

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 248.660 van 20 oktober 2020
in de zaak A. 223.598/X-17.052**

In zake : de BVBA KORESTATE
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Pieter Jongbloet
 kantoor houdend te 3010 Leuven
 Oude Diestsesteenweg 13
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de GEMEENTE KAMPENHOUT

Tussenkomende partij :

 de NV MG RETAIL
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Dirk Van Heuven en Merlijn De Rechter
 kantoor houdend te 8500 Kortrijk
 Beneluxpark 27B
 bij wie woonplaats wordt gekozen
 en eveneens
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Melissa Verplancke
 kantoor houdend te 1000 Brussel
 Brederodestraat 13

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 23 oktober 2017, strekt tot de nietigverklaring van “het besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Kampenhout dd. 22 augustus 2017, houdende de aflevering van een socio-economische vergunning aan de NV MG RETAIL voor een handelsgeheel gelegen te 1910 Kampenhout, aan de Leuvensesteenweg 22, op de hoek met de Haachtsesteenweg, gekadastraerd Kampenhout 1^{ste} Afdeling,

sectie A, nummers 197 V3, T3; R3, H3, S3, K3, G3 en 198Z; met een totale netto handelsoppervlakte van 13.939 m², dat zal bestaan uit 14 handelsunits”.

II. Verloop van de rechtspleging

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

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 14 december 2017. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Auditeur Jonas Riemslagh heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij heeft een laatste memorie ingediend. De tussenkomende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 9 oktober 2020.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Joeri Leten, die *loco* advocaat Pieter Jongbloet verschijnt voor de verzoekende partij, en advocaten Dirk Van Heuven en Melissa Verplancke, die verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Auditeur Jonas Riemslagh 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

3.1. Op 2 juni 2017 dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor het verkrijgen van een sociaal-economische vergunning voor een handelsgeheel gelegen aan de Leuvensesteenweg 22 te Kampenhout, op de hoek met de Haachtsesteenweg, op de site van de voormalige witloofveiling. De vergunningaanvraag betreft de volgende 14 handelszaken :

- “- een detailhandel in keukens, meubelen en accessoires, onder het embleem Het Keukenhuis, met een netto-handelsoppervlakte van 435 m²
- een detailhandel in binnenhuisinrichting, slaapcomfort en bedtextiel, onder het embleem Sleepy, met een netto-handelsoppervlakte van 435 m²
- een detailhandel in artikelen voor doe-het-zelf en binnenhuisinrichting, meer bepaald verven, behang, muurstickers en toebehoren om te verven en [te] behangen, onder het embleem Colora, met een netto-handelsoppervlakte van 1.640 m²
- een detailhandel in elektro, TV, HIFI, video, telecom, IT en keukens, onder het embleem Kräfel, met een netto-handelsoppervlakte van 1.640 m²
- een detailhandel in meubelen en binnenhuisinrichting, onder het embleem Maisons du Monde, met een netto-handelsoppervlakte van 1.640 m²
- een detailhandel in meubelen, decoratie en woninginrichting, onder het embleem Kwantum, met een netto-handelsoppervlakte van 1.005 m²
- een (para)farmacie, onder het embleem Media-Market, met een netto-handelsoppervlakte van 410 m²
- een detailhandel in outdoor- en vrijheidsartikelen en kleding, onder het embleem As Adventure, met een netto-handelsoppervlakte van 1.060 m²
- een schoenenwinkel met assortiment (sport-)kleding, onder het embleem Brantano, met een netto-handelsoppervlakte van 1.050 m²
- een kledingzaak voor dames, heren en kinderen, onder het embleem JBC, met een netto-handelsoppervlakte van 1.065 m²
- een schoenenwinkel met lederwaren en bagagerie, onder het embleem Torfs, met een netto handelsoppervlakte van 1.005 m²
- een kledingzaak voor dames, onder het embleem Lola Liza, met een netto-handelsoppervlakte van 1.034 m²
- een detailhandel in kleding voor het hele gezin, onder het embleem H&M, met een netto-handelsoppervlakte van 1.695 m²
- een kledingszaak, onder het embleem Zeb, met een netto-handelsoppervlakte van 1.030 m².”

Het ontworpen winkelcomplex bevat daarnaast een openbaar zwembad, twee restaurants, een binnenspeeltuin en een fitnesscentrum.

3.2. De projectsite bevindt zich aan de kruising van de N26 Mechelen-Leuven en de N21 Brussel-Haacht-Aarschot. Overeenkomstig het bij

koninklijk besluit van 7 maart 1977 vastgestelde gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse bevindt de projectsite zich hoofdzakelijk in dienstverleningsgebied.

3.3. De verzoekende partij is eigenaar van diverse terreinen die zich in de nabijheid van de projectsite bevinden, op de zogenaamde “Covee-site”, ter plaatse bekend als “Kampenhout-Sas”.

3.4. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan van Vlaams-Brabant (hierna: het PRS) vermeldt “Kampenhout [...] Sas” als concentratie voor grootschalige kleinhandel in niet-stedelijke context.

In het richtinggevende gedeelte van het PRS wordt omtrent de ontwikkelingsperspectieven van de geselecteerde concentraties voor grootschalige detailhandel het volgende gesteld :

“Geselecteerde kleinhandel buiten de stedelijke gebieden

Voor grootschalige kleinhandel buiten de stedelijke gebieden, die niet aansluit bij de stedelijke gebieden, wordt een restrictief beleid gevoerd. Een beperkt aantal concentraties zijn echter zo ver ontwikkeld dat ze in een ruimtelijke uitvoeringsplan worden geconsolideerd. Deze kunnen niet uitbreiden in grondoppervlakte. Binnen de bestaande perimeter blijven ontwikkelingen mogelijk in zover ze bijdragen tot de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (zoals verdichting, optimalisatie, ontsluiting, landschappelijke inpassing en kwaliteit van de publieke ruimte). Aansnijden van de open ruimte kan niet.”

Met betrekking tot het sturen van de economische druk in het *subgebied* Mechelen-Leuven-Brussel wordt nog gesteld dat de “verdere ongebreidelde ontwikkeling van de kleinhandelsactiviteiten langsheen de N26 wordt tegengegaan door een concentratie van grootschalige kleinhandel ter hoogte van Boortmeerbeek / Kampenhout af te bakenen”.

In het bindende gedeelte van het PRS wordt het volgende gesteld :

“3.2.3. beleidsinstrumentarium concentraties van grootschalige kleinhandel

Tegen eind 2006 wil de provincie minimaal gestart zijn met de opmaak van een beleidsinstrumentarium voor de concentraties voor grootschalige

kleinhandel. De provincie zal de zones voor grootschalige kleinhandel aansluitend bij de kleinstedelijke gebieden aanduiden binnen de afbakeningsprocessen voor de kleinstedelijke gebieden. De te consolideren concentraties van grootschalige kleinhandel zullen in aparte ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgenomen. Tegelijkertijd zal de provincie actie ondernemen om de ongebreidelde ontwikkelingen van kleinhandel langsheen de invalswegen tegen te gaan.”

3.5. Op 22 september 2015 wordt het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) ‘Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas’ definitief vastgesteld. Inzake de “relatie met PRUP concentraties grootschalige kleinhandel” wordt in de toelichtende nota gesteld dat vanuit “het provinciale planproces voor de concentraties voor grootschalige kleinhandel [...] er binnen de zones voor ‘gemengd regionaal bedrijventerrein’ overdrukzones als ‘specifiek regionaal bedrijventerrein voor geconsolideerde kleinhandel’ ingetekend [zullen] worden. Het planproces voor de concentratie voor grootschalige kleinhandel wordt afgerond na het planproces van voorliggend PRUP. Eerst wordt het PRUP voor het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas goedgekeurd en daarna wordt een aanvulling gedaan door middel van het PRUP voor de concentraties voor grootschalige kleinhandel”.

De projectsite van de tussenkomende partij situeert zich buiten het afgebakende economisch knooppunt Kampenhout - Sas. Een PRUP dat de zone “Kampenhout - Sas” als concentratie voor grootschalige kleinhandel aanduidt, is op heden niet voorhanden.

3.6. Op 5 juli 2017 geeft het Nationaal Sociaal-Economisch Comité voor de Distributie (NSECD) een ongunstig advies over de aanvraag tot socio-economische vergunning.

3.7. Op 22 augustus 2017 verleent het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kampenhout de aangevraagde vergunning.

Dit is de bestreden beslissing.

3.8. Met zijn arrest nr. RvVb-A-1920-1147 van 25 augustus 2020 vernietigt de Raad voor Vergunningsbetwistingen de beslissing van het Vlaamse Gewest van 30 januari 2019 waarbij aan de tussenkomende partij “de omgevingsvergunning wordt verleend onder voorwaarden voor de bouw en de exploitatie van een retailcomplex en de wijziging van de weginfrastructuur op de percelen gelegen te 1910 Kampenhout, Leuvensesteenweg 22, 26, zn en openbaar domein en met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie A, nummers 156D, 197H3, 197K3, 197R3, 197S3, 197T3, 197V3 en 199H3”.

IV. Ontvankelijkheid van het beroep

Standpunt van de partijen

4.1. De verzoekende partij wijst in haar verzoekschrift, wat haar belang betreft, onder meer “op de problematiek inzake mobiliteit die het project met zich mee zal brengen”. Haar percelen zullen “uiteraard bijzonder moeilijk ontwikkelbaar of verkoopbaar worden wanneer in uitvoering van het aangevraagde project de reeds bestaande mobiliteitsproblematiek nog intensief toeneemt”.

4.2. De tussenkomende partij werpt in haar memorie zes ontvankelijkheidsexcepties wegens gemis aan belang op.

4.2.1. Zij stelt vooreerst dat de verzoekende partij niet bewijst dat zij eigenaar van de betrokken percelen is.

4.2.2. Het belang van de verzoekende partij is volgens de tussenkomende partij ook niet rechtstreeks, aangezien het uitblijven van een PRUP op grond waarvan zij haar kleinhandelszone op de Covee-site kan ontwikkelen, niet het gevolg van haar kwestieuze project is.

4.2.3. Volgens de tussenkomende partij is het belang van de verzoekende partij verder onzeker, omdat haar percelen op heden bestemd zijn als

gemengd regionaal bedrijventerrein, het vooralsnog ontbreekt aan een aanvullend PRUP om een gedeelte van het gebied voor kleinhandel te bestemmen en het onzeker is of in een dergelijk geval de percelen van de verzoekende partij voor kleinhandel bestemd zullen worden.

4.2.4. De tussenkomenende partij is voorts van oordeel dat de verzoekende partij geen wettig belang kan doen gelden, aangezien haar percelen als gemengd regionaal bedrijventerrein bestemd zijn. De ontwikkeling van een kleinhandelszone is niet mogelijk binnen deze bestemming en kan bijgevolg niet door middel van onderhavige procedure beschermd worden.

4.2.5. De tussenkomenende partij betwist ook dat zij en de verzoekende partij concurrenten zijn, nu de verzoekende partij nog geen concrete invulling aan haar project heeft kunnen geven en er op de Covee-site op heden geen retail is. Van een concurrentieel belang is derhalve evenmin sprake.

4.2.6. Tot slot meent de tussenkomenende partij dat de verzoekende partij geen belang inzake mobiliteit kan doen gelden, aangezien zij niet over een project beschikt dat enige mobiliteitsimpact kan ondervinden. Evenmin legt de verzoekende partij een bewijs voor dat zij zelf door het kwestieuze project verkeersproblemen ondervindt.

4.3. De verzoekende partij betwist in haar memorie van wederantwoord de verschillende excepties.

4.3.1. Zij betwijfelt dat het voorleggen van eigendomstitels een ontvankelijkheidsvoorwaarde is, maar legt “voor de goede orde” een eigendomsattest neer.

4.3.2. De exceptie inzake het rechtstreeks belang berust volgens de verzoekende partij op een verkeerde weergave van het belang dat zij in haar verzoekschrift heeft uiteengezet. Dat steunt niet op het uitblijven van een planologisch initiatief inzake de kleinhandelsconcentratie, maar wel op het

gegeven dat het project van de tussenkomende partij tot de volledige commerciële en verkeerstechnische verzadiging van het knooppunt zal leiden, waardoor haar gronden waardeloos dreigen te worden.

4.3.3. Inzake de zekerheid van haar belang argumenteert de verzoekende partij dat haar percelen in een zone zijn gelegen die, middels de opmaak van een bijkomend ruimtelijk uitvoeringsplan dat een ‘overdruk’ bevat, als kleinhandelszone bestemd kan worden.

De legitieme verwachtingen die uit het bindende gedeelte van het PRS en het PRUP ‘Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas’ voortspuiten, leiden er volgens de verzoekende partij toe dat zij wel degelijk een wettig belang kan doen gelden.

4.3.4. Haar concurrentieel belang blijkt volgens de verzoekende partij uit het feit dat zij “altijd al de intentie heeft gehad om [haar eigendommen] aan te wenden voor een uiterst gelijkaardig project als [tussenkomende] partij”.

4.3.5. Met betrekking tot het mobiliteitsbelang benadrukt de verzoekende partij de reeds bestaande verkeersproblematiek, die door de plannende en vergunningverlenende overheden is erkend en die door het verkeersgenererende project van de tussenkomende partij enkel erger kan worden.

4.4. In haar laatste memorie doet de tussenkomende partij nog gelden dat de verzoekende partij haar belang in haar verzoekschrift enkel ontleent aan het feit dat haar site niet voor kleinhandel zal kunnen aangewend worden. Het belang “dat enkel geënt is op een retailontwikkeling van de Covee-site, is niet enkel hypothetisch, maar bovendien zeer onzeker (lees: onwaarschijnlijk)”. Het is inmiddels duidelijk dat de voormelde site geen retailbestemming zal krijgen. Van een concurrentieel belang in hoofde van de verzoekende partij kan dan ook geen sprake zijn. Nu er geen sprake is van “een zekere ontwikkeling” van verzoeksters

percelen, is “de mobiliteitsimpact op een hypothetische retailontwikkeling op de Covee-site van [de] verzoekende partij onbestaand[e]”.

Ondergeschikt meent de tussenkommende partij dat er geen actueel mobiliteitsbelang op basis van de huidige planologische bestemming is. Immers moet volgens haar rekening gehouden worden met “(a) de samenwerkingsovereenkomst van 30 januari 2019 met het Vlaams Gewest/AWV [...] en de gemeente [...] (b) de daaropvolgende omgevingsvergunning, welke de realisatie van 2 turborotondes én een verlenging van de zuidelijke *bypass* tot voorwerp heeft [...] en (c) die de voorafgaandelijke realisatie daarvan als verbintenis / als voorwaarde hebben opgelegd, zodat de vergunning onuitvoerbaar is zonder de aanleg van de turborotondes”.

De tussenkommende partij betoogt dat uit het mobiliteitseffectenrapport (MOBER) bij de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat enkel in het geval van een totale ontwikkeling van het bijzonder economisch knooppunt (inclusief de gronden van de verzoekende partij) er van een verhoging van de wachtrijvorming op de N21 West sprake kan zijn. Zij stelt dat de uitvoering van de bestreden beslissing “natuurlijk gelieerd is aan de corresponderende omgevingsvergunning”, die een voorwaarde oplegt om de toestand sterk te verbeteren. De voorafgaande aanleg van de turborotondes werd niet alleen in de omgevingsvergunning als voorwaarde opgelegd, maar “werd daarenboven ook afgesproken in bindende overeenkomsten [...] tussen tussenkommende partij, de gemeente Kampenhout én het Vlaams Gewest (AWV)”.

4.5. De verzoekende partij wijst er in haar laatste memorie op dat de “arm” van de rotonde N21 West ingevolge de aanpassingen compleet verzadigd zal worden (stijging van 92% naar 98%). Zij merkt op dat ook de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie (GOVC) zich over de impact op de mobiliteit negatief heeft uitgelaten, en over de “geschetste impact” twijfels heeft. Daarenboven “is de impact het gevolg van de turborotondes en niet van de handelsoppervlakte die wordt gecreëerd en die het voorwerp is van deze vergunning”.

Beoordeling

5.1. Uit het door de verzoekende partij neergelegde eigendomsattest blijkt dat zij eigenaar is van percelen die aan de noordkant van de N26 Mechelsesteenweg te Kampenhout gelegen zijn en die deel uitmaken van het PRUP ‘Bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas’.

5.2. Anders dan de tussenkommende partij dit ziet, heeft de verzoekende partij haar belang in haar verzoekschrift ook gesteund op de moeilijke verkoopbaarheid van haar percelen ingevolge de mobiliteitsproblematiek die het kwetsieuze project met zich dreigt mee te brengen, los van de mogelijke ontwikkeling van haar percelen voor kleinhandel.

In haar verzoekschrift heeft de verzoekende partij onder meer gewezen op:

- de “principebeslissing” van het college van burgemeester en schepenen van de verwerende partij van 23 augustus 2016 over het project van de tussenkommende partij, waarin de aandacht op de mogelijke verkeersimpact wordt gevestigd;
- het negatieve advies van het college van burgemeester en schepenen van de verwerende partij van 6 juni 2017 over “een verzoek tot ontheffing [van de] project-MER-plicht voor [het] ‘Retailproject veilingsite Kampenhout-Sas’”, waarin wordt overwogen dat “uit het rapport een negatief effect zal plaatsvinden op de wachtrijlengte ter hoogte van de rotonde aan het project ten gevolge van de geplande ontwikkeling op de site en de toekomstige ontwikkelingen in het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-Sas, die meegerekend werden in de studie. De wachtrijen zullen uit het onderzoek langer worden tot ongeveer 1,6 km aan de zuidelijke rotonde N21 West. Het onderzoek van dit mobiliteitseffect op een ruimere omgeving ontbreekt in deze studie en het is van essentieel belang om de gevolgen hiervan op een ruimere omgeving weer te geven”;
- het advies van het NSECD van 5 juli 2017, waarin onder meer naar voormelde adviezen wordt verwezen en wordt opgemerkt dat “[o]p spitsuren (en

op dagen dat er activiteiten georganiseerd worden op de festivalweide in Werchter) [...] het verkeer, ondanks de aanleg van beide rotondes, nog steeds vast[loopt] ter hoogte van en in de aanloop naar het Sas van Kampenhout” en dat de aanvrager rekening houdt met “een maximaal aantal motorbewegingen, voor alle functies samen, van 36 tijdens de ochtendspits, 696 tijdens de avondspits en 783 op het piekmoment van de zaterdag”.

In haar laatste memorie wijst de verzoekende partij bovendien op het negatief advies dat de GOVC in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag heeft verleend, en waarin onder meer wordt gesteld dat “de actuele verkeerssituatie sterk verzadigd is” en dat “de ontwikkeling nieuw verkeer zal generen waardoor de wachtrijen op de gewestwegen zullen stijgen”.

5.3. De door de verzoekende partij opgeworpen negatieve impact op de mobiliteit in de onmiddellijke omgeving van haar percelen en van de projectsite waarop de bestreden beslissing betrekking heeft, blijkt op genoegzame wijze uit het administratief dossier. De in redelijkheid aan te nemen moeilijke(re) verkoopbaarheid van haar percelen dientengevolge, staat afdoende haar belang bij huidig beroep.

5.4. Waar de tussenkomenende partij er in haar laatste memorie nog op wijst dat de haar op 30 januari 2019 verleende omgevingsvergunning de realisatie van twee turborotondes en een verlenging van de zuidelijke *bypass* tot voorwerp heeft, dient vastgesteld dat deze vergunning met het arrest nr. RvVb-A-1920-1147 van 25 augustus 2020 door de Raad voor Vergunningsbetwistingen werd vernietigd.

Dat de voorafgaande aanleg van de turborotondes volgens de tussenkomenende partij “daarenboven ook [werd] afgesproken in bindende overeenkomsten [...] tussen tussenkomenende partij, de gemeente Kampenhout én het Vlaams Gewest (AWV)”, vermag de verzoekende partij het belang niet te ontnemen, temeer nu de samenwerkingsovereenkomst tussen de voormelde partijen voorafgaandelijk stipuleert dat “het Gewest, de gemeente en de overige betrokken overheden bij de realisatie van het voorkeursscenario volledig hun publiekrechtelijke verantwoordelijkheid behouden ten aanzien van het

publiekrechtelijke besluitvormingsproces over zowel planologische maatregelen als vergunningsprocedures”, wat inhoudt “dat er van de zijde van het Gewest en de gemeente geen sprake van toerekenbare tekortkoming zal zijn” indien zij niet in het voordeel “van het voorkeursscenario of van de voortgang van de realisatie ervan” beslissen. Ten andere dreigt bij een ontwikkeling van het bijzonder economisch knooppunt blijkens de MOBER nog steeds een verzadiging (98 %) van de rotonde N21 West, met een wachtrijlengte van 410 m, wat in redelijkheid geacht moet worden een negatieve invloed op de verkoopbaarheid van verzoeksters percelen te hebben.

5.5. Het betoog van de tussenkomen partij ter terechtzitting dat zij momenteel niet over een omgevingsvergunning beschikt, vermag aan het voormelde geen afbreuk te doen.

5.6. De excepties zijn ongegrond.

V. Onderzoek van het tweede middel

Standpunt van de partijen

6.1. De verzoekende partij voert in het tweede middel de schending aan van “de materiële motiveringsplicht, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991, het vertrouwensbeginsel, en het continuïteitsbeginsel”.

Zij voert aan dat de verwerende partij in de bestreden beslissing “ontegensprekelijk erkent dat er huidig een probleem bestaat inzake mobiliteit” en dat het vaststaat dat het project van de tussenkomen partij een grote toename in autobewegingen met zich zal meebrengen. De verwerende partij heeft echter louter gesteld dat hieromtrent op een later tijdstip een oplossing moet komen en dat gebeurlijke aanpassingswerken voorafgaandelijk aan de uitwerking van het project moeten gebeuren.

De verzoekende partij is van oordeel dat de verwerende partij daarmee is tekort geschoten aan haar verplichting om de aanvraag aan de ruimtelijke ligging, met inbegrip van de impact op de mobiliteit, te toetsen, nu zij

“geen enkele beoordeling maakt” en “zich blijkbaar neerlegt bij welke mogelijke aanpassing aan het wegennet ook”.

Zij wijst erop dat het NSECD omtrent de mobiliteit een negatief advies heeft gegeven en dat de verwerende partij eveneens een negatief standpunt omtrent de mobiliteitsproblematiek aan het NSECD heeft overgemaakt. In de bestreden beslissing ontbreekt elke motivering waarom van de voormelde adviezen wordt afgeweken, terwijl op een bestuurlijke overheid net een bijzondere motiveringsplicht rust wanneer van een advies of van een eerder eigen standpunt wordt afgeweken.

6.2. De tussenkomende partij betwist in haar memorie vooreerst verzoeksters belang. Zij werpt op dat de verzoekende partij niet toelicht hoe “zijzelf mobiliteitsmatig kan worden geraakt door de bestreden beslissing”.

Ten gronde argumenteert de tussenkomende partij dat de verzoekende partij ten onrechte één zin bekritiseert, terwijl de bestreden beslissing in haar geheel moet worden gelezen. Daarbij wijst zij erop dat het advies van het NSECD niet bindend is en dat dit advies, alsook het advies van het college van burgemeester en schepenen van de verwerende partij van 4 juli 2017, “uitgingen van de toekomstige retailontwikkelingen ten gevolge van het PRUP Bijzonder Economisch Knooppunt”, waarvan in de bestreden beslissing wordt gesteld dat “dit PRUP er om juridische redenen niet is gekomen”. Dat laatste element verantwoordt de andere beoordeling in de bestreden beslissing.

De tussenkomende partij verwijst naar diverse passages uit de bestreden beslissing die verband houden met de mobiliteit, waarin onder meer aanpassingswerken die reeds in het begin van de jaren 2000 werden uitgevoerd aan bod komen en waarin wordt geoordeeld dat de locatie goed bereikbaar is met alle gebruikelijke middelen van vervoer. Ook overweegt de verwerende partij dat de synergieën tussen de verschillende winkels en de andere activiteiten gecombineerde bezoeken met zich zullen meebrengen “hetgeen ontegensprekelijk

de mobiliteit ten goede gaat komen”, terwijl het NSECD de combinatie van “leisure” en detailhandel net problematisch achtte.

De tussenkomenende partij besluit dat de verwerende partij de mobiliteitsimpact op de bestaande toestand in de onmiddellijke omgeving in acht heeft genomen, alle gegevens van de vergunningaanvraag op zorgvuldige wijze in de beoordeling heeft betrokken en tot de conclusie is gekomen dat de projectsite thans goed bereikbaar is met alle gebruikelijke middelen van vervoer.

Anders dan de verzoekende partij aanvoert, betreft de aanpassing aan de weg volgens de tussenkomenende partij geen voorwaarde, maar louter een overtollig motief, waarin de verwerende partij overweegt hoe het comfort van de zwakke weggebruiker en de doorstroming kunnen worden verbeterd. De aanpassing is niet nodig om de impact van het project op de mobiliteit aanvaardbaar te maken. De geldigheid van de bestreden beslissing wordt door een dergelijk motief niet aangetast.

6.3. In haar memorie van wederantwoord verwijst de verzoekende partij naar haar uiteenzetting omtrent haar belang bij het beroep voor wat de mobiliteitsproblematiek betreft.

Met betrekking tot de grond van het middel wijst de verzoekende partij op de bestaande verkeersproblematiek. Zij werpt op dat de uitvoering van de bestreden beslissing tot extra verkeer op de betrokken wegen zal leiden en dat de tussenkomenende partij heeft verklaard alle aanpassingen te zullen doen ter omvorming van de rotonde tot een turborotonde. Desondanks wordt in de bestreden beslissing gesteld dat de locatie goed bereikbaar is.

De verzoekende partij betwist de argumentatie van de tussenkomenende partij dat de overweging dat de aanpassingswerken aan de N26 en de N21 bindend en voorafgaandelijk aan de uitwerking van het project zullen moeten gebeuren, een louter overtollig motief vormt.

6.4. In haar laatste memorie doet de tussenkomende partij, wat het gebrek aan belang bij het middel betreft, nog gelden dat middels de aanleg van de vergunde turbotondes de mobiliteit aanzienlijk verbeterd zal worden. Zij wijst erop dat de voorafgaandelijke aanleg van deze rotondes “eveneens [werd] afgedwongen middels diverse afdwingbare overeenkomsten”. “Meer nog”, is “het infrastructuurproject [...] reeds in aanbesteding, nu de Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft geoordeeld dat een schorsing niet aan de orde was”. Een vernietiging zou volgens de tussenkomende partij enkel tot dezelfde beslissing leiden.

Ten gronde stelt zij dat de verwerende partij wel degelijk de bestaande toestand en het gevraagde heeft beoordeeld. De “infrastructuurwerken” zijn geen noodzakelijke voorwaarde voor de vergunning, “maar worden wel gevraagd om de toestand aldaar voor te bereiden op toekomstige ontwikkelingen”. Een en ander wordt volgens de tussenkomende partij “ook bewezen door de samenwerkingsovereenkomsten” met het Vlaamse Gewest en de gemeente Kampenhout. Tot slot wijst zij op de motivering van de Vlaamse minister in de omgevingsvergunning.

Beoordeling

7.1. Zoals bij de beoordeling van de ontvankelijkheid van het beroep is gebleken (randnummer 5.2 e.v.), vermag de verzoekende partij zich ter staving van haar belang wel degelijk op de mobiliteitsimpact van het kwestieuze project te beroepen. De verzoekende partij heeft belang bij het middel dat op de motieven van de bestreden beslissing inzake de mobiliteitsproblematiek kritiek uit. De tussenkomende partij overtuigt er verder niet van dat een vernietiging tot eenzelfde beslissing zou moeten leiden. De exceptie is ongegrond.

7.2. Zowel het NSECD als de verwerende partij hebben de kwestieuze vergunningsaanvraag in het licht van de in artikel 7, § 2, van de wet van 13 augustus 2004 ‘betreffende de vergunning van handelsvestigingen’ (hierna: de wet van 13 augustus 2004) voorziene criteria beoordeeld. Deze

omvatten onder meer de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging en de bescherming van het stedelijk milieu. Artikel 2 van het koninklijk besluit van 22 februari 2005 ‘tot verduidelijking van de criteria waarmede rekening moet worden gehouden bij het onderzoek van ontwerpen van handelsvestiging en de samenstelling van het socio-economisch dossier’ (hierna: het koninklijk besluit van 22 februari 2005) bepaalt dat ter “verduidelijking van het criterium met betrekking tot de ruimtelijke ligging [...] volgende elementen in overweging genomen worden :

- “1° de inpassing van de handelsvestiging in de plaatselijke ontwikkelingsprojecten of binnen het kader van het stedenpatroon;
- 2° de bereikbaarheid van de nieuwe vestiging via het openbaar vervoer en via individuele transportmiddelen.”

Artikel 3 van het koninklijk besluit van 22 februari 2005 bepaalt dat bij de beoordeling van het criterium met betrekking tot de bescherming van het stedelijk milieu onder meer rekening moet worden gehouden met “het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid”.

7.3. Het gegeven dat artikel 7, § 2, van de voormelde wet van 13 augustus 2004 en de artikelen 2 tot 5 van het koninklijk besluit van 22 februari 2005 een verplichting in hoofde van het NSECD inhouden en zich niet rechtstreeks tot de vergunningverlenende overheid richten, neemt niet weg dat gebeurlijk een schending van de formele- of materiële motiveringsplicht kan voorliggen indien deze overheid zich in het kader van haar beoordeling van de vergunbaarheid van de gevraagde vestiging over de criteria bedoeld in de aangehaalde bepalingen uitspreekt.

7.4. In het advies van het NSECD wordt onder meer de bereikbaarheid van de projectsite met de auto geschetst en wordt uiteengezet welke ingrepen de weginfrastructuur in de omgeving reeds heeft ondergaan. Tevens wordt de aansluiting van de projectsite op de openbare weg besproken. Omtrent de verkeersdrukke en de mogelijke hinder als het gevolg van het project van de tussenkomende partij wordt het volgende opgemerkt:

“Op spitsuren (en op dagen dat er activiteiten georganiseerd worden op de festivalweide In Werchter) loopt het verkeer, ondanks de aanleg van

beide rotondes, nog steeds vast ter hoogte van en in de aanloop naar het Sas van Kampenhout. Sinds de aanleg van de verkeerslichten op de N26 in Buken en op de N21 aan het kruispunt met de Hubert Tobbackstraat/Hutstraat loopt het verkeer op beide gewestwegen stroever.

De POM onderzoekt in het kader van het PRUP Bijzonder Economisch Knooppunt of de capaciteit van de rotondes kan verhoogd worden. De aanvrager heeft er zich toe verbonden om de werken die nodig zijn voor de omvorming van de zuidelijke rotonde tot een ‘turborotonde’ uit te voeren.

Ter zitting wordt verduidelijkt dat een turborotonde het voordeel heeft ten opzichte van de aanwezige rotonde met 2 rijstroken, dat de chauffeurs vooraf verplicht worden om een keuze van hun rijrichting te maken en dat zij nadien niet meer kunnen van rijstrook veranderen. Thans kiezen veel chauffeurs veiligheidshalve voor de rechterrijstrook waardoor zij het achteropkomende verkeer meer hinderen.

De projectontwikkelaar wenst de ‘Veilingsite’ te Kampenhout op een duurzame manier te herontwikkelen en heeft daartoe een aanvraag tot het sluiten van een *brownfield*convenant ingediend, o.a. omwille van het feit dat dit de mogelijkheid biedt om in het kader publiek-private samenwerking een ‘turborotonde’ aan te leggen.

In het besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van Kampenhout van 6 juni 2017, met betrekking tot de aanvraag tot ontheffing van de project-MER-plicht, werd geoordeeld dat het project in zijn huidige vorm (zoals opgenomen in de aanvraag van 4/4/2017 tot het verkrijgen van een ontheffing van de project-MER-plicht) en de toekomstige ontwikkelingen in het bijzonder economisch knooppunt Kampenhout-sas een aanzienlijk negatief effect (namelijk de verlenging van de wachtrijslengte met ca. 1,6 km ter hoogte van de rotonde aan het project, neerkomt op een aanzienlijk negatief milieu-effect.

Binnen het NSECD wordt gevreesd dat indien er, om welke reden dan ook, geen *brownfield*convenant gesloten en gerealiseerd wordt, de turborotonde er ook niet zal komen, zodat zich dan de situatie zal voordoen waarmee het College van Burgemeester en Schepenen van Kampenhout van 6 juni 2017, voormeld zal voordoen.”

Met betrekking tot het criterium inzake de bescherming van het stedelijk milieu overweegt het NSECD onder meer:

“Tenzij er aanpassingen gebeuren met betrekking tot een betere doorstroming van het autoverkeer, is de site slecht gelegen op een bijzonder druk kruispunt van 2 gewestwegen.

Niet alleen zal er op de site veel verkeer zijn dat gelinkt is aan de 14 voorziene handelsunits, door de verplaatsingen van de bezoekers, personeel en leveranciers, maar ook de andere inrichtingen zullen belangrijke verkeersstromen met zich brengen.

Tussen verschillende winkels worden synergiën verwacht, maar die kunnen 2 richtingen uit. Gecombineerde bezoeken leiden tot een beperking van het aantal verplaatsingen. De aangever laat echter ook verstaan (pagina 57 bovenaan) dat die synergiën extra bezoekers zouden kunnen aantrekken.

De aanvrager verwacht dat de bezoekers voor *de leisure*-functie, eerder [...] 's avonds zullen komen. Naar bezoekers toe wordt rekening gehouden met een maximaal aantal motorbewegingen, voor alle functies samen, van 36 tijdens de ochtendspits, 696 tijdens de avondspits en 783 op het piekmoment van de zaterdag.

Binnen het NSECD wordt echter opgeworpen dat de combinatie van *leisure* en detailhandel op één site, die site voor mensen uit de gemeente en de omliggende gemeenten net tot een aantrekkingspool op zich zouden kunnen maken, waar het gedurende enkele uren aangenaam vertoeven is, met als gevolg extra verkeer maar ook een lagere omloopsnelheid op de parking die misschien niet werd ingecalculiseerd bij de berekening van de parkeerbehoefte.”

7.5. De motivering van de bestreden beslissing ter zake luidt:

“De projectsite is gelegen op de hoek van de N26 en de N21.

De N26 (Leuvensesteenweg/Mechelsesteenweg) vormt de noordwest-zuidoost gerichte verbinding tussen Leuven en Mechelen en wordt geselecteerd als secundaire weg type I.

De N21 (Haachtsesteenweg) staat haaks op de N26 en is de belangrijkste zuidwest-noordoost verbinding die Kampenhout verbindt met Brussel, Zaventem, Haacht en de N26 en wordt geselecteerd als secundaire weg type II. Beide N-wegen hebben een belangrijke doorvoerfunctie, de N21 voor het verkeer naar Zaventem en de N26 tussen Leuven en Mechelen. Het knooppunt van beide wegen werd in de jaren 2002 en 2004 - om de beleidsmatige gewenste ontwikkelingen van de gemeente Kampenhout, die aldus o.m. in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan werden uitgeschreven, op die locatie mogelijk te maken - heraangelegd. Zo werden er twee rotondes aangelegd. De noordelijke Rotonde heeft (voorlopig) drie armen en een *bypass* voor rechtsafslaand verkeer vanaf de brug naar de N21 richting Haacht. De zuidelijke rotonde is een tweestrooksrotonde met vier armen en twee bypasses, in het westen voor de rechtsafbeweging van de brug naar de N21 naar Brussel, en in het zuiden voor de rechtsafbeweging naar Leuven. Op de brug over het kanaal zijn er twee rijstroken per richting, het gedeelte dat gebruikt wordt als inloopstrook voor de bussen die vanaf het busstation vertrekken. De Haachtsesteenweg ter hoogte van de projectsite werd recenter heraangelegd en beschikt sindsdien over twee busstroken. Tussen beide rotondes is een busstation aangelegd. Het busstation wordt bediend door negen busverbindingen van De Lijn. Bovendien werden *carpool* en *park&ride* faciliteiten voorzien. De site is dus goed te bereiken via het openbaar vervoer.

Het Vlaamse gewest met name het Agentschap Wegen en Verkeer heeft reeds meerdere inspanningen geleverd om het openbaar vervoer en de veiligheid, het comfort van de zwakke weggebruiker en de doorstroming te verbeteren. Het dient duidelijk te zijn dat de socio-economische vergunning geen voorwaarden of garanties geeft of biedt ifv de verkeersafwikkeling / ontsluiting. Naast de inspanningen en voorwaarden die Agentschap Wegen en Verkeer gedaan heeft en zal doen, ifv een betere en veiligere ontsluiting,

zal de ontwikkelaar een deel van deze inspanningen mede (moeten) financieren zodanig dat deze aanpassingen realistischer worden en sneller uitvoerbaar zijn. Welke invulling er ook komt (turborotondes, ...); de aanpassingswerken aan de N26 en de N21 zullen bindend en voorafgaandelijk aan de uitwerking van het project gebeuren.

Het winkelcomplex 'MG Kampenhout' wordt voorzien van een eigen parking met groenvoorziening en (minimaal) 571 parkeerplaatsen, waarvan 16 voor andersvaliden. Bovendien wordt voorzien in 210 fietsenstallingen die verspreid zijn over de volledige site. De parkeerplaatsen en fietsenstalling dienen niet alleen voor het handelsgeheel, maar ook voor de 5 andere *units*, waaronder het openbaar zwembad. Er is in beide richtingen een fietsbrug over het kanaal. Zowel de N26 als de N21 beschikken over fietspaden aan beide kanten van de weg. Langs de N21 zijn ze door middel van een haagje van de rijweg afgesloten. Onder de rotondes zijn tunnels aangelegd voor voetgangers en fietsers. Door de bestaande infrastructuur van fiets- en voetpaden, en door de nabijheid van woonbuurten, is de projectsite eveneens te voet als met de fiets goed te bereiken.

Deze locatie is goed bereikbaar met alle gebruikelijke middelen van vervoer, zowel voor handelsvestigingen als voor de invulling van een bijkomende recreatieve functie (zwembad). Het project voldoet aldus aan voormeld criterium 'ruimtelijke ligging van [de] handelsvestiging'."

Met betrekking tot het criterium inzake de bescherming van het stedelijk milieu wordt onder meer het volgende overwogen:

"Het handelsgeheel bestaat uit 14 handelsunits. Daarnaast wordt tevens voorzien in een openbaar zwembad, fitnesscenter, een binnenspeeltuin en 2 horecazaken. Nog abstractie makend van het feit dat bij een socio-economische vergunning enkel kan rekening gehouden word[en] met de voorziene kleinhandelsactiviteiten en dat de overige activiteiten dus *ex de* Wet van 13 augustus 2004 normaliter nog niet bij de beoordeling betrokken kunnen worden, maar zulks overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening pas aan een beoordeling zal onderworpen worden ten gevolge van het indienen van de stedenbouwkundige vergunning, is in voormelde uiteenzetting aangaande de mobiliteit al rekening gehouden met de verkeersstromen van zowel de handelsunits als andere activiteiten. Het NSECD is de mening toegedaan dat de combinatie van *leisure* en detailhandel problematisch zal zijn. Het College is echter van mening dat deze synergi[e]ën, zowel tussen de verschillende winkels, als tussen de andere activiteiten (recreatie en ontspanning), gecombineerde bezoeken met zich zal teweegbrengen, hetgeen ontegensprekelijk de mobiliteit ten goede gaat komen. Diversiteit in functies en complementariteit zijn aanvullend en bieden betere en leefbare opportuniteiten. De aanvraag voorziet voldoende parkeerplaatsen, ook indien die synergi[e]ën een lagere omloopsnelheid met zich teweegbrengt."

7.6. In het advies van het NSECD wordt gesteld dat op spitsuren (en op dagen dat er activiteiten worden georganiseerd op de festivalweide in

Werchter) het verkeer, ondanks de aanleg van beide rotondes, nog steeds vastloopt ter hoogte van en in de aanloop naar het Sas van Kampenhout. De mogelijkheid om de capaciteit van de rotondes te verhogen zou worden onderzocht en de tussenkommende partij zou zich ertoe hebben verbonden de werken uit te voeren die voor de omvorming van de zuidelijke rotonde tot een turborotonde nodig zijn. Onder verwijzing naar het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de verwerende partij van 6 juni 2017 met betrekking tot de aanvraag tot ontheffing van de project-MER-plicht wijst het NSECD op het verwachte “aanzienlijk negatief effect (namelijk de verlenging van de wachtrijslengte met ca. 1,6 km ter hoogte van de rotonde aan het project [...])”. Het NSECD wijst er tevens op dat de aanvrager uitgaat van een “maximaal aantal motorbewegingen, voor alle functies samen, van 36 tijdens de ochtendspits, 696 tijdens de avondspits en 783 op het piekmoment van de zaterdag”.

7.7. De drie voormelde elementen, namelijk de bestaande hinder, de verwachte negatieve impact zoals die werd vermeld in het kader van de aanvraag tot ontheffing van de project-MER-plicht en de verwachte motorbewegingen, worden als dusdanig niet uitdrukkelijk bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag betrokken.

7.8. In de enige passage van de motivering waarin er op (mogelijke) mobiliteitshinder wordt gezinspeeld, wordt overwogen dat het Vlaamse Gewest reeds meerdere inspanningen heeft geleverd om onder meer “de doorstroming te verbeteren”, dat “de socio-economische vergunning geen voorwaardes of garanties geeft of biedt ifv de verkeersafwikkeling / ontsluiting” en dat de tussenkommende partij een deel van de inspanningen inzake de betere en veiligere ontsluiting “mede [zal] (moeten) financieren zodanig dat deze aanpassingen realistischer worden en sneller uitvoerbaar zijn”. Zij besluit dat “[w]elke invulling er ook komt (turborotondes, ...); de aanpassingswerken aan de N26 en de N21 zullen bindend en voorafgaandelijk aan de uitwerking van het project gebeuren”.

Deze passage lijkt te impliceren dat de verwerende partij van oordeel is dat het project van de tussenkommende partij op mobiliteitsvlak enkel doorgang kan vinden indien er voorafgaandelijk aanpassingen aan de weginfrastructuur gebeuren. De verwerende partij laat echter na een eigen

beoordeling te maken over welke concrete infrastructuurwerken noodzakelijk zijn opdat het project doorgang kan vinden. Bovendien is het standpunt van de verwerende partij tegenstrijdig met de conclusie dat de locatie “goed bereikbaar [is] met alle gebruikelijke middelen van vervoer” en dat het project voldoet aan onder meer de criteria inzake de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging en de bescherming van het stedelijk milieu. Verder bevat het dispositief van de bestreden beslissing geen enkele voorwaarde met betrekking tot de voorafgaande uitvoering van de infrastructuurwerken.

Uit deze elementen volgt dat de verwerende partij geen afdoende antwoord op de uit het dossier blijkende mobiliteitsproblematiek geeft, terwijl zij die nochtans zelf blijkt te erkennen, en dat de motivering inzake de mobiliteitshinder tegenstrijdigheden bevat.

7.9. De tussenkomenende partij argumenteert dat uit de bestreden beslissing net blijkt dat de verwerende partij van oordeel is dat er thans geen verkeersproblemen zijn en dat de overweging inzake de voorafgaande infrastructuurwerken geen voorwaarde inhoudt, maar dat de beoogde aanpassingen er louter toe strekken het comfort van de zwakke weggebruiker en de doorstroming verder te verbeteren. Bovendien was de verwachte mobiliteitsimpact waarvan gewag werd gemaakt door het NSECD, en eerder ook door het college van burgemeester en schepenen van de verwerende partij, nog gebaseerd op “de toekomstige *retail*ontwikkelingen ten gevolge van het PRUP Bijzonder Economisch Knooppunt”, maar zou die intussen achterhaald zijn omdat in de bestreden beslissing wordt overwogen dat “[d]it overdruk-PRUP [...] er echter niet gekomen [is] wegens juridische redenen”.

Deze argumentatie kan niet worden bijgetreden. In de eerste plaats blijkt niet uit de bestreden beslissing dat en waarom het “overdruk-PRUP” effectief van de baan is. “Kamphenhout [...] Sas” is in het PRS alvast nog steeds als een concentratie van grootschalige kleinhandel in niet- stedelijke context vermeld. Zelfs indien zou aangenomen worden dat het “overdruk-PRUP” voor de kleinhandelsconcentratie in het bijzonder economisch knooppunt Kamphenhout-Sas er niet zou komen, dan nog moet worden vastgesteld dat de toename van de wachtrijlengte met 1,6 km ter hoogte van de rotonde het verwachte gevolg is “van de geplande ontwikkeling op de site en de toekomstige ontwikkelingen in het bijzonder economisch knooppunt Kamphenhout-Sas”. De verwerende partij kon

niet zonder meer aannemen dat er geen enkele mobiliteitsimpact zou zijn indien alleen het project van de tussenkomende partij in aanmerking moest genomen worden. De bestreden beslissing bevat echter geen enkele overweging inzake de in dat scenario te verwachten verkeersimpact. Te meer omdat het NSECD haar advies in dat geval op foutieve uitgangspunten gesteund zou hebben, was een uitdrukkelijke motivering van de verwerende partij inzake noodzakelijk. Tot slot blijkt de interpretatie van de tussenkomende partij dat de aanpassingswerken louter de verdere verbetering van de bereikbaarheid betreffen, niet verenigbaar met de overwegingen in het bestreden besluit dat “de aanpassingswerken aan de N26 en de N21 [...] bindend en voorafgaandelijk aan de uitwerking van het project [zullen] gebeuren”.

7.10. Het voorgaande doet besluiten dat de verwerende partij bij het nemen van het bestreden besluit de op haar rustende motiveringsplicht heeft geschonden.

Aan die vaststelling wordt geen afbreuk gedaan door de verwijzing, in de laatste memorie van de tussenkomende partij, naar de omgevingsvergunning van 30 januari 2019, die inmiddels met het arrest nr. RvVb-A-1920-1147 van 25 augustus 2020 van de Raad voor Vergunningsbetwistingen werd vernietigd. Hetzelfde geldt voor de verwijzing door de tussenkomende partij naar de overeenkomsten die zij met de gemeente Kampenhout en het Vlaamse Gewest in verband met de aanleg van infrastructuur heeft gesloten, en die van ná het bestreden besluit dateren.

7.11. Het middel is in de aangegeven mate ontvankelijk en gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kampenhout van 22 augustus 2017 houdende de afgifte van een socio-economische vergunning aan de NV MG RETAIL voor een handelsgeheel gelegen te 1910 Kampenhout, aan de Leuvensesteenweg 22, op de hoek met de Haachtsesteenweg, gekadastraerd Kampenhout 1^{ste} afdeling, sectie A, nummers 197/v3, 197/t3, 197/r3, 197/h3,

197/s3, 197/k3, 197/g3 en 198/z, met een totale netto handelsoppervlakte van 13.939 m² en 14 handelsunits behelzend.

2. Dit arrest dient te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, en op een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro die verschuldigd is aan de verzoekende partij.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van twintig oktober tweeduizend twintig, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Silvan De Clercq

Johan Lust