 2,35 meter hoog is en bijgevolg een doorbreking van het stijgvlak betekent van 55 cm en mogelijk nog meer want die hoogte van 1,80 wordt maar halverwege de Vosstraat bereikt. U verwijst in verband met de afsluiting ook naar DAAD_06. Daarbij is het interessant om toch nog even stil te staan bij de uitleg van minister Weyts, die ik diende gebruiken om aan te tonen dat er minstens nog vijf andere DAAD's bestonden.

Het DGLV bezorgde die evenwel niet waardoor ik verplicht werd om me weerom tot de Commissie Openbaarheid van Bestuur te wenden.

De uitleg van minister Weyts over DAAD_06 luidde als volgt:

“Voertuigen hoger dan 1,80m die door de Vosstraat rijden, kunnen worden beschouwd als een obstakel voor het luchtverkeer dat opstijgt op runway 29. Dit probleem moet uiterlijk op 31 december 2028 zijn verholpen.” Omdat zowel het opstijgvlak als de RESA vertrekken vanaf dezelfde locatie, bevestigt die uitleg dat de RESA eveneens op de Vosstraat ligt.

Aangezien:

- de berekende hoogte van het stijgvlak in de Vosstraat 1,80 meter is volgens DAAD_06;*

- die 1,80 meter het resultaat is van een 2%-stijging over een afstand van 90 meter (Annex 14 – 4.2.22 en bijhorende tabel 4.2);
- dit stijgvlak van 2% aanvangt op het einde van de baanstrook, gelegen op 60 meter van de gepubliceerde RWY-end (Annex 14 – tabel 4.2 en Annex 14 – 3.4.2);
- de RESA van 90 op 90 meter eveneens aansluit op het einde van diezelfde baanstrook; (Annex 14 – 3.5.3)
- de baanstrook in de AIP in beide richtingen gedefinieerd is als 1630 op 300 meter;
- de niet gedefinieerde plaats die u aanwijst op de Google Earth foto in belangrijke mate afwijkt van de gepubliceerde RWY-end zoals opgelegd door ICAO-Doc 10066 – App. 2 – AD 2.12 5), wat uw conclusies betekenisloos maakt;
- de plaats die u aanwijst tevens een kortere baanstrook zou doen ontstaan, kleiner dan de effectief gepubliceerde lengte van 1630 meter, wat echter niet het geval is;

kan ik alleen maar vaststellen dat uw uitdrukkelijke verwijzing naar DAAD_06 de bevestiging inhoudt dat de RESA van 90 op 90 meter inderdaad op de Vosstraat ligt en dat daarvoor een afwijking moet bestaan.

De luchthavencommandant heeft bovendien op 29 mei 2015 bevestigd dat die afwijking inderdaad bestond (bijlage p. 10). Tussen 29 mei 2015 en de toekenning van het certificaat werd de gepubliceerde coördinaat van RWY-end niet gewijzigd en bleef die afwijking dus bestaan. Ook vandaag na een kleine aanpassing van de coördinaat in 2019 blijft die afwijking onverminderd bestaan.

Dit alles verplicht me om mijn vraag van 10 maart 2026 voor inzage van alle DAAD's te herhalen en u te verzoeken uw afwijzend antwoord te heroverwegen en zoals de bevoegde commissie als eens eerder schreef: "om bijkomende inspanningen te doen om na te gaan of [het DGLV] niet daadwerkelijk over het gevraagde document beschikt."

1.4. Per e-mail van diezelfde datum richt de aanvrager een verzoek tot heroverweging aan de Commissie voor de toegang tot en het hergebruik

van bestuursdocumenten, afdeling openbaarheid van bestuur (hierna: “de Commissie”).

2. De ontvankelijkheid van de vraag

De aanvrager heeft voldaan aan de vereiste van artikel 8, § 2, van de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur (hierna: “de wet van 11 april 1994”) door gelijktijdig een verzoek tot heroverweging aan de FOB Mobiliteit en een verzoek om advies aan de Commissie te richten.

3. De beoordeling van de vraag

- Principe

3.1. Artikel 32 van de Grondwet en de wet van 11 april 1994 huldigen principieel het recht van toegang tot alle bestuursdocumenten waarover een administratieve instantie beschikt. De toegang tot bestuursdocumenten kan slechts worden geweigerd wanneer één of meer wettelijke uitzonderingsgronden ingeroepen kunnen of moeten worden, en wanneer die uitzonderingsgronden bovendien op afdoende wijze gemotiveerd worden. Daarenboven moeten de wettelijke uitzonderingsgronden beperkend geïnterpreteerd worden (zie o.a. Grondwettelijk Hof, arrest nr. 167/2018 van 29 november 2018).

- Mogelijke milieu-informatie

3.2. Het is niet uitgesloten dat de gevraagde bestuursdocumenten milieu-informatie bevatten in de zin van de wet van 5 augustus 2006 betreffende het recht van toegang van het publiek tot milieu-informatie.

Indien er toch sprake zou zijn van milieu-informatie, is de Commissie niet bevoegd om zich uit te spreken over de openbaarmaking ervan. Het komt in eerste instantie toe aan de FOD Mobiliteit om te oordelen of bepaalde informatie als milieu-informatie moet worden gekwalificeerd en, zo de FOD Mobiliteit oordeelt dat zulks het geval is, om de toegang tot de gevraagde informatie te beoordelen op grond van voormelde wet van 5 augustus 2006.

Voor beroepen tegen de beslissingen over de toegang tot milieu-informatie (m.i.v. eventuele impliciete weigeringsbeslissingen) is de Federale Beroepscommissie voor de toegang tot milieu-informatie bevoegd.

Dit advies heeft dan ook slechts betrekking op informatie in het gevraagde bestuursdocument die niet als milieu-informatie kan worden gekwalificeerd.

- Draagwijdte van het recht op inzage

3.3. Een administratieve instantie is er slechts toe gehouden om inzage te geven voor zover zij beschikt over de gevraagde informatie (art. 1, tweede lid, 2°, juncto artikel 5 van de wet van 11 april 1994). Indien de betrokken administratieve instantie niet beschikt over de gevraagde informatie, zal zij overeenkomstig artikel 5 van de wet van 11 april 1994 de betrokkene moeten doorverwijzen naar de instantie die wel over die informatie beschikt, voor zover het gaat om bestaande informatie.

Of een instantie beschikt over de gevraagde informatie, is ten dele een feitenkwestie. Het komt in de eerste plaats aan de administratieve instantie toe om daarover te beoordelen.

De verklaringen van de administratieve instantie moeten waarachtig zijn. De Commissie neemt de waarachtigheid van de verklaringen van een administratieve instantie aan indien verklaringen niet manifest onredelijk en onaannemelijk lijken. De Commissie kan bij een dergelijke analyse evenwel geen uitspraak doen over de onderliggende geschillen of regelgevingen.

3.4. In het antwoord van de FOD Mobiliteit d.d. 26/31 maart 2026 stelt zij uitdrukkelijk dat de gevraagde informatie niet bestaat en dat zij reeds alle DAAD's aan de aanvrager heeft overgemaakt. De FOD Mobiliteit gaat daarbij ook al (ten dele) in op het tegenargument van de aanvrager en geeft aan dat DAAD 6 van toepassing is op de afwijking die volgens de aanvrager aanleiding zou moeten geven tot een afzonderlijke DAAD.

De aanvrager is van oordeel dat er toch een afzonderlijke, nog niet overgemaakte DAAD moet bestaan in het licht van de feitelijke situatie en toepasbare regelgeving.

Of er al dan niet een afzonderlijke DAAD had moeten bestaan, behoort tot de beoordeling ten gronde van de naleving van de toepasbare regelgeving. De Commissie kan daarover geen uitspraak doen.

Brussel, 23 april 2026,

S. JOCHEMS
Secretaris

L. DONNAY
Voorzitter