

Dossiernummer: OMV_2024024022

Projectinhoudversie (PIV): V4

Inrichtingsnummers: 20230126-0058, 20250623-0066, 20250623-0072

Ondernemingsnummer exploitant: 0890082292

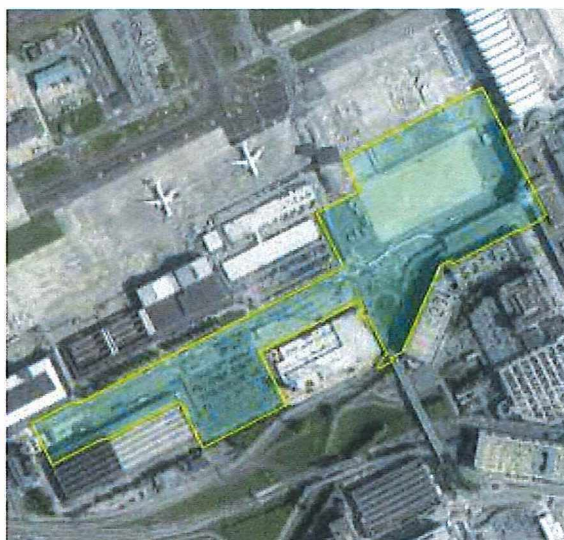
Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de NV Brussels Airport Company voor het project 'Airport Business District' (ABD), gelegen te 1930 Zaventem, Luchthaven Brussel Nationaal 1.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG INCLUSIEF WIJZIGINGEN

De aanvraag handelt over het project 'Airport Business District (ABD)'.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

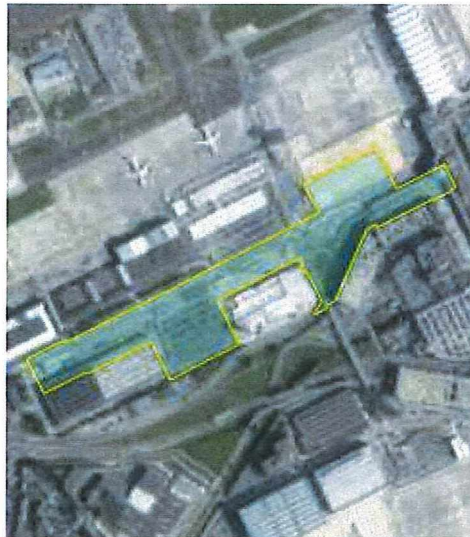
- voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering (ABD):



- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering (ABD - Terminal Uitbreiding):



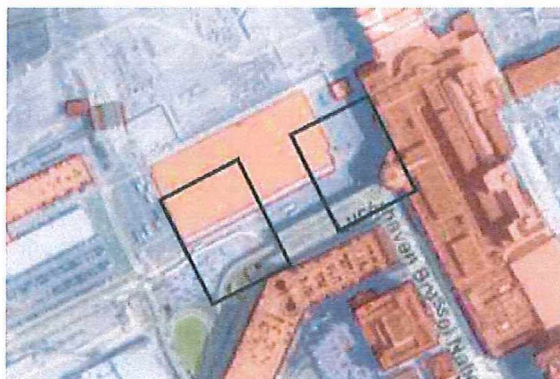
- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering (ABD - Exploitatie):



- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering (ABD - Exploitatie):



- Voor wat betreft de kleinhandelsactiviteiten zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering (ABD – Luik kleinhandel)



Wijziging van de aanvraag (PIV5)

Op 26 november 2025 werd de aanvraag gewijzigd met het volgende:

- Er werd een verduidelijkende nota toegevoegd met betrekking tot het aantal handelseenheden, de kleinhandelscategorieën en hun oppervlakten.
- Er werd een verduidelijkende nota toegevoegd met betrekking tot de oppervlakte van het zwembad.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 16 oktober 2025 het wijzigingsverzoek aanvaard zonder de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek en zonder termijnverlenging.

Voor de wijziging van de aanvraag is geen nieuw openbaar onderzoek vereist omdat:

- Geen afbreuk aan bescherming van mens, milieu of goede ruimtelijke ordening.
De wijziging betreft enkel een administratieve correctie van categorieën van kleinhandelsactiviteiten en verduidelijking van oppervlakten (zwembad, handelsunits). Er is geen fysieke wijziging aan het project op het terrein en geen impact op mens, milieu of ruimtelijke ordening;
- De komt tegemoet aan adviezen, standpunten, opmerkingen en bezwaren, in het bijzonder van VLAIO;
- De wijziging geen schending van de rechten van derden met zich meebrengt.
De wijziging wijzigt enkel categorieën en verduidelijkt oppervlakten, zonder bijkomende hinder of nieuwe rechtenconflicten. Er is geen uitbreiding van netto handelsoppervlakte die nieuwe concurrentie-effecten zou veroorzaken buiten de luchthavencontext, geen wijziging in verkeersstromen, geluid, emissies of andere milieueffecten, en geen

wijziging in eigendomsgrenzen of gebruiksrechten. De wijziging blijft binnen de oorspronkelijke vergunningsaanvraag en respecteert de stedenbouwkundige voorschriften. Er is derhalve kennelijk geen schending van de rechten van derden.

Deze wijziging wordt meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

Voorwerp van gewijzigde aanvraag

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

Voor wat betreft ABD.

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
VERHARDING	Nieuwbouw of aanleggen	Zie addendum B26 Het aanleggen van nieuwe verhardingen en het plaatsen van kleine aanhorige constructies
TIJDELIJKE WERFFASE	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Zie addendum B26 De zone waarbinnen de werfactiviteiten gedurende de uitvoeringsfase van het project zullen plaatsvinden De werfactiviteiten opgenomen in het planelement 'TIJDELIJKE WERFFASE' zullen steeds slechts een gedeelte van deze zone innemen
SLOOP	Slopen van niet vrijstaande gebouwen of constructies	Zie addendum B26 De afbraak van de volgende elementen is opgenomen binnen het planelement "SLOOP": • Bestaande Drop-off parking (Kiss+Fly), • Bestaand busstation P14; • Parking P11 met onderliggende structuur en andere parkings (P12, P13, P18); • Parking P34 en P15bis; • Delen van het terminal gebouw (o.a. diamant/verticaal stijgpunt); • Verschillende elementen frontpark 1 (FP1). - o Exitlus frontpark 1; - o Helling van +3 naar maaiveld (langs gebouw FP1); - o Exit gates, - o Exit lane FP1 voor abonenthouders en Q19 verkeer; • Deel van Noord-zuidviaduct.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen)	Nummer 12. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 47,2 m bij een hoogte van 0,8 m.

	van een bestaande vergunning)	
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 11. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 7,9 m bij een hoogte van 1,2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 10: vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 16,2 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 9. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 38,77 m bij een hoogte van 2 m
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 8: vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 37,5 m bij een hoogte van 2 m
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 7: vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 16,5 m bij een hoogte van 1,75 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 6. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 18,35 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 5: vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 34,62 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 4: vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 34,74 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 3: vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 26,16 m bij een hoogte van 0,8 m
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen	Nummer 2. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 55,96 m bij een hoogte van 1,2m

	van een bestaande vergunning)	
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 1. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 22,75 m bij een hoogte van 2 m.
INFILTRATIE	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Zie addendum B26 Het planelement "INFILTRATIE" omvat alle handelingen die nodig zijn voor het uitvoeren van een reliëfwijziging in het kader van het aanleggen van een infiltratie-eenheid en het behandelen van de bodemverontreiniging
GEBOUW	Bouwen of herbouwen	Zie addendum B26 Het planelement "GEBOUW" omvat alle handelingen die nodig zijn voor het oprichten van een multifunctionele gebouwengroep en voor het doorvoeren van de benodigde aanpassingen aan de bestaande gebouwen binnen het project 'ABD'. De gebouwengroep bestaat uit vijf functioneel verschillende gebouwdelen. De gebouwengroep bestaat zo uit een plintgebouw (met verhoogd maaiveld) dat de sokkel vormt voor de andere delen van de gebouwengroep, waaronder een hotel, een kantoor en een terminaluitbreiding. Binnen het plintgebouw bevindt zich de Intermodale Hub, met onder meer het ondergrondse treinstation. Het bestaande treinstation wordt binnen het project 'ABD' aangepast zodat het vlot aansluit op de nieuwe Intermodale Hub.

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit 'ABD – Terminal Uitbreiding' betreft: de verandering van de exploitatie van een luchthaven;

De aanvraag omvat de volgende rubrieken voor inrichtingsnummer **20230126-0058**:

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid
12.2 2°	Verandering	Uitbreiding met 4 transformatoren (2 x 1250 kVA, en 2 x 1600 kVA)	5700 kVA

16.3.1°	Verandering	Uitbreiding met - 7 lucht/water warmtepompen met een totaal vermogen van 125 kW (koelmiddel R454 20,081 ton CO ₂ -eq) - 2 water/water warmtepompen met een totaal vermogen van 64 kW (koelmiddel R1234ze, 0,273 ton CO ₂ -eq) in de Terminal Extension	20,354 ton CO ₂ -equivalent
16.3.2°b)	Verandering	Uitbreiding met - 7 lucht/water warmtepompen met een totaal vermogen van 125 kW (koelmiddel R454 20,081 ton CO ₂ -eq) - 2 water/water warmtepompen met een totaal vermogen van 64 kW (koelmiddel R1234ze, 0,273 ton CO ₂ -eq) in de Terminal Extension	189 kW

zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat.

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.2.2°a)	Lozen van 2.197 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering	2.197 m ³ /jaar	3
3.4.2°	Lozen van bedrijfsafvalwater van de wasplaatsen (2.000 m ³ /jaar, 5,4 m ³ /dag en 0,3 m ³ /uur) en spui (82,8 m ³ /jaar en 23 m ³ /u)	23,3 m ³ /uur	2
6.4.1°	Opslag van 7.440 l brandbare vloeistoffen (smeervet, afvalolie, diverse oliën)	7.440 liter	3
6.5.1°	Verdeelinstallatie voor diesel met 1 verdeelslang	1 verdeelslang	3
12.1.1.3°	Alternatoren (horende bij noodgroepen) voor de opwekking van wisselspanning met een gezamenlijk vermogen van 26.660 kVA (13.330 kVA voor bepaling van de klasse gezien deze minder dan 500 bedrijfsuren draaien)	26.660 kVA	1
12.2.2°	49 transformatoren met een vermogen van meer dan 1.000 kVA	75.750 kVA	2
15.1.2°	Stallen van in totaal maximaal 5.299 voertuigen andere dan personenwagens op verschillende plaatsen op de site. Dit betreft brandweerwagens, bestelwagens, aanhangwagens, dolly's, bagagekarretjes, trappen, schaarliften, en dergelijke	5.299 voertuigen	2
15.2.	1 werkplaats met 1 verplaatsbare hefbrug met 4 kolommen en 1 vaste hefbrug (gebouw 133)	2 hefbruggen	3
15.4.2°a)	2 wasplaatsen (gebouw 204g en 45b) voor het wassen van in totaal maximaal 4 motorvoertuigen per dag (2 motorvoertuigen per dag per wasplaats)	4 voertuigen en hun aanhangwagens/dag	3
16.3.1°	184 koelinstallaties/warmtepompen/airco's met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 6.837,05 kW en 10.093,044 ton CO ₂ -equivalent	10.093,044 ton CO ₂ -equivalent	1

16.3.2°b)	184 koelinstallaties/warmtepompen/airco's met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 6.837,05 kW en 10 093,044 ton CO ₂ -equivalent en diverse compressoren met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 90,40 kW	6 837,05 kW	2
17.12.1.2°	Opslag van 600 l zuurstof en 600 l stikstof in verplaatsbare recipiënten	1 200 liter	2
17.3.2.11.2°	Opslag van gasolie (totaal 154 300 l)	129,36 ton	2
17.3.2.2.1°	Opslag van 200 l benzine	144 kg	3
17.3.6.2°b)	Opslag van 5 000 l glycol (4,2 ton) + 1.000 l kerosine (0,84 ton) + 200 l antivries (0,170 ton) + 15 000 l blusschuim concentraat (12,6 ton) Totaal 21 000 l (17,81 ton)	17,81 ton	2
17.3.7.2°b)	Opslag van 200 l antivries + 5 000 l glycol	4,37 ton	2
17.4	Opslag van 4 750 l gevaarlijke producten in kleine verpakkingen, verspreid over verschillende locaties	4.750 liter	3
19.3.1°b)	5 houtbewerkingstoestellen (2 boormachines, 2 zaagmachines en 1 kolomboor) met een totaal vermogen van 7,42 kW (gebouw 9)	7,42 kW	3
29.5.2.1°b)	Machines voor metaalbewerking (draaibank, kolomboormachine, plooi bank, .) met een totaal vermogen van 11,88 kW	11,88 kW	3
29.5.7.1°a)2)	1 ontvettingsbad van 200 l (gebouw 133)	200 liter	3
31.1.3°	Stationaire motoren (totaal: 31 524 kW): - 22 dieselmotoren horende bij noodgroep (1 x 88 kW, 2 x 146 kW, 1 x 150 kW, 1 x 225 kW, 1 x 882 kW, 1 x 1104 kW, 2 x 1.224 kW, 6 x 1.295 kW, 3 x 1.600 kW, 3 x 1710 kW en 1 x 1.935 kW) - 1 mobiele generator met dieselmotor (500 kW) - 2 dieselmotoren (2 x 500 kW) - 2 gasmotoren horende bij een warmtekrachtkoppelingcentrale (2 x 2.600 kW)	31 524 kW	1
38.3.2°	Opslag van maximaal 10 kg jacht- en knalpatronen en trainingsmunitie + maximaal 25 kg (in beslag genomen) feestvuurwerk (gebouw 126a)	35 kg	2
39.4.1°	31 warmtewisselaars met een totale inhoud van de secundaire ruimte van 3.403 l	3 403 liter	3
39.4.2°	2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5 000 l en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW	10 000 liter	2
43.1.3°	17 stookinstallaties (totaal 92.072 kW): - 3 stookinstallaties op aardgas (2 x 170 kW en 1 x 240 kW - gebouw 128) - 6 direct gestookte gasbuizen van elk 45 kW (totaal 270 kW) en 1 stookinstallatie van 256 kW (gebouw 133) - 5 stookinstallaties met een vermogen van respectievelijk 2 x 4.615 kW, 1 x 34.884 kW en 2 x 23256 kW - 2 stookinstallaties met een vermogen van elk 170 kW	92 072 kW	1
43.3.2°	GPBV-stookinstallaties. 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel	95,83 MW	1

	nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW		
43.4	BKG-stookinstallaties: 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW	95,83 MW	1
50	Opslag van maximaal 120 ton strooizout in een silo van 100 m ³	120 ton	2
53.6.3°	Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpompings) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250.880 m ³ /jaar (diepte van de putten nog na te gaan!!!)	250.880 m ³ /jaar	1
57.1.2°	Een vliegveld met 3 start- en landingsbanen: - 07L-25R van 3.638 m - 07R-25L van 3.211 m - 01-19 van 2.984 m	9 833 m	1

Opmerkingen rubrieken voor inrichtingsnummer 20230126-0058:

Rubriek 16.3.2°b) omvat met deze aanvraag eveneens alle koelinstallaties opgenomen in rubriek 16.3.1°. In de basisvergunning van 29 maart 2024 werden enkel de compressoren onder rubriek 16.3.2°a) opgenomen. Met deze aanvraag wordt dit rechtgezet en worden alle compressoren, warmtepompen, airco's en koelinstallaties tevens opgenomen onder deze rubriek.

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit 'ABD – Exploitatie' betreft de exploitatie van een hotel en kantoorgebouwen met bijhorende technische installaties.

De aanvraag omvat de volgende rubrieken voor inrichtingsnummer 20250623-0066:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.2.2°a)	Het lozen van huishoudelijk afvalwater afkomstig van: - Kantoorgebouw 9.387,52 m ³ /jaar - Hotel 12.680,00 m ³ m ³ /jaar - Schoonmaakwater 200 m ³ /jaar	37 267,52 m ³ /jaar	3
12.1.1.1°a)	Noodstroomgeneratoren: - noodstroomgenerator kantoor 250 kVA - noodstroomgenerator hotel 250 kVA - noodstroomgenerator plint. 400 kVA Totaal elektrisch schijnbaar vermogen is 900 kVA De noodstroomgroepen zullen minder dan 500 bedrijfsuren actief zijn per kalenderjaar. Hierdoor moet het elektrisch (schijnbaar) vermogen maar voor 50% in rekening worden gebracht voor het bepalen van het totaal elektrisch (schijnbaar) vermogen.	450 kVA	3

12.2.2°	Transformatoren. kantoor 2x 1250 kVA hotel 2 x 1250 kVA	5.000 kVA	2
15.1.2°	Stallen van motorvoertuigen die geen personenwagens, bromfietsen of motorfietsen zijn: - 5 vrachtwagens en 4 bestelbusjes - 23 intercitybussen - 1 ambulance	47 voertuigen	2
16.3.2°b)	Warmtepompen: Kantoor: - 2 lucht/water warmtepompen - 2 water/water warmtepompen Hotel: - 3 water/water warmtepompen - 3 lucht/water warmtepompen Gezamenlijke hoeveelheid komt neer op een geïnstalleerde totale drijfkracht van 604 kW	604 kW	2
17.4	Opslag van diverse gevaarlijke vloeistoffen in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor de goede werking van het zwembad. - 5x 25 l zwavelzuur (125 l) - 16 x 25 l natriumhydroxide (400 l) - 8 x 25 l PAC Sachtoklar (200 l) - 6 x 25 l NaOCl (150 l) - 1 x 25 l citroenzuur (25 l) - 2 x 25 l antiscalant (50 l)	950 liter	3
32.8.11°b)	In het hotel op verdieping 6 wordt een zwembad geplaatst met een oppervlakte van 95 m ²	95m ²	2

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit 'ABD – Uitvoeringsfase' betreft: een bemaling en bijhorende lozing van bemalingswater, alsook het stallen van voertuigen en opslag van bodem tijdens de werffase.

De aanvraag omvat de volgende rubrieken voor inrichtingsnummer **20250623-0072**:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.8.1°a)	Het lozen van bemalingswater aan een maximaal debiet van 432 m ³ /d of 18 m ³ /u	432 m ³ /dag	3
15.1.2°	Stelplaats voor materieel zoals dumpers, graafkranen, en overige gemotoriseerde voertuigen andere dan personenwagens. Parkeerplaats op de werfinrichting voorzien voor maximaal 50 voertuigen	50 voertuigen	2

53.2.2°b)	Een bemaling met een netto opgepompt volume voor de IIOA van 69.270m ³ per jaar en maximaal 432 m ³ /d of 18 m ³ /u	69 270 m ³	2
61.2.2°	Tijdelijke opslag van uitgegraven bodem die voldoet aan de bepalingen voor het gebruik van bodemmateriële.	22.000 m ³	2

De aanvraag omvat de volgende kleinhandelsactiviteiten, betreffende ABD - luik kleinhandel:

Plan-aanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
ABD - luik kleinhandel	Nieuwe kleinhandels-activiteit (netto handelsopp > 400m ²)	Kleinhandelsactiviteit met een totale netto handelsoppervlakte van 0 m² in bestaande toestand en 1131,602 m² in nieuwe toestand - verkoop van voeding. bestaande toestand 0 m². Nieuwe toestand: 527,981 m²; - verkoop van goederen voor persoonsuitrusting: bestaande toestand 0 m². Nieuwe toestand. 243,240 m²; - verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw in bestaande en nieuwe toestand 0 m²; - verkoop van vervoers- en transportmiddelen in bestaande en nieuwe toestand 0 m²; - verkoop van volumineuze goederen die niet vallen onder de eerste vier categorieën: in bestaande en nieuwe toestand 0 m²; - verkoop van niet-volumineuze goederen die niet vallen onder de eerste vier categorieën. 0 m² in bestaande toestand en in nieuwe toestand 360,381 m²

REGELGEVEND KADER

De aanvraag wordt behandeld rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (Omgevingsvergunningsdecreet), het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (Natuurdecreet), het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal Handelsvestigingsbeleid (decreet IHB) en hun uitvoeringsbesluiten

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door nv Brussels Airport Company met als adres Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 24 juni 2025 en vervolledigd op 22 augustus 2025 en 29 augustus 2025

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 1 september 2025.

De aanvraag valt onder punt 3° van de lijst van de Vlaamse projecten vastgesteld in toepassing van artikel 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning:

“3° aanvragen met betrekking tot luchthavens met een start- of landingsbaan van 800 meter of meer, ingediend door de luchthavenuitbater of door met de luchthavenuitbater verbonden vennootschappen in de zin van artikel 11 van het wetboek van vennootschappen, door luchthavenontwikkelingsmaatschappijen, door Belgocontrol of door het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.”

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen met betrekking tot een rubriek van de Vlaamse lijst, die volgens de gewone procedure en met advies van de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie worden behandeld

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw en de Vlaamse minister van Economie, Innovatie en Industrie, Buitenlandse Zaken, Digitalisering en Facilitair Management zijn bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2024 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek vond plaats in de gemeenten Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem:

Startdatum	Einddatum	Gemeente/stad	Bezwaren
6 september 2025	5 oktober 2025	Kortenberg	Geen analoge bezwaren, 1 digitaal bezwaar (advies)
6 september 2025	5 oktober 2025	Machelen	Geen analoge of digitale bezwaren
6 september 2025	5 oktober 2025	Zaventem	Geen analoge bezwaren, 1 digitaal bezwaar
9 september 2025	8 oktober 2025	Steenokkerzeel	Geen analoge of digitale bezwaren

Er werd 1 advies als “bezwaarschrift” ingediend namens Elia

Er werd 1 (ander) bezwaarschrift ingediend. Het bezwaarschrift luidt als volgt.

Er kunnen geen nieuwe initiatieven genomen worden zolang een aantal verplicht uit te voeren werken uit het verleden nog steeds niet gedaan werden. Met name wordt de geluidsberm aan de kant Zaventem – Nossegem bedoeld, de proefdraailocatie in Nossegem en algemene maatregelen tegen geluidsoverlast.

De informatievergadering vond plaats op 11 september 2025.

ADVIEZEN

Op 2 september 2025 deelde de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Natuurlijke Rijkdommen) in een bericht op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden uitgebracht wegens geen adviesinstantie.

Op 3 en 19 september 2025 deelde de Provincie Vlaams-Brabant (watertoets) in een bericht op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden uitgebracht wegens geen adviesinstantie

Het advies van 16 september 2025 van de ASTRID-veiligheidscommissie is voorwaardelijk gunstig

Op 19 september 2025 deelde het Agentschap voor Natuur en Bos in een bericht op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden uitgebracht

Op 22 september 2025 deelde het Agentschap Innoveren en Ondernemen in een bericht op het Omgevingsloket mee dat geen advies zal worden uitgebracht.

Het advies van 26 september 2025 van Infrabel is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 29 september 2025 van het Departement Mobiliteit en Openbare werken is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 30 september 2025 van het Agentschap Wegen en Verkeer is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 13 oktober 2025 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Machelen is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 17 oktober 2025 van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) is volledig gunstig.

Het advies van 21 oktober 2025 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), (watertoets) is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 21 oktober 2025 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Steenokkerzeel is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 22 oktober 2025 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Kortenberg is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 22 oktober 2025 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem is voorwaardelijk gunstig

Het geïntegreerde advies van 7 november 2025 van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 13 november 2025 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), (Lucht) is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 13 november 2025 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), (grondwater) is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 14 november 2025 van het Departement Zorg is gunstig.

Het advies van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van 20 november 2025 is gunstig

Het advies van de Watering van de Barebeek is stilzwijgend gunstig.

Het advies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is stilzwijgend gunstig

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 18 november 2025 gehoord en verklaarde hierbij het volgende:

- De adviezen zijn gelezen.
- Over de uitgebrachte adviezen hebben we volgende opmerkingen:
 - o De onduidelijk over de oppervlakte van het zwembad betreft de mogelijk extra whirlpool die op de plannen voorgelegd aan de afdeling Zorg staat afgebeeld. In eerste instantie is die niet aangevraagd. Indien ervoor wordt gekozen om deze te plaatsen, zal een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag worden ingediend
 - o Alle kleinhandelsactiviteiten vormen 1 handelsgeheel vermits ze allemaal in de plint zullen ondergebracht worden, die één ononderbroken geheel vormt.
 - o We zullen de opmerking van Vlaio over de keuze van de handelscategorieën ter harte nemen en een nieuwe projectinhoudversie opladen op het loket, ook al zijn de gekozen categorieën eerder indicatief, maar wel ondersteunend aan de luchthaven en eraan gekoppeld.
 - o We hebben contact gehad met DGLV en zij zouden zeker nog advies uitbrengen

Het advies van 18 november 2025 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig.

HISTORIEK

De aanvraag betreft deels een nieuwe ingedeelde inrichting of activiteit, namelijk voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit 'ABD-exploitatie' (inrichtingsnummer 20250623-0066) en de ingedeelde inrichting of activiteit 'ABD – uitvoeringsfase' (inrichtingsnummer 20250623-0072).

De volgende vergunningen voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit zijn gekend voor de ingedeelde inrichting of activiteit van de luchthaven (start- en landingsbanen) met inrichtingsnummer (20230126-0058).

Overheid	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
Minister	OMV/2022106386	29/03/2024	-	Verandering en verdere exploitatie van de luchthaven Brussel nationaal
Minister	OMV/2022106386	16/12/2024	-	Erratum bij de beslissing van 29/03/2024

Opmerking:

Op 17 juli 2025 besliste de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RVVb) dat de lopende vergunning met kenmerk OMV/2022106386 in strijd is met het Europese recht en werd de vergunning vernietigd. Echter blijven de rechtsgevolgen van de vergunning gehandhaafd. De Vlaamse Regering moet tegen 30 juni 2029 opnieuw over de vergunningsaanvraag beslissen. Tot zo lang mag de luchthaven verder uitgebaat worden volgens de voorwaarden van de vernietigde vergunning, uitgezonderd de opgelegde financiële last opgenomen in artikel 4 §1 b 16.

“Lasten - diabolotoeslag

BAC betaalt jaarlijks 10 miljoen euro aan de nv Infrabel die volledig gebruikt wordt om de diabolotoeslag voor de treinreizigers te verminderen. Deze last blijft onverminderd geldig zolang er een diabolotoeslag aangerekend wordt ”

Dit artikel wordt geschrapt

De volgende relevante bouwvergunningen, stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen zijn gekend op de locatie van de aanvraag:

Overheid	Referentie	Datum besluit	BV/VV K/SV	Voorwerp
Vlaamse Overheid	8.00/2/GSA 801029	11/09/2008	SV	Bouw van een luifel + wachterslokaal voor toegangscontrole + heraanleg verharding
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA. 801156	06/11/2008	SV	Bouwen van een controletoren ‘Parking Control’ boven op het bestaande terminalgebouw
Vlaamse Overheid	8.00/2/GSA 802884	26/11/2010	SV	Verbouwing van de Pier B en de afbraak van IRDL
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA 803194	05/07/2011	SV	Bouwen van een kantoorruimte
Vlaamse Overheid	8.00/2/GSA. 804058	12/11/2012	SV	Bouwen van een verbindingsgebouw tussen de vertrekterminal en inschepingspier A

Overheid	Referentie	Datum besluit	BV/VV K/SV	Voorwerp
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA 804358	18/04/2013	SV	Verbouwing van een deel van Pier B tot politiecellencomplex met aanhorigheden
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA 804399	23/05/2013	SV	Slopen van een loods en annexen als gebouw 011
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA 804440	23/05/2013	SV	Slopen van een loods gekend als gebouw 012
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA 804401	23/05/2013	SV	Slopen van een loods en annexen gekend als gebouw 013
Vlaamse Overheid	8.00/2/GSA 804402	23/05/2013	SV	Slopen van loods en annexen gekend als gebouw 023
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA. 804690	14/01/2014	SV	Plaatsen van een carport
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA 804693	14/01/2014	SV	Regularisatie van een containergebouw als bescherming voor 2 luchtcompressoren
Vlaamse Overheid	8.00/2/GSA. 804876	23/07/2024	SV	Implementeren van een toegangscontrolesysteem en aanpassing wegenis
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA 804909	19/11/2014	SV	Bouwen van een verticale uitbreiding (2 verdiepingen), bouwen lichtbrug van pier B
Vlaamse Overheid	8 00/2/GSA 804910	19/11/2014	SV	Afbreken van een bestaand gebouw en het bouwen van een gebouwtje gekend als het 'ruby' gebouwtje
Vlaamse Overheid	8.00/2/GSA. 804999	15/01/2015	SV	Bouwen van twee koeltorens op het bestaande dak van pier B
Vlaamse Overheid	8.00/2/GSA 805182	13/08/2015	SV	Tijdelijke ingebruikname van een uitbreiding en herinrichting van bestaande openluchtparkings voor personenwagens m.n. P30 en P35

De volgende omgevingsvergunningen zijn gekend.

Overheid	Referentie	Datum besluit	Voorwerp
Vlaamse Overheid	2017000500	14/11/2017	Bouw van een nieuw op te richten gebouw voor bagagebehandeling- en screening en het veranderen door uitbreiding van de luchthaventerminal
Vlaamse Overheid	2017005969	11/11/2017	Slopen gebouwen 2B, 3 en 3A
Vlaamse Overheid	2017009093	30/10/2018	Uitbreiding terminal voor bagage-afhandelingsysteem
Vlaamse Overheid	2018001599	09/07/2018	Aanleg van personeelsparkeergarage P31 en het uitvoeren van mobiliteitsbevorderende ingrepen
Vlaamse Overheid	2018134493	08/01/2019	Sanitair taxi's op parking 4

Overheid	Referentie	Datum besluit	Voorwerp
Vlaamse Overheid	2019008458	25/07/2019	Luifel Drop-Off zone en sanitaire unit P16
Vlaamse Overheid	2019037284	09/12/2021	Slopen gebouw 2
Vlaamse Overheid	2019039890	18/06/2019	Tunnel voor bagage
Vlaamse Overheid	2019082291	17/10/2019	Hervergunning parking P30, P35, P36 en P4
Vlaamse Overheid	2019106978	12/12/2019	Aanleg van parking deck P31 voor een periode van 5 jaar, verwijderen van een deel van de verharding van P30 en het nivelleren van P30
Vlaamse Overheid	2020003191	15/07/2020	Bouwen van een parkeertoren met passerelle
Vlaamse Overheid	2022156645	01/09/2023	Luchthaventram
Vlaamse Overheid	2023064315	03/12/2024	Hervergunning van de omgevingsvergunningen voor parking 4, 16, 31, 35 en 36
Vlaamse Overheid	2023097147	09/01/2024	Slopen gebouw 2- vloerplaat en kelder
Vlaamse Overheid	2023142902	05/02/2024	Bouw van een nieuwe schakelcabine B9A op het terrein B9, vervangen bestaande infiltratiegracht op terrein B25 door een ondergrondse infiltratievoorziening en het vrijmaken van terrein B25 van bestaande nutsleidingen
Vlaamse Overheid	2024157597	01/04/2025	Tijdelijk busstation

BESCHRIJVING OMGEVING

Brussels Airport, gelegen bij Zaventem, is de grootste luchthaven van België en geldt met haar omvang als een van de grotere luchthavens van Europa. Haar dominantie in het landschap is direct het gevolg van de grote infrastructuur die nodig is voor het omvangrijke vliegverkeer. In 2023 telde de luchthaven 192.257 vliegbewegingen, wat neerkomt op een significante stijging van 17% ten opzichte van het voorgaande jaar. De totale luchthavensite beslaat een oppervlakte van 1.245 hectare en strekt zich uit over de gemeenten Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel en Kortenbergh. De luchthaven beschikt over drie start- en landingsbanen die in een Z-vorm zijn aangelegd, de langste meet 3.638 meter en de kortste is 2.984 meter lang.

Naast de banen omvat de site vele andere faciliteiten die noodzakelijk zijn voor de luchthavenwerking, zoals terminalgebouwen, parkings, stookcentrales, loodsen, hangars en brandstoftanks. De multimodale ontsluiting wordt verzekerd door de aanwezigheid van zowel een bus- als een treinstation. Daarnaast is de luchthaven een belangrijke economische hub met diverse gevestigde bedrijven die nauw verbonden zijn met haar functioneren. Dit zijn onder meer luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines, logistieke giganten zoals DHL, onderhoudsbedrijven zoals Safran, en faciliteiten voor reizigers zoals het Sheraton hotel en diverse horeca- en taxidiensten.

De luchthaven vervult een cruciale rol in zowel personenvervoer als goederentransport. Het goederentransport wordt gecentreerd rond het Brucargo gedeelte in het noorden van de site. Deze zone bundelt bedrijven die direct baat hebben bij de nabijheid van de landingsbaan, met als voorbeelden FedEx en DHL. Andere bedrijven die zich richten op personen- en zakenluchtvaart, zoals Abelag Aviation, zijn gevestigd langs het passagiersgedeelte.

De locatie van de luchthaven nabij Brussel bepaalt de omringende infrastructuur en het landschap. Ten westen van de luchthaven, richting de stad, ligt een grotere dichtheid aan dorpskernen. De ontsluiting met het openbare wegennet verloopt via de A201, die een vlotte toegang biedt tot belangrijke snelwegen en ringwegen, waaronder de E40, E19, R0, R22, N21 en N22.

Op macroniveau bevindt zich verder naar het westen een concentratie van andere grootschalige infrastructuur, waaronder bedrijventerreinen in Machelen, Vilvoorde en Brussel. Door deze industriegebieden lopen spoorwegen, en in de directe omgeving bevindt zich een groot rangeerstation van Infrabel voor goederentreinen. Het landschap tussen de verschillende gemeenten in het noorden, oosten en zuiden wordt voornamelijk gekenmerkt door landbouw. Er zijn ook enkele belangrijke natuurgebieden. Ten noorden, voorbij Melsbroek, ligt het habitatrichtlijngebied Floordambos, terwijl het Hellebos en het Silsombos respectievelijk verder naar het oosten liggen.

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977, volledig gelegen binnen de bestemming 'Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen'.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 176.0 en 176.2 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

"Artikel 176.0.

In deze gebieden is woongelegenheden toegestaan voor zover die noodzakelijk is voor de goede werking van de inrichtingen.

Artikel 176.2 De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen."

Voor gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen geldt artikel 448 van de VCRO, dat stelt dat

"In de gebieden die op de gewestplannen zijn aangewezen als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, kunnen handelingen van algemeen belang en de daarmee verbonden activiteiten te allen tijde worden toegelaten, ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de aanvrager of het al dan niet aanwezig zijn van enig winstoogmerk."

Het projectgebied ligt gedeeltelijk binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Terminalzone internationale luchthaven van Zaventem'. Het afgebakende gebied wordt door het RUP bestemd voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen en luchthavengerelateerde activiteiten.

De bestemmingsvoorschriften voor deze bestemming worden hieronder beschreven

"Artikel 1. Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen en luchthavengerelateerde activiteiten

11

Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Alle werken, handelingen, en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het aanbieden van gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zijn toegelaten.

Complementaire voorzieningen inherent aan het functioneren van de luchthaventerminal zijn eveneens toegelaten

Tevens zijn bedrijven toegelaten waarvan de hoofdactiviteit is afgestemd op de luchthaven en/of afhankelijk is van de luchtvaart.

- *hoogwaardige dienstverlenende bedrijven met een fysische binding met de luchthaven;*
- *autonome hoogwaardige kantoren met een imagobinding met de luchthaven en de nabijgelegen internationale bestuurlijke en hiermee samenhangende economische beslissingscentra*

Inrichtingen die vallen onder de toepassing van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken zijn niet toegelaten

12

Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met zuinig ruimtegebruik. Daarbij wordt minstens aandacht besteed aan:

- *het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid;*
- *het groeperen en organiseren van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers."*

Binnen het projectgebied ligt ook het gewestelijk RUP 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem'. Een groot deel van de projectcontour van ABD is gelegen binnen de plancontour van dit RUP. Dit RUP bestaat ter hoogte van het project uit twee bestemmingen. De ene bestemming bevat enkel voorschriften die een ondergrondse impact hebben in het kader van spoorweginfrastructuur. Deze bestemming heeft verder geen invloed op het project. De andere bestemming beslaat het grootste deel van het ABD -project en duidt deze zone aan als regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven.

De bestemmingsvoorschriften luiden als volgt.

"Artikel 2. Gebied voor ongelijkvloerse spoorweginfrastructuur

In dit gebied, aangeduid in de overdruk, zijn alle handelingen, werken en constructies toegestaan die noodzakelijk zijn bij de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkgrondse of gelijkgrondse spoorinfrastructuur en de daarbij horende kunstwerken, met inbegrip van stopplaatsen en stations. Eveneens zijn alle handelingen, werken en constructies

in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen en kruisende infrastructuren toegelaten.

Voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de infrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht, is de in grondkleur aangegeven bestemming eveneens van toepassing

Artikel 3 Regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven

§1 Het luchthavengebonden regionaal bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven waarvan de hoofdactiviteit is afgestemd op de luchthaven en/of afhankelijk van de luchtvaart

- *hoogwaardige dienstverlenende bedrijven met een fysieke binding met de luchthaven;*
- *autonome hoogwaardige kantoren met een imagobinding met de luchthaven en de nabijgelegen internationale bestuurlijke en hiermee samenhangende economische beslissingscentra.*

Gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen inherent aan het functioneren van het luchthavengebonden regionaal bedrijventerrein zijn toegelaten

Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200m² vloeroppervlakte geïntegreerd in het bedrijfsgebouw zijn toegelaten.

§ 2 Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:

- *zorgvuldig ruimtegebruik,*
- *een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen.*
- *Minimaal volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden:*
- *het bouwen van meerdere lagen en het maximaal groeperen van gebouwen waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat*
- *parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw voor zover het beheer dit toelaat.*

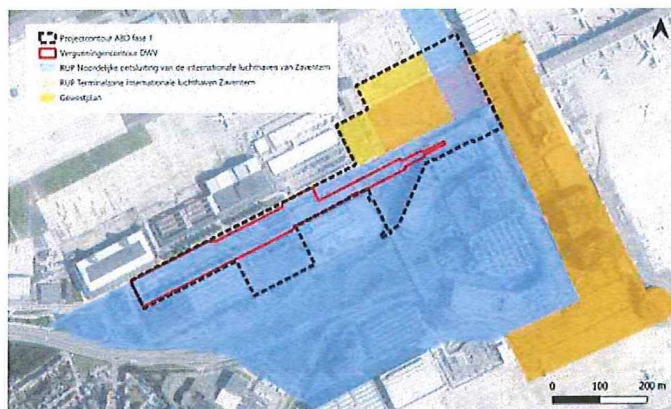
§3 Bij vergunningsaanvragen wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het licht van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is binnen het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als dusdanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van deze aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan hetzij een bestaande inrichtingsstudie bevatten, hetzij een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie."

De aanvraag is niet gelegen binnen een gemeentelijk of provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een algemeen of bijzonder plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-vervallen verkaveling.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Artikel 7.4.5 van de VCRO stelt dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg vervangen, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt. De aanvraag moet beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977, het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Terminalzone internationale luchthaven van Zaventem'

en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem'. Hieronder is weergegeven welke plan van toepassing is op welke zone van het project.



VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag is getoetst aan de volgende gewestelijke verordeningen:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater, tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is en tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (verder de 'Hemelwaterverordening van 2023').
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake breedband.
- Het besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor publiciteitsinrichtingen, tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is en tot opheffing van diverse besluiten (verder de 'gewestelijke publiciteitsverordening van 12 mei 2023')

De aanvraag is getoetst aan de volgende relevante gemeentelijke of provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordeningen:

- Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot de afvoer van hemelwater van 26 september 2023.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

Het project valt onder Bijlage II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage, meer bepaald onder rubriek 10b) 'Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen'.

Het project-MER "*Airport Business District (ABD) op Brussels Airport aan landzijde (Zaventem)*" (PR3451) d.d. 24 juni 2025 werd op 12 november 2025 door het team Omgevingseffecten (milieueffectenrapportage) van de afdeling GOP van het Departement Omgeving goedgekeurd.

GPBV-installatie

De ingedeelde inrichting of activiteit omvat overeenkomstig de RIE (Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging)) een GPBV-installatie waarvoor in toepassing van artikel 2.1.1 van titel III van het VLAREM uitdrukkelijk is gesteld dat alle passende preventieve maatregelen tegen verontreiniging moeten getroffen worden door toepassing van de beste beschikbare technieken zodat geen belangrijke verontreiniging veroorzaakt kan worden.

De volgende X-rubriek is van toepassing

43 3 2°. verbrandingsinstallaties met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van 95,83 MW, welke een nevenactiviteit betreft.

De volgende BREF is van toepassing voor deze ingedeelde inrichting of activiteit.

- BREF Grote stookinstallaties (LCP) (10 januari 2022).

Het voorwerp van de aanvraag heeft noch betrekking op de GPBV-installatie, noch op de daarmee rechtstreeks samenhangende activiteiten die technisch in verband staan met de GPBV-installatie.

Voor de volledigheid kan worden meegegeven dat deze stookinstallaties onderworpen zijn aan de GPBV-plicht en dat deze installatie in 2019 werd onderworpen aan een GPBV-toetsing. Uit deze toetsing bleek dat aan alle opgelegde voorwaarden wordt voldaan en dat het rendement gunstig was. Aanvullend moet de exploitant rekening houden met de bepalingen van titel III van het VLAREM. Het voorwerp van de aanvraag heeft noch betrekking op de GPBV-installatie(s), noch op de daarmee rechtstreeks samenhangende activiteiten die technisch in verband staan met de GPBV-installatie.

BKG-inrichting

De aanvraag omvat een BKG-installatie, aangezien voor volgende van toepassing zijnde rubriek de letter Y in de vierde kolom van de indelingslijst is opgenomen.

Rubriek 43.4. - installaties voor het verbranden van brandstof met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 20 MW, met uitzondering van installaties voor het verbranden van gevaarlijke afvalstoffen of stedelijk afval

De aanvraag heeft geen betrekking op de BKG-installatie

Energie-intensieve inrichting

Het jaarlijks finaal energiegebruik van de vestiging waartoe de ingedeelde inrichting of activiteit behoort, betreft ten minste 0,1 Petajoule, in casu 0,500562PJ/jaar, zodat het een energie-intensieve inrichting betreft

De aanvraag betreft de verandering van een vestiging met een totaal jaarlijks finaal energiegebruik van ten minste 0,1 Petajoule, waarbij de verandering een jaarlijks finaal energiegebruik van minder dan 10 TJ met zich meebrengt, in casu 5,137 TJ.

Een energiestudie is niet vereist

ARCHEOLOGIENOTA

Het decreet betreffende het onroerend erfgoed van 12 juli 2013 bepaalt dat een archeologienota moet worden toegevoegd bij bepaalde aanvragen tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

In de aanvraag is een archeologienota met ID 33679, waarvan op 9 juli 2025 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed toegevoegd.

Het uitvoeren van het programma van maatregelen van de archeologienota met ID 33679 wordt als voorwaarde opgelegd.

BEOORDELING

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

Voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag omvat het eerste deel van het project 'Airport Business District (ABD)'

Brussels Airport Company (BAC) heeft de ambitie om van de luchthaven Brussel-Nationaal (Brussels Airport of de luchthaven) de beste luchthaven van Europa te maken. In de lange termijnvisie van Brussels Airport Company (BAC) is het streven neergelegd om de luchthaven van Brussel verder te ontwikkelen tot een centrum van economische activiteiten in een stedelijke context, aansluitend op een knooppunt van verschillende hoogwaardige vervoersmodaliteiten. Het Airport Business District kadert binnen deze strategische visie en vormt het grotere geheel waar het ABD-project een onderdeel van uitmaakt.

Het Airport Business District is een eerste stap in de herontwikkeling van de landzijde op Brussels Airport. De landzijde wordt ontwikkeld volgens een rationeel grid om alle onderdelen in te planten. ABD is het begin van de uitbouw van dit grid en moet het centrum vormen van de vooropgestelde stedelijke context die BAC op lange termijn wenst te ontwikkelen op de landzijde van de luchthaven.

ABD heeft enerzijds als doel het centrum van het ecosysteem rond het Airport Business District te vormen en heeft anderzijds de ambitie om een waardige ingang te bieden voor de hoofdstad van Europa, dit voor alle inkomende passagiers. Een duidelijke leesbaarheid en herkenbaarheid voor de volledige site wordt nagestreefd in het ontwerp, onder meer door de samenhang van de gebouwen en de vormtaal die gehanteerd wordt. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan de gebruikerservaring van de passagiers door het toepassen van hoogwaardige materialen en het creëren van ruimtes met veel natuurlijk daglicht

Het volledige ABD-project bevat de volgende functioneel verschillende entiteiten die de landzijde op Brussels Airport uitbreiden, activeren en moderniseren.

- Een Intermodale Hub (IMH), bestaande uit:
 - Aanpassingen aan het bestaande treinstation;
 - Een bus- en tramstation voor openbaar vervoer (luchthaventram en bussen);
 - Een Intercity-busstation met wachtruimte,
 - Een station voor shuttlebussen;
 - Parkeergelegenheden voor hotel, kantoor en voor besteld vervoer,
 - Een fietsparking;
 - Een nieuwe taxi pick-up zone,
 - Circulatie voor openbaar vervoer,
 - Twee verticale stijgpunten voor persoonsbewegingen met trappen, liften en roltrappen,
 - Een wolkvormige luifel boven het centrale stijgpunt,
- Een uitbreiding van de bestaande terminal met passagiersfuncties en commerciële ruimtes,
- Een hotel,
- Een kantoorgebouw met ruimte voor commerciële functies;
- Een verhoogd maaiveld met hoogwaardige publieke ruimte voor de gebruikers,
- Een volwaardige boulevard als toegangsweg;
- Een park met waterinfiltratie- en recreatievoorzieningen.

De aanvraag voor de omgevingsvergunning groepeerde technisch samenhangende rubrieken in twee Ingedeelde Inrichtingen of Activiteiten (IIOA's).

- IIOA 'ABD – Exploitatie'. Dit omvat alle projectonderdelen van ABD (met nieuw inrichtingsnummer), behalve de terminaluitbreiding, en houdt geen verband met de feitelijke luchthavenexploitatie.
- IIOA 'ABD – Terminal Uitbreiding'. Dit onderdeel houdt wel verband met de luchthavenexploitatie, aangezien het de 'contour' van de luchthavenactiviteit beperkt uitbreidt. Daarom valt dit onder de bestaande IIOA van de luchthaven (met eigen inrichtingsnummer) zoals opgenomen in de eerdere vergunning

Deze aanvraag brengt geen veranderingen mee aan de capaciteit van het vliegverkeer, de vluchtafhandeling of de frequentie ervan. De terminaluitbreiding dient uitsluitend om meer comfort en beleving te bieden aan passagiers en begeleiders binnen de huidige, vergunde limieten van het luchtverkeer.

De aanleg- of uitvoeringsfase en werfinrichting vormen een essentieel onderdeel in het realiseren van het project ABD. Deze uitvoeringsfase maakt eveneens deel uit van de aanvraag als een aparte fase en IIOA. In deze "uitvoeringsfase" worden tevens een aantal indelingsplichtige inrichtingen en activiteiten van klasse 2 opgenomen die gepaard kunnen gaan met de werf in de aanlegfase. Diverse voertuigen zullen worden ingezet voor deze bouwwerken. Niet limitatief gaat het om dumpers, graafkranen, betonmixers, torenkranen, grijpkranen en longreachkranen. Het stallen van deze voertuigen is vergunningsplichtig indien het gaat over meer dan 25 eenheden. Een bemaling zal noodzakelijk zijn tijdens de uitvoeringsfase om de werken uit te voeren. In het kader van de tijdelijke opslag van grond wordt een werfgebonden tussentijdse opslagplaats voor uitgegraven bodem voorzien.

De aangevraagde kleinhandelsactiviteiten maken deel uit van een multifunctionele gebouwengroep die zal aansluiten op het bestaande luchthavencomplex. De negen nieuwe handelsunits binnen deze groep worden samen beschouwd als één 'handelsgeheel', conform het decreet betreffende het integraal handelsvestigingsbeleid. Hoewel de uitbaters van de handelszaken op dit moment nog niet bekend zijn (waarvoor in de vergunningsaanvraag

voorbeelden van ontleners zijn opgenomen), is de totale netto winkelloppervlakte en opslagruimte benaderd op basis van standaardwaardes; de precieze invulling volgt later door de respectievelijke ontleners. Deze handelszaken worden strategisch geplaatst in het nieuwe terminalgebouw en het kantoorgebouw, met aansluiting op het verhoogde maaiveld. Deze locaties zijn gekozen vanwege de hoge passage en optimale zichtbaarheid. De gevraagde units zijn verdeeld over twee hoofd-categorieën, namelijk de verkoop van voeding en de verkoop van niet-volumineuze goederen.

Voor de verkoop van voeding zijn twee handelszaken voorzien. De grootste is een supermarkt (circa 660 m² netto vloeroppervlakte) op de tweede verdieping van het gebouwdeel 'Terminal Extension', die fysiek zal aansluiten op de bestaande terminal. Deze supermarkt is qua omvang te typeren als een kleinere (buurt)supermarkt. De tweede is een kleine 'foodmarket' in het kantoorgebouw, bedoeld als 'Grab & Go'-concept, specifiek gericht op de behoeften van de medewerkers.

Drie kleinhandelsunits vallen onder de categorie "verkoop van goederen voor persoonsuitrusting en 4 units onder de categorie 'niet-volumineuze goederen'. De invulling richt zich specifiek op reizigers en bezoekers. Er wordt gemikt op een gevarieerd en complementair aanbod in deze units met een beperkte handelsoppervlakte.

Activiteiten en proces

De globale inrichting betreft de luchthaven Brussel Nationaal en perifere activiteiten. Het grootste deel van deze aanvraag betreft toekomstige activiteiten buiten de eigenlijke luchthaven. Echter zal er met dit project en directe aansluiting van "de plint" op de terminal een bouwtechnische aanpassing van de terminal zijn, waarvoor enkele ondersteunende technische installaties worden aangevraagd. De hinderlijke activiteiten welke gepaard gaan met deze aanvraag, zijn relatief beperkt in verhouding tot de globaliteit van de luchthaven.

Volgende hinderaspecten zijn te verwachten:

Afvalstoffen & materialen

Vermits er op de luchthaven zelf geen echt productieproces is, wordt er slechts een relatief beperkte hoeveelheid aan afvalstoffen geproduceerd, welke maximaal worden uitgesorteerd. Voor wat betreft de luchthaven zelf, gaat het hier voornamelijk om met huishoudelijk afval vergelijkbare stromen, met name: restafval, papier en karton, PMD, plasticfolies, glas, GFT en keukenafval, vloeistoffen en gels, hout, metalen, frituurolie en -vet, harde plastics, polystyreenschuim, batterijen, elektronische toestellen en TL-lampen.

Verder zijn er nog specifieke afvalstromen afkomstig van inbeslagnames, voorwerpen op de tarmac, ... Al het afval wordt maximaal gesorteerd aangeboden aan externe ophalers.

Voor wat betreft het ABD-gedeelte, worden ook hier voornamelijk afvalstoffen geproduceerd welke vergelijkbaar zijn met huishoudelijk afval. Deze worden eveneens maximaal gesorteerd aangeboden.

Tijdens de werffase zullen de ontstane afvalstoffen maximaal gescheiden worden afgevoerd naar/door een extern verwerker.

Lucht

Voor het compartiment lucht worden weinig potentiële effecten verwacht voor wat betreft de vaste installaties. Voor de terminal uitbreiding worden een aantal transformatoren en warmtepompen voorzien, welke onder normale omstandigheden geen aanzienlijke effecten hebben naar de lucht. Er zal voor de warmtepompen gebruik gemaakt worden van koelmiddelen met een lage "Global Warming Potential" (GWP).

Voor het ABD-project zijn er geen geleide emissies voorzien. De koeling en verwarming wordt voorzien met warmtepompen, waardoor er geen lokale emissies zijn naar de lucht.

Tijdens de aanlegfase zullen er verschillende tijdelijke emissies zijn vanwege de gebruikte machines, alsook enige stofemissies, welke, zeker gelet op de nabijheid van de start- en landingsbanen, tot een minimum worden beperkt.

Volgende maatregelen zijn noodzakelijk om de hinder te beperken:

- Het bevochtigen van de terreinen bij droog en winderig weer door middel van verneveling van water,
- Een snelheidsbeperking om opwaaien van stofemissies te voorkomen,
- Frequentie reiniging van de wegen met natte veegwagens bij het vaststellen van visuele verontreiniging van het wegdek.

Wat betreft verkeer, worden geen aanzienlijke effecten verwacht op basis van de modelberekeningen in het MER. Op basis van deze modelberekeningen en van het verwacht aantal parkeerbewegingen op de site, wordt binnen het modelgebied een (zeer) beperkte afname van de emissies berekend. Enkel t.h.v. de parkings wordt op de site een aantoonbare impact op de luchtkwaliteit berekend. Vooral de verplaatsing van een aantal parkeerzones leidt hierbij tot een verschuiving van de bijhorende diffuse emissies, resulterend in enerzijds een klein gebied met (beperkt) negatieve impact en anderzijds een gebied met positieve impact.

Er kan gesteld worden dat de effecten naar lucht vanwege het gehele project aanvaardbaar zijn.

Energie

Zoals hierboven vermeld omvat de IIOA van de luchthaven zelf een energie-intensieve inrichting. De veranderingen aan de inrichting hebben echter amper invloed op het energieverbruik.

Voor het ABD-project zal gebruik gemaakt worden van een BEO-veld en warmtepompen voor verwarming en koeling. De boringen zelf zijn niet ingedeeld, vermits ze niet reiken tot aan het dieptecriterium (hier 150 m). Het totale energieverbruik voor het ABD-project bedraagt 0,014 PJ en zal volledig gedekt worden door elektriciteit, waarvan een deel door eigen zonnepanelen zal opgewekt worden.

Bodem

De bijkomende effecten op de bodem zijn eveneens beperkt.

Wat betreft de terminaluitbreiding, zijn er geen bijkomende effecten te verwachten vanwege de transformatoren en de warmtepompen. Indien de transformatoren oliehoudend zijn, dienen echter wel de nodige inkuipingen voorzien te worden.

Wat betreft de opslag van gevaarlijke stoffen binnen het ABD-project, zullen deze dienen voor de waterbehandeling van het zwembad. Deze stoffen worden in een apart lokaal opgeslagen.

Wat betreft de aanlegfase, zullen vooral de nodige maatregelen worden genomen bij het grondverzet. Er zijn een aantal historische verontreinigingen waar nu bodemsaneringsprojecten zijn opgestart. De regels rond grondverzet dienen strikt te worden gevolgd.

Externe veiligheid

Er zijn geen zware ongevallen of rampen te verwachten vanwege de exploitatie.

Voor wat betreft de veiligheid en brandvoorkoming met betrekking tot het zwembad, dient volgens artikel 5.32.8.11 van titel II van het VLAREM enkel te worden voldaan aan de bepalingen van titel II van het VLAREM die betrekking hebben op het waterbehandelingssysteem, alsook op de kwaliteitsvereisten van het water en de opslag van chemicaliën, vermits het hier niet om een publiek zwembad gaat, maar om een zwembad verbonden aan een hotel. Het zwembad kan dus enkel worden gebruikt door hotelgasten en kan in geen geval worden opengesteld voor het publiek.

Ook moeten de nodige maatregelen genomen worden omtrent de waarborging van de waterkwaliteit, zoals het nemen van een douche door de gasten voorafgaand aan het zwembadgebruik. Deze worden opgenomen in de bijzondere voorwaarden.

Geluid en trillingen

Tijdens de aanlegfase is beperkte en tijdelijke geluidshinder te verwachten. Tijdens de exploitatiefase is er geen bijkomende hinder te verwachten vanwege de gebruikte installaties. De verkeersstromen zorgen niet voor bijkomende geluidshinder volgens de berekeningen in het MER.

Natuurtoets

In de aanlegfase kan er een beperkte impact zijn op ecotopen of leefgebieden van soorten, maar is er t.g.v. de realisatie van het project een veel belangrijkere toename van ecotopen en leefgebieden waardoor het uiteindelijke effect positief is. De impact van verstoring blijft beperkt tot de directe omgeving van de site, waardoor er enkel een verwaarloosbaar effect is.

Ook in de exploitatiefase blijven de meeste effecten beperkt tot de site zelf en de directe omgeving, incl. de weg tot aan de verkeerswisselaar. Gezien in deze omgeving geen belangrijke natuurwaarden aanwezig zijn, is er geen of enkel een verwaarloosbaar effect. De vermindering van de verharde oppervlakte in combinatie met de nodige hemelwatervoorzieningen zorgt ervoor dat er minder overstorten zullen zijn van de Woluwecollector op de Barebeek. Dit zorgt voor een beperkt positief effect op vlak van eutrofiëring en een positief effect voor de effectgroep wijziging hydrologie van een waterlichaam.

Watertoets

Overeenkomstig artikel 1.3.11 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het

besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 1.2.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan

Verbruik

Er wordt verwacht dat er voor sanitaire toepassingen in het ABD-project 18.667 m³ leidingwater per jaar zal verbruikt worden

Er zal voor de toiletspoelingen, schoonmaak en irrigatie van groen, gebruik gemaakt worden van hemelwater met een totaal volume van ca 18.600 m³ per jaar

Grondwaterwinning

Er is geen ingedeelde grondwaterwinning bij de exploitatiefase van ABD. Voor de verwarming van de gebouwen zal er gebruik gemaakt worden van een BEO-veld, dat milieutechnisch als een grondwaterwinning wordt beschouwd, maar in dit project niet is ingedeeld, daar er niet dieper dan het dieptecriterium zal worden geboord

Voor wat betreft de aanlegfase zal een bemaling noodzakelijk zijn om de grondwerken te kunnen uitvoeren

Er worden twee bemalingszones voorzien die telkens in een andere bemalingsfase worden bemaald.

- Bemalingsfase 1: de verdiepte plint met aansluiting treinstation. Deze fase bestaat uit een nieuwe ondergrondse ruimte als aanbouw aan het bestaande treinstation, enkele verdiepte zones zoals een liftput voor 8 liften, 4 funderingszolen voor kolommen van de bovenstaande structuur, een funderingszool voor een roltrap en een funderingsbalk onder de nieuwe vloerplaat
- Bemalingsfase 2: een nieuwe technische ruimte ten oosten van het spoor. Aan de overkant van de tunnel wordt een technische ruimte aangebouwd en een liftput uitgegraven.

De beoogde verlaging is in voor fase 1 max. 8,84 m onder maaiveld, voor fase 2 max. 8,14 m onder maaiveld. In elke deelfase is een verlaging van meer dan 6 m onder maaiveld nodig. De absolute verlagingen zijn wel beperkt aangezien het grondwaterpeil zich reeds op ca. 6,3 m onder maaiveld bevindt. De verlagingen vinden plaats in de goed watervoerende zanden van het "Zand van Lede" (HCOV A0612) en voornamelijk in het "Zand van Brussel" (HCOV A0620). De basis van het Zand van Brussel bevindt zich op ca. 3,3 m TAW. De bemaling is voorzien via filters die verlaagd opgehangen worden aan de beschoeiingswand. De filters zullen een diepte hebben van ca. 16m onder maaiveld. Een alternatieve uitvoeringswijze is via dieptebronnen. De toestroming wordt aan de zijde van de bestaande "Diabolo" treintunnel ook beperkt door de diepwanden die geplaatst werden bij de bouw ervan, al zijn deze evenwel niet volledig afsluitend.

De totale opgepompte bruto volumes werden numeriek berekend (MODFLOW) en bedragen voor bemalingsfasen 1 en 2 bedragen respectievelijk 249.050 m³ en 28.030 m³, samen 277.080 m³. Omdat bij een verlaging van meer dan 6 m zoals vereist volgens art. 5.53 § 13 lid 7 in VLAREM II minimaal 75 % weer in de ondergrond gebracht moet worden, bedraagt het netto opgepompte volume maximaal 62.262,5 m³ voor bemalingsfase 1 en 7.007,5 m³ voor bemalingsfase 2. Samen is dit 69.270 m³. Dit is het aangevraagde netto volume.

Het weer in de ondergrond brengen van het onttrokken bemalingswater zal gebeuren via open infiltratiebekkens met drainagezand en een verdiepte sleuf van max. 5,2 m diep in fase 1 en eveneens 5,2 m in fase 2. Om te vermijden dat vogels aangetrokken worden door de

infiltratiebekkens (veiligheidsmaatregel op de luchthaven), mogen er geen waterpartijen zijn die langer dan 48 uur blijven staan. Op basis van de infiltratieproeven is de infiltratiecapaciteit hoger dan het maximaal optredende bemalingsdebiet. Echter is er wel een continue toevoer van water waardoor de bodem van het bassin te allen tijde nat zal zijn. Het bekken dient bijgevolg afgedekt te worden om geen vogels aan te trekken, bijvoorbeeld met netten.

Voor bemalingsfase 1 zal de volledige voorziene infiltratieoppervlakte van 420 m² benut worden om de overloop naar het rioleringsstelsel minimaal te moeten benutten en nog maximaal afvoercapaciteit bij buien te behouden. In de praktijk zal de werking van de infiltratievoorziening variëren: bij lage bemalingsdebieten kan vermoedelijk al het opgepompte water worden geretourneerd en geïnfiltreerd, terwijl bij hoge debieten mogelijk een deel via de overloop geloosd zal worden.

Voor bemalingsfase 2 zijn de bruto bemalingsdebieten aanzienlijk lager (10 à 20 m³/u). De aanvrager stelt voor de dimensionering van het infiltratiebekken voor opstart van bemalingsfase 2 te herbekijken op basis van de ervaringen in bemalingsfase 1 in verband met de werkelijke infiltratiecapaciteit.

Volgens art. 5.53.6.13, §2, van titel II van het VLAREM moet, tenzij anders bepaald in de omgevingsvergunning, het bemalingswater dat terug in de ondergrond gebracht wordt, voldoen aan de milieukwaliteitsnorm voor grondwater (Bijlage 2.4.1 van titel II van het VLAREM) voor ongewenste stoffen, voor toxische stoffen en voor de pH, bij gebrek daaraan de richtwaarde (Bijlage II van VLAREBO) en bij gebrek aan beide voorgaande normen de rapportagegrens voor grondwater volgens de referentiemeetmethode. Als milieukwaliteitsnormen voor grondwater gelden de minst strenge van de volgende richtwaarden:

- de grondwaterkwaliteitsnormen (vermeld in artikel 1 van bijlage 2.4.1.),
- de achtergrondniveaus, eigen aan het grondwaterlichaam (vermeld in artikel 2 van bijlage 2.4.1). Deze bemaling onttrekt grondwater aan het grondwaterlichaam BLKS_0600_gw1. Voor bemalingswater met een geleidbaarheid hoger dan 1600 µS/cm (bij 20°C) of bij een chlorideconcentratie hoger dan 250 mg/l mag het water enkel terug in de ondergrond gebracht worden als het ontvangende grondwater dezelfde of een hogere geleidbaarheid / chlorideconcentratie heeft.

Er werden reeds analyses uitgevoerd op 4 hiervoor geplaatste peilbuizen. De analyses voldoen voor zware metalen, maar er zijn overschrijdingen voor PFAS, zeer beperkt voor minerale olie, voor 1,1-Dichloorethaan en voor enkele pesticiden. Er wordt een waterzuivering voorzien en zo te voldoen aan de toetsingswaarde voor infiltratie. Er wordt een afwijking gevraagd op art. 5.53.6.13§2 van VLAREM II voor pesticiden tot een som-norm van 0,5 µg/l. De milieukwaliteitsnorm voor pesticiden is 0,1 µg/l per individueel pesticide en een som-norm van 0,5 µg/l. Via de LC-MS methode (WAC/IV/A/027) kan de som bepaald worden. Voor pesticiden zijn er voor enkele individuele pesticiden beperkte overschrijdingen van de milieukwaliteitsnorm. De max. gemeten concentratie is 0,31 µg/l. Gezien deze overschrijdingen niet consistent in alle peilbuizen voorkomen en voor verschillende individuele pesticiden gedetecteerd werden, wordt aangevraagd om de individuele norm te schrappen en enkel rekening te houden met de totale som-norm voor de stofgroep pesticiden van 0,5 µg/l. Bij de beoordeling wordt er mee rekening gehouden dat bij een bemaling geen nieuwe verontreinigende stoffen worden ingebracht maar enkel reeds aanwezige verplaatst. De natuurlijke grondwaterstroming is bovendien in de richting van de infiltratiebekkens.

Het gebruik van pesticiden is onderworpen aan reglementering en wordt niet aanzien als een lozing in grondwater. Gelet op de tijdelijkheid van de bemaling, het reeds aanwezig zijn van

deze stoffen in dezelfde watervoerende laag waardoor de kwalitatieve toestand niet achteruit gaat, het feit dat de infiltratie zal plaats vinden op het terrein van de luchthaven op minder dan 200 m van één van de onttrekkingsputten in de natuurlijke stromingsrichting, ver van beschermde ecosystemen en van andere grondwaterwinningen (waarbij netto water onttrokken wordt voor gebruik) en vermits de som norm voor alle pesticiden die nog gerespecteerd blijft kan de afwijking aanvaard worden bij infiltratie

Binnen de invloedstraal van de bemaling zijn verschillende decretale bodemonderzoeken gekend. De verontreinigingspluimen werden onderzocht. Er bevindt zich geen enkele verontreiniging binnen de contour van 0,5 m verhoging of 0,5 m verlaging waardoor de impact op verplaatsing kan aanvaard worden

Bij bemalingen die gelegen zijn op of nabij (20 m) een perceel dat een risicoground is, waarvoor een decretaal bodemonderzoek is uitgevoerd, waarvoor een schadegeval gekend is, of waarvoor beperkende maatregelen gelden voor het gebruik van grondwater (bijv. PFAS no regret zone), moet de kwaliteit van het bemalingswater geanalyseerd worden na de aanleg en het schoonpompen van de bemalingsfilters, of in een representatieve peilbuis max. 3 jaar voor de aanleg van de bemaling (art. 5.53.6.1.6 van titel II van het VLAREM). Het perceel waarop de bemaling plaatsvindt, is zo een risicolocatie waardoor er een analyse moet gebeuren omwille van de decretale bodemonderzoeken. De bemaling is niet gelegen in een PFAS no regret zone. De te analyseren parameters zijn in dit geval pH, geleidbaarheid, temperatuur, zware metalen, BTEX, minerale olie, VOC's en vinylchloride. De aanvrager stelt voor om analyses te doen per filterstreng om op basis hiervan te bepalen welke strengen over de waterzuiveringsinstallatie (WZI) moeten geleid worden. Er wordt opgelegd om de analyses op pesticiden met inbegrip van de relevante metabolieten die naar alle waarschijnlijkheid kunnen voorkomen via de LC-MS methode (WAC/IV/A/027), wekelijks te herhalen gedurende de eerste maand en vervolgens maandelijks (zonder verplichte stillegging van de bemaling in afwachting van de resultaten) zo lang de bemaling actief is.

Het water dat niet infiltreert, zal op oppervlaktewater geloosd worden, zie infra.

De bemalingspompen moeten automatisch gestuurd worden zodat het grondwaterpeil niet verder verlaagd wordt dan nodig is en de peilsturing moet bijgesteld worden in functie van de vordering van de werken (artikel 5.53.6.1.2, §5, van titel II van het VLAREM).

Peilgestuurd bemalen is verplicht sinds 1 juli 2025. De werf is niet gelegen nabij een Habitat- of Vogelrichtlijngebied en ook niet bij een VEN-gebied. De bemaling is niet nabij een beschermingszones rond drinkwaterwinningen gelegen. Het theoretische zettingsrisico werd berekend en is aanvaardbaar. De verwachte bemalingsduur bedraagt ca. 7 à 8 maanden voor fase 1 en ca. 3 maanden voor fase 2. Omdat de exacte start en termijn tussen de verschillende werkzaamheden nog niet gekend is wordt de maximale termijn van 5 jaar (art. 53.1 van het omgevingsvergunningendecreet) aangevraagd. Dit kan aanvaard worden.

Lozing

Het water dat niet infiltreert in het infiltratiebekken, zal via een overloop in het Brucargo wachtbekken geloosd worden dat gecontroleerd afwatert naar de Leibeek, een bovenloop van de Barebeek. Er wordt een verhoogde lozingsnorm voor arseen aangevraagd van 50 µg/l omwille van het lokaal natuurlijk voorkomen van het arseen in het grondwater ten gevolge van de aanwezigheid van glauconietzouten. Deze verhoogde lozingsnorm is aanvaardbaar.

Echter geldt deze lozingsnorm voor het water van de overloop van het infiltratiebekken en niet voor het lozingspunt in de IJbeek

Hemelwater

Het projectgebied ligt niet in fluviaal overstromingsgevoelig gebied en niet in overstromingsgevoelige gebieden vanuit de zee. Het projectgebied ligt deels in een pluviaal overstromingsgevoelig gebied

Er zijn geen waterlopen gelegen binnen het projectgebied.

Het projectgebied bevindt zich niet in of nabij een signaalgebied.

Er worden verschillende maatregelen getroffen om de waterhuishouding van de site te verbeteren en de overstromingsgevoeligheid te beperken. Zo wordt ter hoogte van de gebouwengroep zoveel mogelijk de afstroom van water vertraagd via groendaken. Het afstromende water wordt opgeslagen in retentie-irrigatiekragen en regenwatertanks op het verhoogde maaiveld. Het water dat hier wordt opgevangen, kan dan gebruikt worden voor hergebruik bij het sanitair en voor het bewateren van de planten in de pocket parks en atria.

Wanneer de regenwatertanks hun maximumcapaciteit bereikt hebben, wordt een overstort van het overtollige water voorzien naar de wadi's ter hoogte van het park waar het in de bodem kan infiltreren, alvorens over te storten naar het park. Enkel in hoogst uitzonderlijke gevallen zal er een overstort vanuit het park richting de Woluwecollector zijn, dit met een waarschijnlijkheid van 1 maal in 100 jaar.

Naast het voorzien van maatregelen op vlak van water ter hoogte van de gebouwen wordt ook de verhardingsgraad van de site afgebouwd door het creëren van een groene boulevard waar het water zoveel mogelijk meteen kan infiltreren. Zo is er ruimte voorzien voor infiltratie naast de boulevard, maar ook ter hoogte van de tramsporen is groen voorzien waar het water in de bodem kan trekken.

Al deze maatregelen beogen enerzijds het waterverbruik te verminderen door zoveel mogelijk hemelwater te hergebruiken. Anderzijds pogen de maatregelen zoveel mogelijk de ondergrondse watervoorraden aan te vullen om zo de omgeving en het groen zo goed mogelijk te wapenen tegen langere periodes van droogte.

Bij het plannen van de werkzaamheden moet rekening gehouden worden met de locaties waar infiltratie voorzien wordt. Deze moeten vrijgehouden worden van zware belastingen om bodemverdichting te vermijden en om de infiltratiecapaciteit van het terrein maximaal te vrijwaren tijdens de werken.

Er wordt een hemelwaterput voorzien voor de verharde oppervlaktes van het kantoor (4.593 m²), het hotel (3.281 m²), de terminal (8.070 m²) en verhoogd maaiveld (12.568 m²). Het hemelwater zal gebruikt worden voor toiletspoeling (2.800 m³/jaar in het hotel, 3.600 m³/jaar in het kantoor en 7.900 m³/jaar in de terminal). In de plint zal er 200 m³/jaar gebruikt worden voor schoonmaak en 4.100 m³/jaar voor irrigatie. Er wordt een gezamenlijke buffer van 1.100 m³ geplaatst. Dit is minder dan vereist door de Gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV). Er wordt een afwijking gevraagd op de GSV, waarbij aangetoond werd dat er gezocht is naar een optimum tussen het minimale overstorten van het reservoir en maximaal hergebruik. Bijgevolg kan hiermee ingestemd worden.

Omdat de eigendom groter is dan 120 m² is het aanleggen van een infiltratievoorziening verplicht volgens de GSV. Op de infiltratievoorziening moeten de noodoverloop van de

hemelwaterput, groendaken die niet ingezet worden voor hergebruik en nieuw aan te leggen verharde grondoppervlakken aangesloten worden. Verharde grondoppervlakken uitgevoerd in waterdoorlatende verharding en niet-waterdoorlatende verharding waarvan de hemelwaterafvoer op natuurlijke wijze op het eigen perceel in de bodem infiltreert, moeten niet aangesloten worden op een infiltratievoorziening. De waterdoorlatende verharding moet aangelegd worden met een hellingsgraad kleiner dan 2 % en een waterdoorlatende onderfundering.

De afwaterende oppervlakte van niet waterdoorlatende verhardingen bedraagt 54.708 m². Volgens de GSV moet een bovengrondse infiltratievoorziening aangelegd worden met een minimale inhoud van 33 liter per m² en een minimale infiltratieoppervlakte van 8 m² per 100 m². Dit komt overeen met een inhoud van 1.805.364 liter en infiltratieoppervlakte van 4.376,64 m². De diepte van de infiltratievoorziening wordt beperkt tot 50 cm onder het maaiveld, tenzij aangetoond wordt dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand lager is. De drempel van de noodoverlaat moet op maximaal 30 cm onder het maaiveld geplaatst worden.

Er worden 3 wadi's voorzien met een totaal volume van 2.780 m³, een wandoppervlakte van 2.098 m². De infiltratievoorziening in het park heeft een bodemoppervlakte van 5.770 m² en een infiltratievolume van 577 m³. Op de plint (verhoogd maaiveld en maaiveld) zullen ook retentie-irrigatie-kratten geplaatst worden (877 m³). De totale infiltratieoppervlakte is bijgevolg 7.868 m², het totale infiltratievolume is 3.357 m³. De infiltratievoorziening heeft een diepte van 100 cm, op 28/3/2024 werd een grondwaterstand van 7,18 m mv gemeten, bijgevolg kan verondersteld worden dat de infiltratievoorzieningen boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand zijn gelegen.

De overstortmuur inclusief knijpvoorziening aangeduid op de plannen, mag enkel fungeren om het hemelwater vertraagd naar de infiltratievoorziening te brengen.

Conclusie

Gelet op de aard van de aangevraagde activiteiten en mits naleving van de opgelegde voorwaarden zullen er geen schadelijke effecten zijn op het watersysteem. Bijgevolg wordt voldaan aan artikel 13.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

ASTRID

De ASTRID-veiligheidscommissie heeft op 16 september 2025 beslist dat er ASTRID-indoordekking aanwezig moet zijn in alle gebouwen, zowel ondergronds als bovengronds. Dit wordt opgenomen in de voorwaarden.

Bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarden in afwijking van de algemene en sectorale voorwaarde(n) van titel II van het VLAREM

De aanvraag bevat een vraag tot afwijking van artikel 5.61.2, §2, van titel II van het VLAREM dat stelt dat gebruik moet gemaakt worden van een geijkte weegbrug met automatische registratie. De exploitant wenst hiervan af te wijken. Het betreft een werfgebonden tussentijdse opslagplaats, waarbij enkel grond wordt opgeslagen die afkomstig is van deze werf. Deze opslagplaats maakt integraal deel uit van de werfzone, die als dusdanig wordt begrensd en voorzien wordt van een omheining. Bijgevolg is deze niet toegankelijk voor onbevoegden. Er kan geen opmenging plaatsvinden met andere gronden. In het kader van de afvoer van de gronden zal de traceerbaarheidsprocedure van de grondverzetsregeling worden gevolgd en zal de exploitant een register bijhouden cf. artikel 5.61.2 van VLAREM II. De hoeveelheden worden door de exploitant geregistreerd in een logboek op basis van de volumes van de afgevoerde vrachten grond en met behulp van weegsystemen aanwezig op de vrachtwagens.

Er kan akkoord gegaan worden met de voorgestelde procedure wegens de tijdelijkheid van de werf en het voorstel tot het bijhouden van een logboek

De aanvraag bevat een vraag tot afwijking van artikel 5.53 613, §2, van titel II van het VLAREM dat stelt dat:

"Tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, voldoet het bemalingswater dat weer in de ondergrond wordt ingebracht, aan

1° de milieukwaliteitsnormen voor grondwater voor ongewenste stoffen, voor toxische stoffen en voor de pH, vermeld in artikel 2.41.1, §2, eerste lid, van dit besluit,

2° de richtwaarde voor grondwater, vermeld in bijlage II van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007, als er voor de stof geen milieukwaliteitsnorm gedefinieerd is conform artikel 2.41.1, §2, eerste lid, van dit besluit;

3° voor gevaarlijke stoffen, als een waarde voor de stof ontbreekt als vermeld in punt 1° en 2°: de rapportagegrens voor grondwater volgens de referentiemeetmethode "

Er wordt voor deze bijstelling verwezen naar bovenstaande bespreking in het onderdeel water, waar akkoord kan gegaan worden met de gevraagde bijstelling

De aanvraag bevat een vraag tot afwijking van artikel 4.291, §3, van titel II van het VLAREM dat stelt dat.

"Voor het lozen van bemalingswater gelden de volgende lozingsvoorwaarden.

4° gevaarlijke stoffen als vermeld in bijlage 2C, die bij dit besluit is gevoegd, worden alleen geloosd als in de omgevingsvergunning voor de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit emissiegrenswaarden zijn vastgesteld conform artikel 2.3.6.1 van dit besluit, of als de concentratie lager is dan het indelingscriterium, vermeld in de kolom «indelingscriterium GS (gevaarlijke stoffen)» van artikel 3 van bijlage 2.3.1, die bij dit besluit is gevoegd "

Er wordt voor deze bijstelling verwezen naar bovenstaande bespreking in het onderdeel water, waar akkoord kan gegaan worden met de gevraagde bijstelling

Actualisatie van de milieuvoorwaarden

Conform artikel 48, §2, van het Omgevingsvergunningsbesluit moet een omgevingsvergunning de geactualiseerde vergunningstoestand vermelden. Alleen volgende bijzondere milieuvoorwaarde uit de basisvergunning moet worden geactualiseerd omdat dit artikel vernietigd is door het arrest van de RvVb van 17 juli 2025:

"Art4 §1 b.

16. Lasten - diabolotoeslag

BAC betaalt jaarlijks 10 miljoen euro aan de nv Infrabel die volledig gebruikt wordt om de diabolotoeslag voor de treinreizigers te verminderen. Deze last blijft onverminderd geldig zolang er een diabolotoeslag aangerekend wordt."

De overige opgelegde bijzondere milieuvoorwaarden zijn nog actueel en moeten niet worden aangepast.

Vermits de basisvergunning echter een aantal milieuvoorwaarden omvat, welke binnen gestelde termijnen vanaf verlening van de basisvergunning dienen te worden uitgevoerd, wordt een verduidelijking van deze termijnen gevoegd in de opsomming van de voorwaarden in dit besluit.

Kleinhandelsactiviteiten

De totale netto handelsoppervlakte voor kleinhandelsactiviteiten bedraagt 1131,6 m². Per categorie van kleinhandelsactiviteiten betreft het:

- verkoop van voeding (categorie 1) 527,981 m²
- verkoop van goederen voor persoonsuitrusting (categorie 2) 243,240 m²
- verkoop van niet-volumineuze goederen die niet vallen onder de eerste vier categorieën (categorie 6) 360,381 m².

Conform artikel 11 van het decreet IHB wordt in de vergunning het aantal vierkante meter van de totale netto handelsoppervlakte per categorie van kleinhandelsactiviteiten vastgelegd.

De vergunningsaanvraag moet afgewogen worden aan de hand van de doelstellingen vermeld in artikel 4 van het decreet IHB, namelijk:

- het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel, met inbegrip van het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten;
- het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten,
- het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu, met inbegrip van het versterken van kernwinkelgebieden;
- het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit.

De overheid, belast met het afleveren van de omgevingsvergunning voor kleinhandelsactiviteiten, houdt bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag rekening met de in de omgeving bestaande toestand en beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de doelstellingen van het integraal handelsvestigingsbeleid, vermeld in artikel 4 van het decreet IHB.

De kleinhandelsactiviteiten worden als volgt gunstig beoordeeld:

- De kleinhandelsactiviteiten op deze locatie zijn ondersteunend aan de activiteiten van de luchthaven en richten zich niet op de inwoners van Zaventem en omliggende gemeenten. In die zin wordt geen ongewenst kleinhandelslint gevormd. Wel kunnen de verschillende kleinhandelsunits enkel blijven bestaan indien ze ondersteunend blijven aan de luchthavenactiviteiten. De kleinhandelsactiviteiten op deze locatie zijn enkel mogelijk omwille van de specifieke link met de luchthaven.
- De aangevraagde kleinhandelszaken zorgen voor een toegankelijk aanbod voor de consumenten die op de luchthaven aanwezig zijn als vertrekkende of toekomstige passagier, als personeelslid van de uitbater van de luchthaven of als medewerker van andere bedrijven of diensten die aanwezig zijn op de luchthaven, en zij voorzien in een assortiment dat typisch is voor luchthavens (of andere plaatsen waar reizigers vertrekken of toekomen, zoals treinstations), nl. voeding/drank, lectuur, parfum, kleine geschenken, souvenirs, etc.
- De ligging van de kleinhandelsactiviteiten buiten het stedelijk milieu van Zaventem en buiten het kernwinkelgebied, zou in normale omstandigheden aanleiding kunnen geven tot een ongunstige beoordeling van deze doelstelling. Het betreft hier echter kleinhandelsactiviteiten die zich niet richten op de inwoners van Zaventem, noch op die van de aangrenzende gemeenten en ze zullen bijgevolg ook geen invloed hebben op het kernwinkelgebied, noch op het bestaande weefsel van het stedelijk milieu, op bestaande handelscentra, op eventueel afgebakende winkelarme gebieden, of zorgen voor een toename van het aantal leegstaande handelspanden. De aangevraagde kleinhandelsactiviteiten zijn immers ondersteunend aan de luchthavenactiviteit. Indien echter de luchthavenactiviteiten hier ooit stopgezet worden, dienen de kleinhandelsactiviteiten ook stopgezet te worden. De luchthaven heeft een randstedelijke ligging en is goed bereikbaar met publiek en privaat vervoer. De multimodale plint combineert de stromen van de verschillende openbaarvervoersmodi (momenteel bus en trein, maar in de toekomst

ook de tram) met de bestaande parkeerruimte en zorgt voor logische bewegingsstromen aan de hand van zichtlijnen en aantrekkingspolen, bijvoorbeeld door het introduceren van een centraal stijgpunt, met als doel de modal shift te stimuleren. In de plint worden haltes van bus (korte en lange afstand), tram en trein ondergebracht. Parkeerruimte voor wagens en fietsen worden voorzien in- of afgekoppeld aan het nieuwe gebouw. De voorziene kleinhandelsactiviteiten zullen niet zorgen voor een significante toename van het verkeer dat door de luchthaven gegenereerd wordt. Passagiers en personeel van de uitbater van de luchthaven en medewerkers van andere bedrijven en diensten die actief zijn op de luchthaven, zullen sowieso naar de luchthaven komen en er weer vertrekken. Het gaat enkel om een in de totale verkeersgeneratie te verwaarlozen aantal leveringen en verplaatsingen door de uitbaters en/of personeel van de kleinhandelszaken. De parkeerbehoefte zal ook amper beïnvloed worden door de aanwezigheid van de kleinhandelszaken.

Opmerking:

De verschillende kleinhandelsunits moeten ook in de toekomst ondersteunend blijven aan de luchthavenactiviteiten. De kleinhandelsactiviteiten op deze locatie zijn enkel mogelijk omwille van de specifieke link met de luchthaven.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, van de VCRO)

Overeenstemming van de aanvraag met het plan dat van toepassing is op de aanvraag

De stedenbouwkundige handelingen vervat in de aanvraag zijn principieel in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven. De ingedeelde inrichtingen of activiteiten (IIOA) vervat in de aanvraag zijn principieel in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven.

Bijna de volledige luchthaven is gelegen binnen gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. De delen van het project waarop het gewestplan van toepassing is, moeten dus voldoen aan de voorschriften die hiermee verbonden zijn. De omzendbrief van 8 juli 1997 (gewijzigd via omzendbrief op 25/01/2002 en 25/10/2002), betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, geeft meer duiding over wat toegestaan is binnen deze bestemming. Hierin staat beschreven dat binnen deze bestemming onder andere gebouwen voor het openbaar vervoer, openbare parkings en vlieghavens toegestaan zijn. De handelingen die binnen het gewestplan zullen vallen, zijn beperkt tot verhardingen voor ontsluiting en openbaar vervoer. Beide van deze handelingen zijn verzoenbaar met de stedenbouwkundige voorschriften uit het gewestplan zoals omschreven in de omzendbrief. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de geplande handelingen binnen het toepassingsgebied van het gewestplan in overeenstemming zijn met de betreffende stedenbouwkundige voorschriften.

Het deel van het project dat in het plangebied van het RUP Terminalzone internationale luchthaven Zaventem ligt, valt onder de bepalingen van artikel 1.1 en 1.2 uit het RUP. Zo wordt in deze zone onder andere het kantoor gerealiseerd wat volgens de voorschriften valt onder: *“autonome hoogwaardige kantoren met een imagobinding met de luchthaven en de nabijgelegen internationale bestuurlijke en hiermee samenhangende economische beslissingscentra.”* Ook het hotel valt binnen het gebied van deze bestemming. Dit is verzoenbaar met het voorschrift dat bepaalt dat bedrijven waarvan de hoofdactiviteit afgestemd is op de luchtvaart ook toegestaan zijn. Tot slot zijn er ook de andere onderdelen

van de plint die zich in dit deel van het projectgebied bevinden zoals de parkings en de publieke ruimte. De handelingen die hiervoor nodig zijn, kunnen ingedeeld worden onder artikel 1.2 dat alle handelingen toestaat die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de bestemming zoals het inrichten van parkeergelegenheden, trappen, tussenruimtes en buitenruimte. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de geplande handelingen binnen het toepassingsgebied van dit RUP in overeenstemming zijn met de betreffende stedenbouwkundige voorschriften

Er is een overlap tussen dit RUP en het RUP Terminalzone internationale luchthaven Zaventem. De overlap bevindt zich ter hoogte van P34 en gebouw G2. De twee RUP's grijpen echter aan op een andere verticale hoogte. Het RUP m.b.t. de noordelijke ontsluiting spreekt zich uit over de spoorinfrastructuur die zich ondergronds bevindt. Het RUP m.b.t. de terminalzone daarentegen, spreekt zich uit over de gelijkvloerse situatie. Gezien het ABD-project ter hoogte van P34 enkel handelingen voorziet op de begane grond en de verdiepingen die daarboven komen, dienen voor die zone de voorschriften van het RUP m.b.t. de terminalzone gevolgd te worden. In de zones waar geen overlap plaatsvindt met andere RUP's en waar het bestemmingsplan zich over de gelijkvloerse infrastructuur uitspreekt, zijn de voorschriften van dit RUP van toepassing. Het betreft hier de voorschriften uit artikel 3. Regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven. Deze voorschriften zijn ook bepalend voor de mogelijkheden wat betreft het kantoor, hotel, parking en handelszaken.

Een aanzienlijk deel van het ABD-project valt binnen dit RUP. De belangrijkste delen die binnen de contouren van dit RUP vallen zijn:

- de IMH, de plint met aanhorigheden en publieke ruimte,
- het kantoor,
- het hotel;
- de boulevard;
- het park met waterinfiltratievoorzieningen.

Het kantoor en hotel zijn te verzoenen met de volgende beschrijvingen uit artikel 3 van het RUP, zijnde *"hoogwaardige dienstverlenende bedrijven met een fysische binding met de luchthaven"* en als *"autonome hoogwaardige kantoren met een imagobinding met de luchthaven en de nabijgelegen internationale bestuurlijke en hiermee samenhangende economische beslissingscentra"*. De boulevard en de plint met zijn verschillende onderdelen zoals parking en de publieke ruimte, zijn in te delen als gemeenschappelijke en complementaire voorzieningen inherent aan het functioneren van het luchthavengebonden regionaal bedrijventerrein en zijn op die manier ook toegelaten. Het functionele park waar al het regenwater zal geïnfiltreerd worden van de verschillende dakoppervlakken van het ABD-project, kan onder dezelfde categorie ingedeeld worden als de eerder genoemde complementaire voorzieningen inherent aan het functioneren van het luchthavengebonden regionaal bedrijventerrein. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de geplande handelingen binnen het toepassingsgebied van dit RUP in overeenstemming zijn met de betreffende stedenbouwkundige voorschriften.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit de verordeningen

De bepalingen uit al de hoger omschreven stedenbouwkundige verordeningen werden bij de uitwerking van het project nauwlettend opgevolgd en geïmplementeerd.

Voor de verordeningen inzake toegankelijkheid en hemelwaterputten, werden aparte documenten opgeladen op het Omgevingsloket

Voor dit project moet zoals voornoemd voldaan worden aan de gewestelijke hemelwaterverordening en aan de provinciale hemelwaterverordening van Vlaams-Brabant. Voor voorliggend project wordt een afwijking aangevraagd van de Gewestelijke Stedenbouwkundige verordening (GSV) hemelwater.

Er wordt een gezamenlijke buffer van 1100 m³ geplaatst. Dit is minder dan vereist door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) hemelwater (artikel 7). Er wordt een afwijking gevraagd op de GSV, waarbij aangetoond werd dat er gezocht is naar een optimum tussen het minimale overstorten van het reservoir en maximaal hergebruik. Deze afwijking kan worden aanvaard.

Voor voorliggend project wordt een afwijking aangevraagd van de provinciale hemelwaterverordening van de provincie Vlaams-Brabant (PSVH). Vanuit de PSVH is het volgende artikel van toepassing.

"Artikel 4

Hemelwater dat op een verharding of op een andere constructie valt, moet op het terrein waar de verharding of de andere constructie zich bevindt, gescheiden gehouden worden van afvalwater. Het mag niet worden aangesloten op de bestaande privéwaterafvoer, noch mag het van het terrein worden afgevoerd naar een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater, naar een regenwaterafvoerleiding in de straat of naar de openbare riolering, noch mag het van de verharding of de andere constructie afstromen naar een naburig terrein of naar het openbaar domein

Wanneer een gewestelijke stedenbouwkundige verordening de plaatsing van een buffervoorziening verplicht, geldt het voorschrift uit het eerste lid niet voor het hemelwater dat op die buffervoorziening is aangesloten "

De PSVH stelt aldus dat het hemelwater niet van het terrein afgevoerd mag worden. Er mag dus volgens de verordening geen aansluiting van de hemelwatervoorzieningen gepland worden op bv. de openbare riolering of naar waterlopen toe. Op basis van de Sirio-berekeningen in het project-MER werd bekeken of er een afwijking dient te worden aangevraagd op de PSVH.

Een noodoverloop is essentieel om bij verzadiging van de infiltratievoorziening (bijvoorbeeld bij langdurige, extreme regenval) het overtollige hemelwater te kunnen afvoeren. Zonder overloop is er risico op plasvorming, modder. Dit dient te allen tijde vermeden, zeker gelet het feit dat oppervlaktewater niet wenselijk is in luchthavenomgeving. Er wordt dus nog een noodoverlaat gepland richting de Woluwe. Zoals uit bovenstaande modellering blijkt, zal deze echter bij hoogste uitzondering aangesproken worden. Op basis van de modellering met en zonder waterbesparende toestellen, zou er nog max. 1 overstort per 100 jaar optreden. De rest van het hemelwater zal hergebruikt worden of zal infiltreren. Er wordt dus evenwel een afwijking aangevraagd t.o.v. het provinciale beleidskader voor het plaatsen van deze overloop.

Deze afwijking kan worden aanvaard.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, van de VCRO)

Voor de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, in uitvoering van artikel 11.4 van de VCRO wordt verwezen naar de beginselen zoals voorzien in artikel 4.3.1, §2, van de VCRO. De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen:

1° Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.14 van de VCRO.

2° Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:

- a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1°;
- b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover.
 - 1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;
 - 2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is

Functionele inpasbaarheid

De luchthaven van Zaventem is een belangrijke locatie en functie in zijn omgeving en voor België. Het Airport Business District-project wordt een nieuwe luchthavenstad op de landzijde van de luchthaven en bevat talrijke faciliteiten, waaronder "hospitality" functies, eventlocaties, kantoren, toegangswegen en publieke ruimtes, passagiersfuncties en toegang tot verschillende vervoersmodi die steeds een aansluiting maken met de reeds bestaande activiteiten en functies van de luchthaven. Vandaag maken drie kantoorgebouwen, een evenementenhal en een hotel (Sheraton) deel uit van het bestaande Airport Business District, verbonden door de Curb (het plein voor de inkom van de vertrekhal - niveau +3). Het ABD-project betreft een uitbreiding van de reeds bestaande business-infrastructuur van de luchthaven.

Er zijn verschillende argumenten te vinden waarom het ABD-project functioneel inpasbaar is in deze omgeving met bijkomende passagiersfuncties in de terminaluitbreiding enerzijds en ook stedelijke functies anderzijds zoals de Intermodale Hub, een nieuw hotel, nieuw kantoor en verbeterde publieke ruimtes en verbindingen tussen de bestaande en nieuwe gebouwen.

Ten eerste voldoet de oude infrastructuur niet aan de eisen van deze tijd. De bestaande landzijdige infrastructuur is grotendeels verouderd, rommelig en kent een onoverzichtelijke en complexe opbouw die een modernisering kan gebruiken. De luchthaven heeft een hoogdynamisch karakter, dat onder andere door middel van dit project meer gestructureerd wordt. De toevoegingen van het ABD-project behouden de hoogdynamische aard van de site, maar zorgen voor meer correlatie, overzicht en samenhang.

Het ABD-project past het bestaande landzijdige gebied voor de terminal aan tot de noden van vandaag. Het project biedt oplossingen door nieuwe faciliteiten te integreren en bestaande faciliteiten beter te verbinden. Zo wordt er gefocust op een optimale verweving. Daarnaast maakt het project ook een sprong in de toekomst gezien het nieuwe gebouw en wegenis ontworpen zijn volgens de meest moderne standaarden.

Het project zal ook bijdragen aan de uitstraling van Brussels Airport als strategisch belangrijke internationale luchthaven. Door nieuwe faciliteiten op deze locatie te integreren wordt het gemakkelijker om reizigers aan te trekken en vast te houden, wat ten goede komt aan zowel de luchthaven als andere bedrijven die zich in de nabijheid van de Luchthaven bevinden.

Het inplanten van een kantoorgebouw binnen de gebouwengroep is ook een logische keuze. Zo zijn er vandaag al kantoorgebouwen aanwezig op de site en is er uitstekende aansluiting met auto-, openbaar vervoer- en internationale verbindingen. Dit maakt het voor bedrijven aantrekkelijk om hun activiteiten te vestigen op deze locatie. Het bestaande en groeiende ecosysteem van Airport Business District geeft nieuwe zakelijke kansen voor ondernemers. Op deze manier zal het ABD-project bijdragen aan meer en betere werkgelegenheid in de regio. De combinatie van verschillende functies op één locatie biedt ook mogelijkheden voor synergieën tussen bedrijven. Zo kunnen bedrijven gebruik maken van elkaars diensten en expertise, wat kan leiden tot nieuwe kansen en innovaties. Daarnaast zijn er ook verschillende bedrijven waarvan de bedrijfsactiviteiten sterk verbonden zijn met de luchthaven en op die manier een goede vestiging zien in het businessdistrict.

Naast het oprichten en verweven van luchthavengebonden functies, heeft het project ook veel aandacht voor de beleving en het esthetische aspect van de omgeving. Waar de bestaande ruimte momenteel gedomineerd wordt door verhardingen en mobiliteitsfuncties, creëert het ABD-project ruimte voor groen en beleving. De betere afstemming en inpassing van ruimtelijke infrastructuren biedt namelijk ruimte voor vergroening en verzachting van de site. Zo wordt er ruimte voorzien voor een groene boulevard en een park waar reizigers, werknemers en bezoekers kunnen ontspannen. Deze groene ruimten zorgen niet alleen voor een gezonde leefomgeving maar kunnen ook bijdragen aan een betere luchtkwaliteit en een aangenamer verblijfsklimaat. Daarnaast bieden deze groene maatregelen ook opties op vlak van regenwaterinfiltratie, biodiversiteit en waterhuishouding.

Het ABD-project focust dus sterk op het verweven van functies en het faciliteren van een goede mobiliteit van, naar en op de site. Met bijkomende functies zoals het hotel, handel en horeca voorzieningen en een uitgebreide groene publieke ruimte versterkt het project de functies die vandaag aanwezig zijn op de landzijde van de luchthaven. Het project versterkt een bestaande functionele mix. De omvorming van de bestaande weg tot een groene boulevard en de toevoeging van het park biedt talrijke voordelen die niet alleen goed zijn voor het milieu maar ook voor de mensen die wonen of werken rondom Brussels Airport. Om die redenen kan besloten worden dat het Airport Business District functioneel goed inpasbaar is op de luchthaven Brussels Airport.

Mobiliteitsimpact

Voor concrete gegevens rond de mobiliteitsimpact wordt verwezen naar de discipline "Mobiliteit" binnen het MER.

Het ABD-project grijpt ook stevig in op de mobiliteit en probeert in te spelen op de modale shift. De hoofdrol is hierin weggelegd voor de Intermodale Hub (IMH) die de verschillende mobiliteitsfuncties in het ABD-project bundelt. De intermodale hub brengt verticaal alle belangrijke modaliteiten samen: trein (ondergronds), bus en tram (op het natuurlijk maaiveld), taxi (op het aankomstniveau) en luchtverkeer (op aankomst- en vertrekniveau). Door zijn positie in de hoek tussen de nieuwe en de bestaande terminal krijgt de intermodale hub een alzijdig karakter, gericht naar de twee gezichten van de terminal en naar de rest van de het Airport Business District.

Zo verbetert het project de aansluiting en doorstroming van en naar bestaande activiteiten en worden verschillende transportmodi beter met elkaar verbonden door de nieuwe verticale stijgpunten en de verbeterde parkeerinfrastructuur. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld gemakkelijker om over te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Door het samenkomen en koppelen van al deze verschillende vervoerstromen, wordt de luchthaven veel meer nog dan vandaag een echte mobiliteitshub.

Deze stap vooruit in de mobiliteit brengt ook een verduurzamingsslag met zich mee. Enerzijds zorgt het samenbrengen van verschillende functies ervoor dat het mogelijk wordt om vlotter te schakelen tussen vervoersmodi, waardoor mobiliteit binnen de luchthavensite een stuk efficiënter wordt. Anderzijds verhoogt het project de toegang tot duurzame mobiliteitsopties zoals het gebruiken van de fiets, het openbaar vervoer en de elektrische auto en worden deze opties ook toegankelijker. De mobiele transitie die dit mee veroorzaakt, zal ook zorgen voor een verlaging van de druk op het milieu en op de verkeersdruk op het autowegennet in de omgeving.

Deze versterking als mobiliteitshub maakt het business district een interessante plek om functies zoals het kantoor en het hotel op te richten. Zo zorgt de aanwezigheid van een hotel voor een beperking van het aantal bewegingen voor reizigers die snel toegang nodig hebben tot accommodatie nabij het vliegveld. Daarnaast kan de aanwezigheid van een modern en aantrekkelijk hotel reizigers die een overstap hebben in Brussel, motiveren om hier te overnachten. Tot slot kan een hotel ook gewoon gezien worden als een belangrijke nevenfunctie bij een luchthaven.

In het MER wordt ook de impact van het ABD-project en het verplaatsen van de dropoff op het onderliggend wegennet besproken. Hoewel de dropoff niet in voorliggende vergunningsaanvraag vervat zit, werd de mobiliteitsimpact hier wel in zijn totaliteit beschouwd. In de synthese van de discipline Mens - Mobiliteit wordt de impact op het onderliggend wegennet als volgt beschreven.

De realisatie van het ABD-project leidt tot beperkte wijzigingen in de intensiteiten en samenstelling van het verkeer, met impact op de leefbaarheid en veiligheid van het onderliggend wegennet. Ten opzichte van de referentietoestand tonen de evoluties geen toename in verkeersintensiteiten maar een zeer beperkte afname. De reden hiervoor is in hoofdzaak het hoge aandeel autoverkeer voor de drop-off, die, in tegenstelling tot de situatie in de referentietoestand, in de geplande toestand rechtstreeks via de A201 aansluiting zal hebben op de nieuwe locatie van de drop-off ter hoogte van P2. In de referentietoestand was een routing via het Noord-Zuidviaduct noodzakelijk om de drop-off te bereiken. Gezien de verwachte verkeersgeneratie voor het ABD-project niet in verhouding staat tot het aantal wagens die op dagbasis de drop-off aandoen, valt het aantal verreden kilometers (in tegenstelling tot de toename van het aantal wagens) dus ietwat lager uit. De impact van het project op de verkeersleefbaarheid wordt daarmee als verwaarloosbaar beschouwd.

Schaal

In lijn met de methodologie van het PMP, dat de balans tussen vraag en aanbod voor staff, passagiers, cargo en evenementen op de gehele luchthavensite analyseert, worden binnen het project ABD in totaal 607 gereserveerde parkeerplaatsen gecreeerd voor gemotoriseerd verkeer. Dit is exclusief (premium) besteld vervoer. Voor de hotelfunctie worden 107 (100+7) voorbehouden plaatsen voorzien onder het hotel en kantoor op niveau +2 in ABD. Met betrekking tot het parkeren voor de kantoorfunctie worden 500 parkeerplaatsen voorzien. Hiervan worden 120 parkeerplaatsen ondergebracht in P15, de overige 380 parkeerplaatsen worden voorbehouden in het parkeergebouw P30. Een eventuele overflow kan hierbij opgevuld worden door de parking onder het hotel en kantoor of eventuele overige parkeermogelijkheden op de luchthaven. Binnen ABD wordt voorzien in 219 fietsparkeerplaatsen.

Uit voorgaande alinea's blijkt dat het ABD-project een overwegend positieve impact heeft op de mobiliteit. Zowel de mobiliteit op de luchthavensite als de mobiliteit op het onderliggend wegennet gaan erop vooruit. Op de luchthaven verbetert de situatie door het beter ordenen

en verweven van mobiliteitsfuncties. De verbinding met het onderliggende wegennet wordt dan weer vlotter, waardoor er minder druk op het net komt

Schaal en ruimtegebruik

Het ABD-project is een grootschalig project en een belangrijke stap in de gestructureerde opbouw van de toekomstige luchthavenstad. Het project bevat de aanleg van de boulevard met park en de bouw van de multifunctionele gebouwengroep met plint (parkeergarage, openbaar vervoersstation), kantoorgebouw, hotel, terminaluitbreiding, en een verhoogd maaiveld

Boulevard en park:

De boulevard en het park veranderen niet zoveel aan de schaal en het ruimtegebruik van de omgeving, maar veranderen vooral de ruimtelijke kwaliteit en de ervaring van de aanwezige infrastructuur. Zo zorgt de aanleg van de boulevard en het park voor een verhoging van de infiltratiemogelijkheden en de voorzieningen nodig voor een scheiding van het verkeer voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Daarbij is door een efficiënte indeling geen bijkomend ruimtebeslag nodig en kan er gesproken worden van multifunctioneel ruimtegebruik.

Het park zorgt vooral voor een vergroening van de omgeving en voor infiltratiemogelijkheden voor de gebouwen van het project. De locatie van het park is op heden vergund als parking, maar wordt slechts zeer beperkt gebruikt. In die zin wordt ook voor het park geen bijkomende ruimte aangesneden voor de realisatie ervan en wordt de bestaande ruimte kwalitatiever ingericht.

Gebouwengroep.

De gebouwengroep heeft een grotere impact op de schaal en het ruimtegebruik. Op de locatie van de gebouwengroep waren voorheen de volgende functies aanwezig: kantoorgebouw, dropoff-locatie, busstation, verhardingen en parking (bv. P34, P15bis en P11). Het nieuwe gebouw neemt de ruimte van deze functies in en integreert een deel van de voormalige functies binnen het gebouwvolume en voorziet daar bovenop nog bijkomende functie binnen dezelfde footprint.

De gebouwengroep wordt aangebouwd tegen de bestaande terminal van de Luchthaven en het parkeergebouw frontparking 1. Het gebouw wordt dus aangebouwd tegen een gebouw met een reeds bestaande grote footprint. De footprint van de gebouwengroep is enkele malen kleiner en compacter dan de footprint van de bestaande luchthaven en zijn bijhorende structuren, maar blijft wel in dezelfde grootteorde. Daaruit kan besloten worden dat de gebruikte korrelgrootte van de gebouwengroep goed past binnen de ruimtelijke context van de luchthaven.

De site wordt vandaag sterk gedomineerd door mobiliteitsfuncties die veel ruimte innemen en weinig ruimte laten voor de gebruikers. Na de werken wordt dit algemene ruimtegebruik veel efficiënter waarbij verschillende stromen meer gescheiden worden. Daarbij wordt de ruimte voor de verschillende functies kwalitatiever, wat ten goede komt van elk van deze functies. Door deze scheiding van functies ontstaat er ook meer plaats voor openbare ruimte en wordt bijkomende verblijfsfunctie gecreëerd die nieuw is op de site.

Dit alles leidt tot een sterke toename in de veiligheid en een betere omgevingskwaliteit op de site en wordt er aan bewust schaal- en ruimtegebruik gedaan.

Uit bovenstaande kan besloten worden dat de nieuwe gebouwengroep en de ingrepen op het maaiveld in de vorm van de boulevard en het park een positieve invloed hebben op het schaal- en ruimtegebruik op de site. Zo verhoogt door de gebouwengroep het aantal functies en hun kwaliteit dat aanwezig is op de site zonder bijkomende oppervlakte in gebruik te nemen. De boulevard en het park verhogen vooral de ruimtelijke kwaliteit van de aanwezige infrastructuur op de site

Bouwdichtheid

De bouwdichtheid neemt toe ter hoogte van de gebouwengroep. Waar vroeger dezelfde ruimte werd ingepalmd door één gebouw en verhardingen voor parking en openbaar vervoer, worden in dit project veel meer functies betrokken op dezelfde oppervlakte. Door het drastisch verhogen van het aantal functies en voorzieningen met een ongeveer gelijkblijvend ruimtegebruik, wordt met dit project een veel hogere ruimtelijke efficiëntie bereikt.

De aaneensluiting van de nieuwe gebouwen vormt ook een groot contrast met de verspreide bouw die vandaag op de site aanwezig is. Door de bestaande afgescheiden volumes ontstaan er spaties en leegtes die opgevuld zijn met verhardingen en wegen. Hierdoor ontstaat het gevoel dat de ruimte ontworpen is op maat van grote voertuigen, waarbij geen rekening wordt gehouden met de menselijke schaal. Dit draagt bij aan de onoverzichtelijke wayfinding en creëert de ervaring van onveiligheid bij de gebruikers van deze ruimte.

De fysieke koppeling tussen de nieuwe gebouwen bevordert het eenheidsgevoel van het business district en verhoogt het gebruiksgenot voor de bezoeker, die zich veel efficiënter en veiliger zal kunnen bewegen doorheen de gebouwengroep dan anders mogelijk zou zijn.

De gebouwengroep bestaat dan wel uit één aaneengesloten volume. Door te werken met een verhoogd maaiveld, blijft er een luchtig en open uitzicht bewaard met visuele onderbrekingen van het kantoor, het hotel, de terminaluitbreiding en de Intermodale Hub. Hierdoor geniet het project de voordelen van een dichte, aaneengesloten eenheid in combinatie met de ervaring van een luchtig opgezette, moderne stad.

Uit voorgaande kan besloten worden dat de bouwdichtheid op de site op een kwalitatieve manier verhoogt zonder dat daar bijkomend ruimtebeslag bij komt kijken. Daarbij wordt een hogere ruimtelijke efficiëntie bereikt waarbij toch rekening wordt gehouden met een gepaste korrelgrootte en aangename ervaring voor de eindgebruiker.

Visueel-vormelijke elementen

Het ABD-project stelt zichzelf ambitieuze doelen die zich uiten in een sterk visueel geheel. Voor de volledige site werd een totaalontwerp ontwikkeld dat een waardige inkom moet vormen voor de Belgische en Europese hoofdstad Brussel. ABD loodst de Luchthaven de 21ste eeuw in en vormt de basis voor de verdere uitbouw van de lange termijnvisie van de Luchthaven.

De Luchthavenstad die ontwikkeld wordt op de landzijde van Brussels Airport, maakt gebruik van een rationeel grid van 8,1 x 8,1 m. Alle gebouwen van zowel ABD als van toekomstige fasen, worden op dit grid ingeplant en vormen op deze manier een leesbaar en gestructureerd geheel.

De verschillende eenheden die deel uitmaken van het project zoals de Intermodale Hub (IMH) in het plintgebouw, het kantoor, het hotel en de boulevard met park, vormen een coherent geheel waarin een duidelijke kwaliteitsstandaard vooropgesteld is. Zo kennen de verschillende onderdelen een gelijkaardige afwerkingsgraad met duurzame en hoogwaardige materialen. De

site vormt een evenwichtige eenheid door zijn diversiteit en architectuurtaal zonder daarbij eentonig te zijn

Het ontwerp heeft ook een duidelijke leesbaarheid door de architecturale hiërarchie. Hierdoor vinden bezoekers vlot hun weg doorheen de site. Een bepalende factor hierin is het centrale stijgpunt met de wolkvormige luifel. Dit opvallende bouwwerk zal instaan voor de vlotte verbinding van de verschillende functies met elkaar. De hiërarchie van de wolk zal duidelijk blijken gezien het een visueel referentiepunt vormt. Het belang van de IMH als centraal punt binnen de Luchthavenstad wordt geaccentueerd door de wolk. De inrichting van de publieke ruimte krijgt een duurzame, verwelkomende en kwalitatieve uitstraling.

Qua bouwtypologie betekent het project een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige toestand. Waar sommige van de oude en ondertussen afgebroken gebouwen een sombere en afgeleefde uitstraling hadden, zorgen de gebouwen in dit project voor een nieuwe en eigentijdse frisse look. De gebouwen worden vervaardigd uit lichte materialen en voorzien van veel glas waardoor het geheel een luchtig en open uitzicht krijgt.

Qua schaalverhoudingen zijn de gebouwen goed inpasbaar met de bestaande bebouwing en hebben ze een gelijkaardige footprint. Er vindt echter een grote evolutie plaats in de opbouw van de nieuwe gebouwen door het gebruik van nieuwere en modernere materialen.

De nieuwe gebouwen verschillen enerzijds sterk van de bestaande bebouwing in hoe ze zich tot elkaar verhouden. De nieuwe gebouwen vormen één aaneengesloten geheel in tegenstelling tot de eerder lukrake inpassing van de bestaande gebouwen. Op die manier springt het ontwerp efficiënt om met ruimte en via de totaalvisie wordt ook het gebruik van het hele gamma aan functies goed op elkaar afgestemd.

Anderzijds wordt binnen het project ook omhooggekeken en in meerdere bouwlagen gewerkt met hoogte-accenten. Zo gaan binnen het ABD-project het hotel, het kantoorgebouw en de IMH meer uitgesproken hoogtepunten vormen dan dat er vandaag op de site aanwezig zijn. Dit komt de leesbaarheid van de site ook ten goede.

Het straatbeeld van de boulevard wordt zoals de direct herkenbare straatbeelden van grote steden uitgevoerd met een duidelijk herkenbare stijl, die lange tijd kan worden gebruikt en continuïteit en identiteit creëert. In vergelijking met andere gebieden in Brussel wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een moderne stad van hoge klasse uit te drukken met materialen die sterk en toch mooi zijn. Daarbij wordt gekozen voor lichte kleuren om zo weinig mogelijk licht te absorberen en een versterkt hitte-eilandeffect te beperken. Waar natuurlijke materialen gebruikt worden, wordt zoveel mogelijk voor lokale grondstoffen gekozen.

De landschappelijke vormgeving van de boulevard en buitenruimte voorziet in een gradiënt die van een formele boulevard overgaat naar een informeel park. Daarbij evolueert de ervaring van een cultuurlandschap naar een meer natuurlijk landschap. Naast het versterken van de biodiversiteit is dit ook bevorderlijk voor de leesbaarheid van de site waaruit opnieuw de architectonische hiërarchie wordt benadrukt.

Het ABD-project heeft door dit alles een duidelijk leesbare architectuurtaal en vormt een sterk visueel geheel. Dit zorgt voor vlotte oriëntatie doorheen de site en garandeert ook de lange levensduur van de site. De architectuur heeft dan ook een moderne en aangename uitstraling. Door deze elementen kan gesteld worden dat het project op vlak van visueel-vormelijke elementen kan beschouwd worden als goed geïntegreerd in de ruimtelijke ordening.

Cultuurhistorische aspecten

De Luchthavensite staat in zijn geheel aangeduid als vastgesteld bouwkundig erfgoed sinds 08/10/2021 (Luchthaven Brussel Nationaal). De site heeft echter geen bescherming als monument, landschap, stads- of dorpsgezicht waardoor het aanpassen van de bestaande gebouwen, toegestaan is.

Verder zijn er geen cultuurhistorische aspecten in de directe invloedssfeer van het ABD-project.

Op of nabij de Luchthavensite zijn geen UNESCO-sites aanwezig waardoor er ook geen negatieve impact hierop kan verwacht worden. De dichtstbijzijnde Unesco-site is het Groot Begijnhof van Leuven en bevindt zich op ruim 15 kilometer van de luchthaven.

De projectsite maakt geen onderdeel uit van een beschermd cultuurhistorisch landschap. Het dichtstbijzijnde cultuurhistorisch landschap is het Floordambos in Steenokkerzeel en bevindt zich op circa 2 km van het projectgebied. Het project zal door deze afstand geen afbreuk doen aan de erfgoedwaarde van dit landschap.

Binnen het projectgebied alsook op de volledige luchthavensite bevinden zich geen beschermde monumenten. In de ruime omgeving van de luchthaven bevinden zich wel enkele beschermde monumenten zoals het Kasteeldomein Boetfort (1,75 km), Villa Coppin (1,5 km) en de watermolen "Duivenmolen" (2,2 km). Deze monumenten bevinden zich allemaal op relatief grote afstand tot het project. Gezien het bovenstaande, heeft het oprichten van de luchthaven geen impact op beschermde monumenten.

De volledige luchthaven zelf staat aangeduid als een erfgoedobject. De luchthaven is echter niet beschermd als erfgoed waardoor hier geen verdere stappen in dienen genomen te worden.

Bodemreliëf

Voor dit project worden enkel strikt noodzakelijke wijzigingen aan het reliëf gedaan die het project moeten ondersteunen. Zo zijn de reliëfwijzigingen die bij dit project komen kijken sterk gericht op het goed functioneren van de Luchthavensite. Zo wordt de belangrijkste reliëfwijziging uitgevoerd in functie van de infiltratievoorzieningen voor hemelwater. Deze infiltratievoorzieningen worden aangelegd in het toekomstige park ter hoogte van de huidige parking P4 en dienen voor het opvangen van het overtollig regenwater. Dit regenwater is afkomstig van de daken van de gebouwen van het ABD-project en de verhardingen van de boulevard. De infiltratievoorziening betekent een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de bestaande situatie en komt de waterhuishouding van de omgeving ten goede.

Daarnaast wordt het bodemreliëf ook gewijzigd voor het realiseren van aanloopvlakken om bepaalde constructies en toegangen te realiseren en voor de verwarming en koeling van de gebouwen via een BEO-veld.

De wijzigingen aan het bodemreliëf zijn strikt noodzakelijk en dragen bij tot de algehele verbetering van de site gekoppeld aan dit project. Daarom volstaat het project op vlak van bodemreliëf aan de toets van de goede ruimtelijke ordening.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Voor dit onderdeel wordt een onderscheid gemaakt tussen de gebruiksfase en de werffase. In de gebruiksfase is het doel de creatie van een moderne, gebruikersgerichte luchthavenstad.

Hiervoor worden alle verkeersstromen en functies rationeel geordend en gescheiden. Belangrijke functies (zoals busstation, diverse parkings en ondersteunende diensten) worden overzichtelijk samengebracht in het nieuwe plintgebouw en de Intermodale Hub. Dit elimineert de huidige, onveilige kruisingen van verkeersstromen en de versnipperde inplanting.

Dit ontwerp verzekert dat gebruikers zich steeds beschut tegen de weerslementen kunnen bewegen, met grotendeels droge of schaduwrijke routes.

De focus op de gebruiker wordt versterkt door een uitgebreide groene infrastructuur (bomen en planten) die bijdraagt aan een aangenamer en gezonder verblijfsklimaat (schaduw, verkoeling). Tot slot krijgen de gebouwen een kwalitatieve afwerking met de juiste isolatie en geluidswering om, in de context van de luchthaven, een optimaal binnenklimaat te garanderen.

Tijdens de werffase is de ononderbroken functionaliteit van de luchthaven de topprioriteit. Om dit te garanderen en de gebruikerservaring te optimaliseren, worden de werken zo ingepland dat cruciale luchthavenactiviteiten ongehinderd kunnen doorgaan. Dit wordt mede mogelijk gemaakt doordat het tijdelijke busstation buiten het centrum van het project ligt, waardoor de stroom van bussen, besteld vervoer, hotelshuttles en bijhorende passagiersstromen gescheiden blijft van de bouwwerken. De grootste hinder tijdens de werffase zal optreden ten gevolge van omleidingen en gewijzigde wandel- en fietsroutes op de site. Dit heeft ook een directe impact op de veiligheid en operationele continuïteit: er moet rekening gehouden worden met de bereikbaarheid voor noodvoertuigen (zoals de brandweer) bij aanpalende gebouwen, en met de aanpassing van evacuatiewegen, verzamelplaatsen en evacuatiecapaciteiten. Daarnaast kan het lawaai dat voortkomt uit werfactiviteiten, als storend ervaren worden door passanten. Daarom wordt de werf waar mogelijk zo goed mogelijk gepland en gecoördineerd opdat de luchthaven kan blijven functioneren. Aan aannemers wordt gevraagd om steeds met de best beschikbare technieken te werken om zo weinig mogelijk impact op de omgeving en het comfort van de gebruiker te genereren.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.31, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikels geen weigeringsgrond vormen.

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.5 tot en met artikel 4.3.8 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Hieruit volgt dat deze artikels geen weigeringsgrond vormen.

VERGUNNINGSTERMIJN

Conform artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij conform artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan.

Voor wat betreft de stedenbouwkundige handelingen en de exploitatie van ABD, kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

Voor wat betreft de kleinhandelsactiviteiten, kan een termijn van onbepaalde duur worden verleend, zolang de activiteiten ondersteunend zijn en blijven aan de luchthavenactiviteiten.

Voor de exploitatie van de werffase ABD, die betrekking heeft op punt 1° van artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet, kan een omgevingsvergunning voor een vergunningstermijn van 10 jaar worden verleend vanaf de start der werken voor wat betreft rubrieken 15.1.2° en 61.2.2°, en een vergunningstermijn van 5 jaar worden verleend vanaf de start der werken voor wat betreft rubrieken 38.1°a) en 53.2.2°b).

Voor wat betreft de exploitatie van de terminaluitbreiding, kan de vergunning niet voor onbepaalde duur worden verleend omwille van het feit dat de basisvergunning van de IIOA de dato 29 maart 2024 in het arrest RvVb-A-2425-1025 van 17 juli 2025 vernietigd is met de instandhouding van de rechtsgevolgen tot 30 juni 2029. Daarom kan maar een termijn worden verleend die samenvalt met de duur van de basisvergunning waarover de RvVb uitspraak deed in het arrest RvVb-A-2425-1025 van 17 juli 2025 en waarbij deze termijn verstrijkt op de datum waarop de door het arrest RvVb-A-2425-1025 van 17 juli 2025 in standgehouden rechtsgevolgen van de vernietigde vergunning van 29 maart 2024 een einde nemen, in casu 30 juni 2029

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

Het bezwaar uit het openbaar onderzoek kan als volgt worden beantwoord:

Reeds opgelegde voorwaarden uit vorige vergunningen moeten binnen de vooropgestelde termijn worden uitgevoerd, maar werken niet opschortend voor toekomstige vergunningsaanvragen

Er kan bijgevolg gesteld worden dat het bezwaar ongegrond wordt verklaard en voldoende wordt ondervangen door het opnemen van de noodzakelijke voorwaarden

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

De hinder en de effecten op mens en milieu en de risico's voor de externe veiligheid, veroorzaakt door het aangevraagde project, kunnen mits naleving van de vergunningsvoorwaarden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd, en onder voorbehoud van een nieuwe PIV en een gunstig advies van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving

DE VLAAMSE MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE EN INDUSTRIE, BUITENLANDSE ZAKEN,
DIGITALISERING EN FACILITAIR MANAGEMENT

Artikel 1. §1 Aan de nv Brussels Airport Company, Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor het project Airport Business District (ABD):

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
VERHARDING	Nieuwbouw of aanleggen	Zie addendum B26 Het aanleggen van nieuwe verhardingen en het plaatsen van kleine aanhorige constructies.
TIJDELIJKE WERFFASE	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Zie addendum B26 De zone waarbinnen de werfactiviteiten gedurende de uitvoeringsfase van het project zullen plaatsvinden. De werfactiviteiten opgenomen in het planelement 'TIJDELIJKE WERFFASE' zullen steeds slechts een gedeelte van deze zone innemen
SLOOP	Slopen van niet vrijstaande gebouwen of constructies	Zie addendum B26 De afbraak van de volgende elementen is opgenomen binnen het planelement "SLOOP": • Bestaande Drop-off parking (Kiss+Fly); • Bestaand busstation P14, • Parking P11 met onderliggende structuur en andere parkings (P12, P13, P18), • Parking P34 en P15bis, • Delen van het terminal gebouw (o.a. diamant/verticaal stijgpunt), • Verschillende elementen frontpark 1 (FP1): - o Exitlus frontpark 1; - o Helling van +3 naar maaiveld (langs gebouw FP1); - o Exit gates; - o Exit lane FP1 voor abonenthouders en Q19 verkeer, • Deel van Noord-zuidviaduct
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 12. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 47,2 m bij een hoogte van 0,8 m

PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 11. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 7,9 m bij een hoogte van 1,2 m
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 10. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 16,2 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 9. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 38,77 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 8. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 37,5 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 7. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 16,5 m bij een hoogte van 1,75 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 6. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 18,35 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 5. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 34,62 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 4. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 34,74 m bij een hoogte van 2 m.
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 3. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 26,16 m bij een hoogte van 0,8 m
PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 2. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 55,96 m bij een hoogte van 1,2m

PUBLICITEIT	Nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van een bestaande vergunning)	Nummer 1. vaste publiciteit op een gevelvlak met een lengte van 22,75 m bij een hoogte van 2 m
INFILTRATIE	Het relief van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Zie addendum B26 Het planelement "INFILTRATIE" omvat alle handelingen die nodig zijn voor het uitvoeren van een reliëfwijziging in het kader van het aanleggen van een infiltratie-eenheid en het behandelen van de bodemverontreiniging.
GEBOUW	Bouwen of herbouwen	Zie addendum B26 Het planelement "GEBOUW" omvat alle handelingen die nodig zijn voor het oprichten van een multifunctionele gebouwengroep en voor het doorvoeren van de benodigde aanpassingen aan de bestaande gebouwen binnen het project 'ABD'. De gebouwengroep bestaat uit vijf functioneel verschillende gebouwdelen De gebouwengroep bestaat zo uit een plintgebouw (met verhoogd maaiveld) dat de sokkel vormt voor de andere delen van de gebouwengroep, waaronder een hotel, een kantoor en een terminaluitbreiding. Binnen het plintgebouw bevindt zich de Intermodale Hub, met onder meer het ondergrondse treinstation. Het bestaande treinstation wordt binnen het project 'ABD' aangepast zodat het vlot aansluit op de nieuwe Intermodale Hub

De omgevingsvergunning wordt voor wat betreft de tijdelijke werffase verleend voor een termijn van 10 jaar vanaf de start der werken, en voor de overige stedenbouwkundige handelingen voor onbepaalde duur die aanvangt op datum van de vergunning. De werken kennen een gefaseerde uitvoering met de volgende 5 bouwfases:

Fase 1: Bouwrijp maken van de site, opbouw plint en boulevard. Realisatie van de plint als basis voor de verdere opbouw van de gebouwen bovenop de plint.

- Startmoment. Start der werken - binnen 2 jaar na verlenen vergunning.
- Toestand na fase 1. Plint winddicht gerealiseerd en klaar voor veilig gebruik busstation en centraal stijgpunt waardoor Diamant kan afgebroken worden

Fase 1*: Plint deel 2; Sloop van de bestaande Diamant en het uitvoeren van de plint en terminaluitbreiding ter hoogte van de Diamant.

- Startmoment. Na ingebruikname van busstation en centrale stijgpunt.

- Toestand na fase 1'. Dit onderdeel van plint winddicht

Fase 2A Terminaluitbreiding, Realisatie van de terminaluitbreiding

- Startmoment: De terminaluitbreiding kan worden opgestart vanaf het moment dat de vloerplaten van de plint klaar zijn binnen de zone van de terminaluitbreiding (niet in zijn geheel - zonder onderdeel fase 1'). De realisatie is daarnaast tevens afhankelijk van de timing omtrent de sloop van de Diamant
- Toestand na fase 2a Terminaluitbreiding winddicht

Fase 2B: Hotel, Realisatie van het hotel.

- Startmoment. Het hotel kan worden opgestart vanaf het moment dat de vloerplaten van de plint klaar zijn ter hoogte van het hotel.
- Toestand na fase 2b: Hotel winddicht.

Fase 2C: Kantoor; Realisatie van het kantoor

- Startmoment. Het kantoor kan worden opgestart vanaf het moment dat de vloerplaten van de plint klaar zijn ter hoogte van het kantoor.
- Toestand na fase 2c: Kantoor winddicht.

§2 Aan nv Brussels Airport Company, Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, wordt de vergunning verleend voor het veranderen van de luchthaven ('ABD -Terminal Uitbreiding') met inrichtingsnummer 20230126-0058, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten.

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid
12.2.2°	Verandering	Uitbreiding met 4 transformatoren (2 x 1250 kVA, en 2 x 1600 kVA)	5.700 kVA
16 3 1°	Verandering	Uitbreiding met - 7 lucht/water warmtepompen met een totaal vermogen van 125 kW (koelmiddel R454 20,081 ton CO2-eq) - 2 water/water warmtepompen met een totaal vermogen van 64 kW (koelmiddel R1234ze, 0,273 ton CO2-eq) in de Terminal Extension	20,354 ton CO2-equivalent
16 3 2°b)	Verandering	Uitbreiding met - 7 lucht/water warmtepompen met een totaal vermogen van 125 kW (koelmiddel R454 20,081 ton CO2-eq) - 2 water/water warmtepompen met een totaal vermogen van 64 kW (koelmiddel R1234ze, 0,273 ton CO2-eq) in de Terminal Extension	189 kW

Zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat.

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.2.2°a)	Lozen van 2 197 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering	2.197 m ³ /jaar	3
3 4 2°	Lozen van bedrijfsafvalwater van de wasplaatsen (2 000 m ³ /jaar, 5,4 m ³ /dag en 0,3 m ³ /uur) en spui (82,8 m ³ /jaar en 23 m ³ /u)	23,3 m ³ /uur	2
6 4.1°	Opslag van 7.440 l brandbare vloeistoffen (smeervet, afvalolie, diverse oliën)	7440 liter	3
6.5.1°	Verdeelinstallatie voor diesel met 1 verdeelslang	1 verdeelslang	3
12.1.13°	Alternatoren (horende bij noodgroepen) voor de opwekking van wisselspanning met een gezamenlijk vermogen van 26 660 kVA (13.330 kVA voor bepaling van de klasse gezien deze minder dan 500 bedrijfsuren draaien)	26 660 kVA	1
12 2 2°	49 transformatoren met een vermogen van meer dan 1 000 kVA (totaal)	75.750 kVA	2
15 12°	Stallen van in totaal maximaal 5 299 voertuigen andere dan personenwagens op verschillende plaatsen op de site Dit betreft brandweerwagens, bestelwagens, aanhangwagens, dolly's, bagagekarretjes, trappen, schaarliften, en dergelijke	5.299 voertuigen	2
15 2.	1 werkplaats met 1 verplaatsbare hefbrug met 4 kolommen en 1 vaste hefbrug (gebouw 133)	2 hefbruggen	3
15.4.2°a)	2 wasplaatsen (gebouw 204g en 45b) voor het wassen van in totaal maximaal 4 motorvoertuigen per dag (2 motorvoertuigen per dag per wasplaats)	4 motorvoertuigen en hun aanhangwagens /dag	3
16 3 1°	184 koelinstallaties/warmtepompen/airco's met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 6 837,05 kW en 10.093,044 ton CO2-equivalent (voor details zie toestellenlijst)	10.093,044 ton CO2-equivalent	1
16.3 2°b)	184 koelinstallaties/warmtepompen/airco's met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 6 837,05 kW en 10.093,044 ton CO2-equivalent en diverse compressoren met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 90,40 kW	6 837,05 kW	2
17.1.2.1.2°	Opslag van 600 l zuurstof en 600 l stikstof in verplaatsbare recipiënten	12 00 liter	2
17 3.2.1.1.2°	Opslag van gasolie (totaal 154.300 l)	129,36 ton	2
17 3.2 2.1°	Opslag van 200 l benzine	144 kg	3
17 3.6 2°b)	Opslag van 5.000 l glycol (4,2 ton) + 1 000 l kerosine (0,84 ton) + 200 l antivries (0,170 ton) + 15 000 l blusschuim concentraat (12,6 ton) Totaal 21 000 l (17,81 ton)	17,81 ton	2
17.3 7.2°b)	Opslag van 200 l antivries + 5.000 l glycol	4,37 ton	2
17 4	Opslag van 4.750 l gevaarlijke producten in kleine verpakkingen, verspreid over verschillende locaties	4750 liter	3

19.3 1°b)	5 houtbewerkingstoestellen (2 boormachines, 2 zaagmachines en 1 kolomboor) met een totaal vermogen van 7,42 kW (gebouw 9)	7,42 kW	3
29.5.2.1°b)	Machines voor metaalbewerking (draaibank, kolomboormachine, plooi bank,) met een totaal vermogen van 11,88 kW	11,88 kW	3
29.5.7.1°a)2)	1 ontvettingsbad van 200 l (gebouw 133)	200 liter	3
311.3°	Stationaire motoren (totaal 31524 kW) - 22 dieselmotoren horende bij noodgroep (1 x 88 kW, 2 x 146 kW, 1 x 150 kW, 1 x 225 kW, 1 x 882 kW, 1 x 1104 kW, 2 x 1224 kW, 6 x 1295 kW, 3 x 1600 kW, 3 x 1.710 kW en 1 x 1935 kW) - 1 mobiele generator met dieselmotor (500 kW) - 2 dieselmotoren (2 x 500 kW) - 2 gasmotoren horende bij een warmtekrachtkoppelingcentrale (2 x 2 600 kW)	31.524 kW	1
38.3.2°	Opslag van maximaal 10 kg jacht- en knalpatronen en trainingsmunitie + maximaal 25 kg (in beslag genomen) feestvuurwerk (gebouw 126a)	35 kg	2
39.4 1°	31 warmtewisselaars met een totale inhoud van de secundaire ruimte van 3.403 l	3 403 liter	3
39.4 2°	2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5 000 l en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW	10 000 liter	2
43.13°	17 stookinstallaties (totaal 92.072 kW): - 3 stookinstallaties op aardgas (2 x 170 kW en 1 x 240 kW - gebouw 128) - 6 direct gestookte gasbuizen van elk 45 kW (totaal 270 kW) en 1 stookinstallatie van 256 kW (gebouw 133) - 5 stookinstallaties met een vermogen van respectievelijk 2 x 4 615 kW, 1 x 34.884 kW en 2 x 23256 kW - 2 stookinstallaties met een vermogen van elk 170 kW	92 072 kW	1
43.3.2°	GPBV-stookinstallaties. 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW	95,83 MW	1
43.4.	BKG-stookinstallaties: 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW	95,83 MW	1
50.	Opslag van maximaal 120 ton strooizout in een silo van 100 m ³	120 ton	2
53.6 3°	Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomp) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250.880 m ³ /jaar (diepte van de putten nog na te gaan!!!)	250.880 m ³ /jaar	1
57.1.2°	Een vliegveld met 3 start- en landingsbanen - 07L-25R van 3.638 m	9 833	1

	- 07R-25L van 3.211 m - 01-19 van 2.984 m		
--	--	--	--

De omgevingsvergunning (IIOA 'Terminal Uitbreiding') met inrichtingsnummer 20230126-0058 wordt verleend:

- voor een termijn verstrijkend op de einddatum van de respectievelijke basisvergunning, die aanvangt op datum van de vergunning, voor de volgende onderdelen van de ingedeelde inrichting of activiteit, tenzij die oorspronkelijke termijn verstrijkt voorbij 30 juni 2029, de datum waarop de door het arrest RvVb-A-2425-1025 van 17 juli 2025 in standgehouden rechtsgevolgen van de vernietigde vergunning van 29 maart 2024 een einde nemen. Deze laatste worden aangeduid met een asterisk.

Rubriek	Omschrijving	Vergunningverlenende overheid + referentie	Einddatum basisvergunning
3.4.2°	Lozen van bedrijfsafvalwater met een debiet van 23 m³/uur en 82,8 m³/jaar (gebouw 16)	Deputatie provincie Vlaams-Brabant D/PMVC/17A20/25161	30 juni 2029*
	Lozen van bedrijfsafvalwater met een debiet van 0,2 m³/uur en 1500 m³/jaar (gebouw 45b)	CBS Machelen VL/2/16/07	30 juni 2029*
12.11.3°	3 alternatoren (3 x 1.600 kVA)	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
	1 alternator (250 kVA)	CBS Zaventem Reg. 1318/09	30 juni 2029*
	2 alternatoren van 2.600 kVA (totaal: 5.200 kVA)	Deputatie provincie Vlaams-Brabant D/PMVC/17A20/25161	30 juni 2029*
12.2.2°	4 transformatoren (2 x 1.400 kVA en 2 x 1.250 kVA)	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
15.1.2°	Stallen van 30 voertuigen (gebouw 45b)	CBS Machelen VL/2/16/07	30 juni 2029*
	Stallen van 5.200 voertuigen op de Equipments area's verspreid over de site	CBS Zaventem - REG 1030/5 CBS Steenokkerzeel - 2012-II-9 CBS Machelen - VL/2/16/02	30 juni 2029*
15.4.2°a)	1 wasplaats (gebouw 45b) voor het wassen van maximaal 2 motorvoertuigen per dag	CBS Machelen VL/2/16/07	30 juni 2029*
16.3.1°	25 koelinstallaties (totaal: 3.062,7 kW) (vergund voor 3.697 kW)	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
	18 koelinstallaties (totaal: 45,6 kW)	CBS Zaventem Reg. 1198/07	14/01/2028
	9 koelinstallaties (totaal: 616,75 kW)	CBS Zaventem Reg. 1318/09	30 juni 2029*
	2 warmtepompen (totaal: 70 kW)	CBS Machelen VL/2/16/07	30 juni 2029*
16.3.2°a)	Compressoren (totaal: 43 kW)	Ministerieel besluit	10/01/2028

		OMV_2021700500	
	1 compressor (7,5 kW)	CBS Machelen VL/2/16/07	30 juni 2029*
17.12.1.2°	Opslag van 600 l zuurstof in gasflessen	CBS Machelen VL/2/16/07	30 juni 2029*
17.3.2.2.1°	Opslag van 200 l benzine	CBS Machelen VL/2/16/07	30 juni 2029*
17.3.2.11.2°	Opslag van 26 800 l gasolie (1 x 25.000 l en 3 x 600 l)	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
17.3.6.2°b)	Opslag van 5 000 l glycol (gebouw 1nt/1g/1m)	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
17.3.7.2°b)	Opslag van 5 000 l glycol (gebouw 1nt/1g/1m)	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
17.4	Opslag van 400 l gevaarlijke stoffen in kleine recipiënten	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
	Opslag van 900 l gevaarlijke stoffen in kleine recipiënten	Deputatie provincie Vlaams-Brabant D/PMVC/17A20/25161	30 juni 2029*
	Opslag van 2 100 l gevaarlijke stoffen in kleine recipiënten	CBS Machelen VL/2/16/07	30 juni 2029*
31.1.3°	3 dieselmotoren horende bij noodgroep (3 x 1600 kW, totaal 4.800 kW)	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
	Dieselmotor horende bij noodgroep (1 x 225 kW)	CBS Zaventem Reg. 1318/09	30 juni 2029*
	2 gasmotoren horende bij een warmtekrachtkoppelingcentrale (2 x 2.600 kW)	Deputatie provincie Vlaams-Brabant D/PMVC/17A20/25161	30 juni 2029*
39.4.1°	6 warmtewisselaars van 100 l (totaal. 600 l)	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
	2 warmtewisselaars van 100 l elk (totaal. 200 l)	Ministerieel besluit OMV_2018062238	30 juni 2029*
39.4.2°	2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5.000 l en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028
43.1.3°	5 stookinstallaties (2 x 4.615 kW, 1 x 34.884 kW en 2 x 23 256 kW)	Ministerieel besluit OMV_2018062238	30 juni 2029*
43.3.2°	GPBV-stookinstallaties: 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW	Ministerieel besluit OMV_2018062238	30 juni 2029*
43.4	BKG-stookinstallaties. 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en	Ministerieel besluit OMV_2018062238	30 juni 2029*

	2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW		
53.6.2°	Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomp) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250.880 m ³ /jaar	Ministerieel besluit OMV_2021700500	10/01/2028

- een termijn tot 30 juni 2029, de datum waarop de door het arrest RvVb-A-2425-1025 van 17 juli 2025 in standgehouden rechtsgevolgen van de vernietigde vergunning van 29 maart 2024 een einde nemen en die aanvangt op datum van de vergunning, voor de onderdelen van de ingedeelde inrichting of activiteit waarvoor enerzijds reeds een vergunning van onbepaalde duur werd verleend en anderzijds als een nieuwe inrichting of activiteit werden aangevraagd.

Rubriek	Omschrijving
3.2.2°a)	Lozen van 2.197 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering
3.4.2°	Lozen van bedrijfsafvalwater met een debiet van 0,1 m ³ /uur en 500 m ³ /jaar (gebouw 204g)
6.4.1°	Opslag van 7440 l brandbare vloeistoffen
6.5.1°	Een verdeelinstallatie voor diesel met 1 verdeelslang
12.1.1.3°	21 alternatoren (1 x 2 250 kVA, 3 x 2.000 kVA, 1 x 1040 kVA, 1 x 1000 kVA, 6 x 550 kVA, 5 x 500 kVA, 2 x 160 kVA, 1 x 150 kVA – totaal 64 750 kVA)
12.2.2°	39 transformatoren (23 x 1.250 KVA, 8 x 2.500 kVA, 10 x 1.600, totaal 64.750 kVA)
15.1.2°	Stallen van 10 voertuigen (gebouw 102) Stallen van 7 voertuigen (gebouw 204g) Stallen van 16 voertuigen (gebouw 112-128) Stallen van 36 voertuigen (gebouw 133)
15.2	1 werkplaats met 1 verplaatsbare hefbrug met 4 kolommen en 1 vaste hefbrug (gebouw 133)
15.4.2°a)	1 wasplaats (gebouw 204g) voor het wassen van maximaal 2 motorvoertuigen per dag
16.3.1°	43 koelinstallaties (totaal 1.501 kW) 4 koelinstallaties (totaal 17,75 kW) 20 koelinstallaties (totaal 123,4 kW) Warmtepomp (68 kW) (gebouw 204g) 2 koelinstallaties (totaal 14 kW) (gebouw 36) 15 koelinstallaties (totaal 782,5 kW) Koelinstallaties (totaal 10 kW) 4 koelinstallaties (totaal 8,5 kW) 22 koelinstallaties (totaal 327 85 kW) 7 lucht/water warmtepompen met een totaal vermogen van 125 kW (koelmiddel R454 20,081 ton CO2-eq) 2 water/water warmtepompen met een totaal vermogen van 64 kW (koelmiddel R1234ze, 0,273 ton CO2-eq) in de Terminal Extension
16.3.2°b)	3 compressoren (2 x 7,5 kW en 1 x 2,2 kW) 2 compressoren (11 kW + 0,5 kW) (totaal 11,5 kW)

	1 compressor (7,5 kW) (gebouw 204g) 2 compressoren (1 x 1,5 kW en 1 x 2,5 kW) 43 koelinstallaties (totaal. 1501 kW) 4 koelinstallaties (totaal 17,75 kW) 20 koelinstallaties (totaal. 123,4 kW) 2 koelinstallaties (totaal 14 kW) (gebouw 36) 15 koelinstallaties (totaal 782,5 kW) 2 Koelinstallaties (totaal. 10 kW) 1 Warmtepomp (68 kW) (gebouw 204g) 4 koelinstallaties (totaal. 8,5 kW) 22 koelinstallaties (totaal 327,85 kW) 7 lucht/water warmtepompen met een totaal vermogen van 125 kW 2 water/water warmtepompen met een totaal vermogen van 64 kW (in de Terminal Extension)
17.1.2.1.2°	Opslag van 600 l stikstof in gasflessen
17.3.2.11.2°	Opslag van 76.400 l gasolie (2 x 500 l, 4 x 5 000 l, 1 x 1.500 l, 1 x 1 200 l, 6 x 2 950 l, 1 x 35.000 l) Opslag van 20.000 l gasolie in 1 ondergrondse, dubbelwandige houder met 2 compartimenten van elk 10.000 l (gebouw 38) Opslag van 6 000 l gasolie in 1 bovengrondse, dubbelwandige houder (gebouw 102) Opslag van 1.250 l gasolie in een bovengrondse, dubbelwandige houder (gebouw 148) Opslag van 10 300 l gasolie (gebouw 305) Opslag van 1.000 l en 10 300 l gasolie beide in een dubbelwandige houder (gebouw 1) Opslag van 1.250 l gasolie (gebouw 112 – 128) Opslag van 1 000 l gasolie in een bovengrondse, dubbelwandige houder (gebouw 204g)
17.3.6.2°b)	Opslag van 200 l antivries (gebouw 133) Opslag van 1.000 l kerosine (gebouw 45) en 15 000 l blusschuimconcentraat (gebouw 204g)
17.3.7.2°b)	Opslag van 200 l antivries (gebouw 133)
17.4	Opslag van 200 l gevaarlijke stoffen in kleine recipiënten (gebouw 1a Pier A) Opslag van 350 l gevaarlijke stoffen in kleine recipiënten (gebouw 204g) Opslag van 800 l gevaarlijke stoffen in kleine recipiënten (gebouw 133)
19.3.1°b)	Houtbewerkingstoestellen (totaal: 7,42 kW)
29.5.2.1°b)	Metaalbewerkingstoestellen (totaal 6 kW - gebouw 133) Metaalbewerkingstoestellen (totaal: 5,88 kW)
29.5.7.1°a)2)	1 ontvettingsbad van 200 l (gebouw 133)
31.1.3°	12 dieselmotoren horende bij noodgroep (2 x 1 224 kW, 6 x 1 295 kW, 3 x 1 710 kW, 1 x 1 935 kW), 1 mobiele generator met dieselmotor (500 kW) en 2 dieselmotoren (2 x 500 kW) (totaal: 18.783 kW) Dieselmotor horende bij een noodgroep (1 x 1.104 kW) Dieselmotor horende bij een noodgroep (1 x 146 kW) Dieselmotor horende bij een noodgroep (1 x 88 kW) (gebouw 204g) Dieselmotor horende bij een noodgroep (1 x 150 kW) Dieselmotor horende bij een noodgroep (1 x 146 kW) Dieselmotor horende bij noodgroep (1 x 882 kW)
38.3.2°	Opslag van maximaal 10 kg jacht- en knalpatronen en trainingsmunitie + maximaal 25 kg (in beslag genomen) feestvuurwerk (gebouw 126a)
39.4.1°	3 warmtewisselaars van 101 l (totaal: 303 l)

	20 warmtewisselaars (19 x 100 l en 1 x 400 l)
431.3°	2 stookinstallaties (2 x 170 kW) 7 stookinstallaties (1 x 256 kW + 6 x 45 kW) Stookinstallaties (2 x 170 kW + 1 x 240 kW) (totaal: 580 kW)
50	Opslag van 120 ton strooizout in 1 silo van 100 m³ (gebouw 133)
571.2°	Een vliegveld met 3 start- en landingsbanen. - 07L-25R van 3 638 m - 07R-25L van 3.211 m - 01-19 van 2 984 m

§3 Aan nv Brussels Airport Company, Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, wordt de vergunning verleend voor de exploitatie van een hotel en kantoorgebouwen met bijhorende technische installaties ('ABD – Exploitatie') met inrichtingsnummer 20250623-0066, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.2.2°a)	Het lozen van huishoudelijk afvalwater afkomstig van: - Kantoorgebouw 9.387,52 m³/jaar - Hotel 12.680,00 m³ m³/jaar - Schoonmaakwater 200 m³/jaar	37267,52 m³/jaar	3
12.1.11°a)	Noodstroomgeneratoren: - noodstroomgenerator kantoor 250 kVA - noodstroomgenerator hotel 250 kVA - noodstroomgenerator plint: 400 kVA Met een totaal elektrisch schijnbaar vermogen van 900 kVA. De noodstroomgroepen zullen minder dan 500 bedrijfsuren actief zijn per kalenderjaar. Hierdoor moet het elektrisch (schijnbaar) vermogen maar voor 50% in rekening worden gebracht voor het bepalen van het totaal elektrisch (schijnbaar) vermogen.	450 kVA	3
12.2.2°	Transformatoren kantoor: 2x 1250 kVA hotel: 2 x 1.250 kVA	5000 kVA	2
151.2°	Stallen van motorvoertuigen die geen personenwagens, bromfietsen of motorfietsen zijn: - 5 vrachtwagens en 4 bestelbusjes - 23 intercitybussen - 1 ambulance	47 voertuigen	2
16.3.2°b)	Warmtepompen. Kantoor: - 2 lucht/water warmtepompen - 2 water/water warmtepompen	604 kW	2

	Hotel: - 3 water/water warmtepompen - 3 lucht/water warmtepompen Met een totaal geïnstalleerde totale drijfkracht van 604 kW.		
17.4.	Opslag van diverse gevaarlijke vloeistoffen in verpakkingen met een inhoudsvermogen van maximaal 30 liter of 30 kilogram, voor de goede werking van het zwembad: - 5x 25 l zwavelzuur (125 l) - 16 x 25 l natriumhydroxide (400 l) - 8 x 25 l PAC Sachtoklar (200 l) - 6 x 25 l NaOCl (150 l) - 1 x 25 l citroenzuur (25 l) - 2 x 25 l antiscalant (50 l)	950 liter	3
32.8.11°b)	Een zwembad op de 6 verdieping van het hotel met een oppervlakte van 95 m ²	95 m ²	2

voor een termijn van onbepaalde duur (IIOA 'ABD – Exploitatie').

§4. Aan de nv Brussels Airport Company, Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, wordt de vergunning verleend voor de uitvoeringsfase van het ABD-project ('ABD – Uitvoeringsfase') met inrichtingsnummer 20250623-0072, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.8.1°a)	Het lozen van bemalingswater aan een maximaal debiet van 432 m ³ /d of 18 m ³ /u	432 m ³ /dag	3
15.1.2°	Stelplaats voor materieel zoals dumpers, graafkranen, en overige gemotoriseerde voertuigen andere dan personenwagens Parkeerplaats op de werfinrichting voorzien voor maximaal 50 voertuigen.	50 voertuigen	2
53.2.2°b)	Het netto opgepompt volume voor de IIOA bedraagt 69.270 m ³ Het netto opgepompt volume per dag bedraagt maximaal 432 m ³ /d of 18 m ³ /u	69 270 m ³	2
61.2.2°	Tijdelijke opslag van uitgegraven bodem die voldoet aan de bepalingen voor het gebruik van bodemmateriële.	22.000 m ³	2

Voor een termijn van 10 jaar vanaf de start der werken voor wat betreft rubrieken 15.1.2° en 61.2.2° en een termijn van 5 jaar vanaf de start der werken voor wat betreft rubrieken 3.8.1°a) en 53.2.2°b) ('ABD – Uitvoeringsfase').

§5 Aan de nv Brussels Airport Company, Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, wordt de vergunning verleend voor volgende kleinhandelsactiviteiten:

Plan-aanduiding	Handeling	Beknopte beschrijving
ABD - luik kleinhandel	Nieuwe kleinhandels-activiteit (netto handelsopp. > 400m ²)	Kleinhandelsactiviteit met een totale netto handelsoppervlakte van 0 m² in bestaande toestand en 1131,602 m² in nieuwe toestand - verkoop van voeding bestaande toestand 0 m². Nieuwe toestand. 527,981 m²; - verkoop van goederen voor persoonsuitrusting bestaande toestand 0 m² Nieuwe toestand 243,240 m², - verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw. in bestaande en nieuwe toestand 0 m², - verkoop van vervoers- en transportmiddelen in bestaande en nieuwe toestand 0 m²; - verkoop van volumineuze goederen die niet vallen onder de eerste vier categorieën in bestaande en nieuwe toestand 0 m², - verkoop van niet-volumineuze goederen die niet vallen onder de eerste vier categorieën 0 m² in bestaande toestand en in nieuwe toestand 360,381 m²

Voor een termijn van onbepaalde duur

Art. 2. De plannen en het aanvraagdossier waarop dit besluit gebaseerd zijn, maken er integraal deel van uit

Art. 3. De omgevingsvergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden en/of lasten die moeten nageleefd worden:

§1. Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

1. De maatregelen in de archeologienota met referentienummer ID 33679, waarvan op 9 juli 2025 akte werd genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed, worden uitgevoerd overeenkomstig het programma geformuleerd in die archeologienota, inclusief de opgelegde voorwaarden, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013
2. In het volledige gebouw (onder- EN bovengronds) is ASTRID indoordekking aanwezig. Alle voorwaarden van het advies van ASTRID worden gevolgd.
3. De voorwaarden en maatregelen uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 30 september 2025 worden gevolgd.
4. De voorwaarden en maatregelen uit het advies van Infrabel van 26 november 2025 worden gevolgd.

5. De knijpopening op de regenwataanvoer naar het bufferbekken wordt aangelegd met als doel heeft om hemelwater vertraagd naar de infiltratiezone te brengen.
6. Bij werken in de nabijheid van zowel bovengrondse als ondergrondse installaties van Elia worden de nodige veiligheidsvoorschriften in acht genomen.
7. De voorwaarden en maatregelen uit het advies van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van 20 november 2025 worden gevolgd.

De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

- Bij het plannen van de werkzaamheden moet rekening gehouden worden met de locaties waar infiltratie voorzien wordt. Deze moeten vrijgehouden worden van zware belastingen om bodemverdichting te vermijden en om de infiltratiecapaciteit van het terrein maximaal te vrijwaren tijdens de werken.

§2. Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit met inrichtingsnummer **20230126-0058 (Terminal uitbreiding)**:

- a. Algemene en sectorale milieuvorwaarden van titel II en titel III van het VLAREM
De algemene en sectorale milieuvorwaarden staan in titel II en titel III van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II en titel III van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.
- b. Bijzondere milieuvorwaarden¹:
 - a. Geactualiseerde toestand:
 1. Geluid - Grondgeluid
 - a. Voordat de definitieve proefdraaiplaats aangelegd wordt, dus tot en met 1 januari 2027, is het proefdraaien enkel toegestaan op volgende locaties waarbij onderstaande voorkeursrangorde wordt gerespecteerd:
 - 1) Het proefdraaien is enkel toegestaan op de centrale proefdraaiplaats gelegen op de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y tussen 7 uur en 22 uur;
 - 2) Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 01 ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden bijvoorbeeld bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats;
 - 3) Outer 1, is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden indien voorgaande opties niet mogelijk zijn.

Nadat de proefdraaiplaats aangelegd is (uiterlijk vanaf 1 januari 2027) is het proefdraaien enkel toegestaan op volgende locaties waarbij onderstaande voorkeursrangorde wordt gerespecteerd:

- 1) Het proefdraaien is enkel toegestaan op de nieuwe centrale proefdraaiplaats tussen 7 uur en 22 uur;

¹ De termijnen vermeld in de bijzondere milieuvorwaarden van de inrichting met inrichtingsnummer 20230126-0058 starten vanaf 29 maart 2024, de datum van de basisvergunning van deze inrichting.

- 2) Indien deze niet gebruikt kan worden is dan is het gebruik van de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden bijvoorbeeld bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats,
- 3) Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 01 ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden als optie 1 en 2 niet mogelijk zijn bijvoorbeeld bij renovatiewerken van de 01/19,
- 4) Outer 1, is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie indien alle voorgaande opties niet mogelijk zijn.

Indien het proefdraaien plaatsvindt op een andere locatie, zijnde de centrale proefdraaiplaats gelegen op de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y (uiterlijk tot 1 januari 2027) of de nieuwe centrale proefdraaiplaats (vanaf 1 januari 2027) wordt dit maandelijks gerapporteerd aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving (omgevingsinspectie vbr@vlaanderen.be)

- b. De uitvoering van de volgende geluidswerende objecten, voorgesteld in het addendum milderende maatregelen wordt voltooid, binnen een termijn van vier jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning
 - i. lot 1'
 - 6.10.2.4.1.2 Afscherming tussen baan 07R en Zaventem Witte Cité,
 - 6.10.2.4.1.3 Afscherming tussen 07R/01 en Kerkhoflaan;
 - ii lot 2'
 - 6.10.2.4.1.4 Ter hoogte van het Noordoostelijk wachtbekken – extra afscherming naar Steenokkerzeel en “Groene” wijk.
- 2 Geluid – Wegverkeer
De exploitant voert een haalbaarheidsstudie uit om grondlawaai afkomstig van het bijkomend wegverkeersgeluid ter hoogte van de A201 te milderen. In deze studie wordt minstens het effect onderzocht van het plaatsen van geluidsafschermende objecten ten zuiden van de A201
- 3 Geluid – Luchtgeluid
De huidige toepasselijke exploitatiebeperkingen zowel federaal als gewestelijk geregeld worden gerespecteerd:
 - a. Voor de toepassing van de onder dit punt vermelde voorwaarden wordt verstaan:
 - i 'beweging': zowel het vertrek als de aankomst van een vliegtuig,
 - ii. ICAO bijlage 16' bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;
 - iii. 'IATA' : de International Air Transport Association,
 - iv. 'zomer': het zomerseizoen, zoals gedefinieerd door IATA;
 - v. 'winter' . het winterseizoen, zoals gedefinieerd door IATA;
 - vi 'IATA-seizoen' . een zomer of een winter,
 - vii 'vrijgestelde bewegingen'.
 - de opstijgingen en landingen van luchtvaartuigen voor het vervoer van de leden van de Belgische koninklijke familie, de federale regering, de gewest- en gemeenschapsregeringen en de buitenlandse koninklijke families, buitenlandse staatshoofden of regeringsleiders, de voorzitter en de leden van de Europese Commissie, op officiële dienstreis,

- de opstijgingen en landingen in verband met rampen of medische bijstand,
 - de opstijgingen en landingen in verband met militaire opdrachten,
 - de opstijgingen en landingen die plaatshebben in buitengewone omstandigheden zoals tijdens vluchten die het leven of de gezondheid van mensen en dieren rechtstreeks in gevaar brengen,
 - de landingen (en opstijgingen) van vluchten die wegens weersomstandigheden of andere redenen worden omgeleid naar de luchthaven;
- b. Berekening van de geluidshoeveelheid per beweging
- Voor de bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen wordt de geluidshoeveelheid per beweging (GB) met een nauwkeurigheid van één decimaal berekend als volgt:
- $$GB = 10^{((G - 85)/10)}$$
- waarin de variabele G =
- i. voor elke landing, het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingsmeetpunt, min 9 EPNdB;
 - ii. voor elke opstijging, de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, conform de voorschriften van ICAO bijlage 16.
- c. Met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, zijn de bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen die niet gecertificeerd werden volgens de normen van de ICAO bijlage 16, volume 1, deel II, hoofdstuk 3 (of hoofdstuk 4 of strengere normen), niet toegelaten tussen 23.00 uur en 5.59 uur, lokale tijd, op de luchthaven Brussel-Nationaal
- d. Behoudens de vrijgestelde bewegingen en behoudens uitzonderlijke gevallen die door de vliegtuigexploitant binnen twee werkdagen volgend op de vlucht behoorlijk worden verantwoord tegenover de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of zijn gemachtigde, wordt, wat betreft de opstijgingen, de toegestane maximale geluidshoeveelheid per beweging van een civiel subsonisch straalvliegtuig vastgesteld als volgt:
- i. 8,0 voor de tijdperiode tussen 23.00 en 5.59 uur lokale tijd,
 - ii. 12,0 voor de tijdperiode tussen 06.00 en 6.59 uur lokale tijd;
 - iii. 48,0 voor de tijdperiode tussen 07.00 en 20.59 uur lokale tijd,
 - iv. 24,0 voor de tijdperiode tussen 21.00 en 22.59 uur lokale tijd
- e. Behoudens de vrijgestelde bewegingen en behoudens uitzonderlijke gevallen die door de vliegtuigexploitant binnen twee werkdagen volgend op de vlucht behoorlijk worden verantwoord tegenover de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of zijn gemachtigde, wordt, wat betreft de landingen, de toegestane maximale geluidshoeveelheid per beweging van een civiel subsonisch straalvliegtuig vastgesteld als volgt:
- i. 8,0 voor de tijdperiode tussen 23.00 en 5.59 uur lokale tijd;
 - ii. 12,0 voor de tijdperiode tussen 06.00 en 6.59 uur lokale tijd,
 - iii. 24,0 voor de tijdperiode tussen 07.00 en 20.59 uur lokale tijd;
 - iv. 12,0 voor de tijdperiode tussen 21.00 en 22.59 uur lokale tijd.

- Opstijgingen boven het quota dat is vastgesteld voor de tijdperiode tussen 21 u. en 22.59 u., zijn toegestaan voor zover de maximale geluidshoeveelheid per beweging niet meer dan 26,0 bedraagt en naar rato van een jaarlijks maximum van 3 % van het totale aantal opstijgingen vanaf de luchthaven tijdens die tijdperiode.
- Opstijgingen boven het quota vastgesteld voor de tijdperiode tussen 23 u. en 5.59 u zijn toegestaan voor vliegtuigen waarmee op Brussel-Nationaal werd gevlogen tijdens het jaar 2008 en dit voor zover de maximale geluidshoeveelheid per beweging niet meer dan 12,0 bedraagt en met een jaarlijks maximum van 200 opstijgingen
- Landingen boven het quota vastgesteld voor de tijdperiode tussen 23 u en 5 59 u. zijn toegestaan, voor zover de maximale geluidshoeveelheid per beweging niet meer dan 12,0 bedraagt en met een jaarlijks maximum van 300 landingen per jaar
- De vliegtuigexploitant die wenst van de uitzonderingen bedoeld in bovenstaande artikelen te kunnen genieten, dient een aanvraag in, ten minste twee weken vóór de betrokken vlucht of vluchten, bij de Directeur-generaal van de Luchtvaart of zijn gemachtigde.

f. Seizoensquota

De geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tijdens de zomer tussen 23.00 lokale tijd en 5 59 lokale tijd, berekend met de formule en de toelichting zoals hiervoor vermeld, bedraagt maximaal 49 000 (31 weken).

De geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tijdens de winter tussen 23.00 lokale tijd en 5 59 lokale tijd, berekend met de formule en de toelichting zoals hiervoor vermeld, bedraagt voor de winter maximaal 35.000 (22 weken).

Indien op grond van de algemene IATA-regels de seizoenen met een week verlengd of verkort worden, worden de geluidsquota per seizoen verhoudingsgewijs aangepast.

De exploitant verstrekt aan de afdeling bevoegd voor de milieuhandhaving en aan de bestendige deputatie, ten laatste een maand na het einde van ieder IATA-seizoen, alle nodige inlichtingen om deze toe te laten na te gaan dat alle bewegingen welke effectief werden verricht gedurende de perioden waarin de geluidsquota van toepassing zijn, met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, geen geluidshoeveelheid hebben teweeggebracht die hoger is dan degene vastgesteld door de geluidsquota.

g. Het aantal beschikbare slots van 23 00 u tot 6.00 u lokale tijd, bedraagt per kalenderjaar maximaal 16.000 (waarvan 5 000 vertrekken)

Volgens verordening nr. 793/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van verordening nr 95/93/EG van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van 'slots' op communautaire luchthavens, is een 'slot' gedefinieerd als. "door een coördinator overeenkomstig deze verordening gegeven toestemming om op een welbepaalde datum en tijd de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke luchthaveninfrastructuur op een gecoördineerde luchthaven te gebruiken om te landen of op te

stijgen, zoals toegewezen door een coördinator overeenkomstig deze verordening”.

De vliegbewegingen die zijn vrijgesteld van slotcoördinatie zijn de volgende:

- i Opstijgen en landen van vliegtuigen met aan boord leden van de Belgische Koninklijke Familie, van de Belgische regeringen, van buitenlandse Koninklijke families en staatshoofden en leiders van buitenlandse regeringen, presidenten en commissarissen van de Europese Unie met officiële zending,
- ii Opstijgen en landen van vliegtuigen in het kader van militaire opdrachten,
- iii Vluchten voor ILS-kalibratie wanneer er dringende operationele behoefte voor bestaat;
- iv. Opstijgen en landen van vliegtuigen voor opdrachten in geval van rampen of voor medische hulp zoals voor medische transplantaties;
- v Noodvluchten voor politiediensten;
- vi. Opzoekings- en reddingsvluchten,
- vii Landingen uitgevoerd in geval van operationele uitwijking. Het daaropvolgende vertrek is ook vrijgesteld.

h. Met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, mag de coördinator van de luchthaven Brussel-Nationaal geen enkel slot voor opstijgingen tijdens de volgende periodes toewijzen.

- i. de nacht van vrijdag op zaterdag tussen 1 u en 6 u lokale tijd;
- ii. de nacht van zaterdag op zondag tussen 0 u en 6 u lokale tijd,
- iii de nacht van zondag op maandag tussen 0 u en 6 u lokale tijd.

4 Geluid – Luchtgeluid

a Voor onderstaande voorwaarden met betrekking tot geluid wordt er rekening mee gehouden dat de dag pas begint om 7u00 zoals gedefinieerd volgens de WHO-richtlijnen (WHO, 2009, Night Noise Guidelines for EU), nu ook opgenomen in artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM, i.e. dag (7u00 - 19u00), avond (19u00 - 23u00) en nacht (23u00 - 7u00).

b. Plafond op aantal bewegingen

Het aantal bewegingen per jaar is beperkt tot het aantal opgenomen in de tabel. De exploitant brengt de toezichthouder op de hoogte indien 80% van het plafond voor dat jaar is overschreden.

Jaar	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Totaal	218.000	226.000	229.000	232.000	232.000	234.000	237.000	240.000

c Stille weekendnachten

Met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, mag geen enkel slot voor landingen toegewezen worden tijdens de volgende periodes:

Vanaf het IATA zomerseizoen 2026	- De nacht van vrijdag op zaterdag tussen 1 u en 5 u lokale tijd - De nacht van zaterdag op zondag tussen 1 u en 5 u lokale tijd - De nacht van zondag op maandag tussen 1 u en 5 u lokale tijd
Vanaf het IATA zomerseizoen 2028	- De nacht van vrijdag op zaterdag tussen 24 u en 6 u lokale tijd - De nacht van zaterdag op zondag tussen 24 u en 6 u lokale tijd

	- De nacht van zondag op maandag tussen 24 u en 6 u lokale tijd
Vanaf het IATA zomerseizoen 2030	- De nacht van vrijdag op zaterdag tussen 23 u en 7 u lokale tijd - De nacht van zaterdag op zondag tussen 23 u en 7 u lokale tijd - De nacht van zondag op maandag tussen 23 u en 7 u lokale tijd

Voor landingen tijdens deze periodes geldt een vrijstelling voor landingen van luchtvaartuigen met een geluidshoeveelheid per beweging (GB) lager of gelijk aan 2

Met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, mag geen enkel slot voor opstijgingen toegewezen worden tijdens de volgende periodes:

Vanaf het IATA zomerseizoen 2028	- De nacht van vrijdag op zaterdag tussen 24 u en 6 u lokale tijd - De nacht van zaterdag op zondag tussen 24 u en 6 u lokale tijd - De nacht van zondag op maandag tussen 24 u en 6 u lokale tijd
Vanaf het IATA zomerseizoen 2030	- De nacht van vrijdag op zaterdag tussen 23 u en 7 u lokale tijd - De nacht van zaterdag op zondag tussen 23 u en 7 u lokale tijd - De nacht van zondag op maandag tussen 23 u en 7 u lokale tijd

Voor opstijgingen tijdens deze periodes geldt vanaf het IATA zomerseizoen 2030 een vrijstelling tussen 06 en 07 u lokale tijd voor opstijgingen van luchtvaartuigen met een geluidshoeveelheid per beweging (GB) lager dan 4.

d Marginaal conforme vliegtuigen

Met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen zijn de opstijgingen en de landingen van marginaal conforme vliegtuigen, gecertificeerd overeenkomstig 'Hoofdstuk 3' voorwaarden van ICAO bijlage 16 maar met een cumulatieve marge ten aanzien van deze normen van minder dan 13 EPNdB, tijdens de nacht (23 uur – 7 uur) niet meer toegelaten op de luchthaven Brussel-Nationaal vanaf het IATA zomerseizoen 2025

De cumulatieve marge is de in EPNdB uitgedrukte waarde die wordt verkregen door het bij elkaar optellen van de individuele marges (d.i. de verschillen tussen het gecertificeerde geluidsniveau en het maximaal toegestane geluidsniveau) op elk van de drie referentiegeluidsmeeptpunten zoals omschreven in volume 1, deel II, Hoofdstuk 3 van ICAO bijlage 16

e. Een reductie van het aantal ernstig gehinderden en het aantal ernstig slaapverstoorden (ten opzichte van het referentiejaar 2019):

Jaar	% vermindering van het aantal ernstig gehinderden (HA)	% vermindering van het aantal ernstig slaapverstoorden (HSD)
2028	-5%	-10%
2030	-10%	-15%
2032	-30%	-30%

Ter beoordeling van deze reducties zal door de exploitant jaarlijks het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden bepaald worden, rekening houdend met volgende randvoorwaarden.

- de procentuele vermindering wordt beoordeeld ten opzichte van het referentiejaar 2019,
- de bevolkingsgegevens per 1 januari 2022 worden gebruikt,
- het aantal ernstig gehinderden wordt berekend vanaf de drempelwaarde van Lden 45 dB met toepassing van de dosis-effectrelatie voor hoge mate van hinder (HA) zoals opgenomen in bijlage 2.2.4.3 van titel II van het VLAREM,
- het aantal ernstig slaapverstoorden wordt berekend vanaf de drempelwaarde van Lnight 40 dB met toepassing van de dosis-effectrelatie voor hoge mate van slaapverstoring (HSD) zoals opgenomen in bijlage 2.2.4.3 van titel II van het VLAREM,
- de geluidindicatoren Lden en Lnight worden berekend overeenkomstig de rekenmethode van bijlage 2.2.4.2 van titel II van het VLAREM.

f. Volgende contouren worden bijgevolg berekend en gekoppeld aan een actieplan met maatregelen door een erkend deskundige geluid.

- i. Jaarlijks worden de geluidscontouren (Lday, Levening, Lnight, Lden) bepaald voor het voorbije jaar volgens artikel 5.57.12 van titel II van het VLAREM, evenals het aantal potentieel sterk gehinderden (via Lden);
- ii. Bijkomend worden jaarlijks ook de geluidscontouren voor Lden > 45dB(A) en Lnight > 40 dB(A) bepaald waarbij het aantal potentieel ernstig gehinderden bij Lden > 45 dB(A) en het aantal ernstig slaapverstoorden bij Lnight > 40 dB(A), opgesplitst per gemeente, wordt bepaald met toepassing van de dosis-effectrelaties voor hoge mate van hinder (HA) en hoge mate van slaapverstoring (HSD) zoals opgenomen in bijlage 2.2.4.3 van titel II van het VLAREM,
- iii. Jaarlijks worden de frequentiecontouren bepaald voor L_{Amax} 60 dB(A) en 70 dB(A) voor dag (7u00-19u00), avond (19u00-23u00) en nacht (23u00-7u00)

De geluidscontouren en het algemeen actieplan met het voortgangsrapport worden jaarlijks door de exploitant in digitale vorm bezorgd aan de monitoringscommissie.

g. De exploitant verzamelt per kwartaal de volgende gegevens.

- i. een gedetailleerd overzicht van alle vliegbewegingen met vermelding van dag, uur, landing of opstijging, type toestel, de geluidshoeveelheid per beweging (GB), bestemming, gebruikte baan en gevolgde SID,
- ii. de radartracks per etmaal, voor de perioden van respectievelijk 06u00 tot 22u59 en van 23u00 tot 05u59, ter beschikking gesteld tot een hoogte van minstens 9.000 voet, met een geografisch bereik dat begrensd wordt door een vierkant met zijde 40 NM en middelpunt het geografisch referentiepunt (ARP) van de luchthaven;
- iii. de gedetailleerde, vluchtgerelateerde geluidsmetingen die de uitbater zelf uitvoerde

Deze gegevens worden eveneens jaarlijks door de exploitant in digitale vorm (als lijst en inleesbaar in een Geografisch Informatie Systeem) bezorgd aan de monitoringscommissie

h. De exploitant verleent de volle medewerking rond de uitwisseling van de geluidsgegevens en de verwerking ervan. Indien nodig (bijvoorbeeld bij gewijzigde vliegprocedures) worden aanpassingen aan het meetnet doorgevoerd

- 5 Lucht - Algemeen
 - a Tegen 2030 is 80% van de airside voertuigen (offroad) geëlektrificeerd of wordt een emissievrij alternatief naar uitlaatemissies toegepast
 - b Tegen 2030 worden geen NO_x-emissies uitgestoten door stookinstallaties

- 6 Lucht - Monitoring
 - a Het volledige voorgestelde monitoringplan (inclusief rapporteringemissies en meten luchtkwaliteit) wordt uitgevoerd zoals opgenomen in de omgevingsaanvraag (Monitoringsplan lucht.pdf). Indien de doelstellingen uit het monitoringplan niet gehaald worden, is de uitbater van de luchthaven ertoe gehouden binnen een termijn van 6 maanden een actieplan op te stellen met aanvullende milderende maatregelen om de doelstelling te behalen. Het actieplan wordt gecommuniceerd aan de monitoringscommissie en wordt op hetzelfde ogenblik geïmplementeerd.
 - b. Meetprogramma luchtkwaliteit en zorgwekkende stoffen:
De exploitant zal conform het monitoringplan lucht (Monitoringsplan lucht.pdf) een meetprogramma (duurtijd, locaties, meettechniek.) voor continue metingen van luchtkwaliteit en screeningsprogramma's van zorgwekkende stoffen naar luchtkwaliteit uitwerken binnen een termijn van 6 maanden na het verlenen van de vergunning. In het voorstel wordt de huidige meetpost van het meten van de luchtkwaliteit zoveel mogelijk behouden. Bij de representativiteit van de nieuwe meetposten wordt vooropgesteld de maximale blootstelling naar de omgeving te monitoren. Het meetprogramma en de meetmethodiek en eventuele wijzigingen van het meetprogramma gebeurt in overleg met VMM. Het voorstel van wijziging van het meetprogramma en/of methodiek voor het monitoren van luchtkwaliteit in de directe omgeving wordt gemotiveerd. De monitoringskosten worden gedragen door de exploitant.
 - c Meetverplichting luchtkwaliteit.
De exploitant meet de luchtkwaliteit in de nabije woonomgeving. De exploitant start de metingen 12 maanden nadat de vergunning wordt verleend.
Volgende elementen moeten in het meetprogramma opgenomen worden:
 - i. Automatische metingen gebeuren door een ISO 17025- geaccrediteerd labo en volgens de EN-normen;
 - ii De klassieke luchtpolluenten NO_x, PM_{2.5}, PM₁₀ en UFP gemeten, zoals vooropgesteld in het monitoringsplan lucht;
 - iii. De meetfrequentie is continue,
 - iv. De ruwe en verwerkte resultaten worden gerapporteerd aan VMM (advisering_lucht@vmm.be en labo.antwerpen@vmm.be).
 Jaarlijks wordt getoetst aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Het aantal inwoners dat blootgesteld is aan een overschrijding van deze normen wordt gerapporteerd. Dit kan enkel met behulp van modellering.
 - d. Meetverplichting voor screeningscampagne zeer zorgwekkende stoffen:
De exploitant voert screeningscampagnes uit van zeer zorgwekkende stoffen (formaldehyde, 1,3 butadien, naftaleen, 1-methyl naftaleen, 2-methylnaftaleen, crotonaldehyde en benzeen) rondom de luchthaven.
Volgende elementen worden opgenomen.
 - i. De selectie van ZKS zal jaarlijks geactualiseerd worden op basis van voortschrijdend wetenschappelijk inzicht. Op basis van een afwegingskader (samenstelling van de brandstof, frequentie van voorkomen op de luchthaven Brussel-Nationaal) zal de lijst van prioritaire stoffen van ZKS worden geactualiseerd.

- II De resultaten voor beoordeling worden voorgelegd aan de monitoringscommissie, dat zo nodig aanbevelingen zal doen naar het verder monitoren van deze ZZS in de omgevingslucht.
- III De ruwe en verwerkte resultaten worden gerapporteerd aan VMM (advisering_lucht@vmm.be en labo.antwerpen@vmm.be).
- e Gedurende een periode van 1 jaar na het verlenen van de vergunning worden immissiemetingen uitgevoerd van bijkomende belangrijke parameters van luchthavenactiviteiten zoals EC, lood, VOS, PAK's, SO₂, CO, CO₂, CH₄ en N₂O. Het immissiemeetplan (tijdsperiode, aantal meetposten, parameters, en gezondheidkundige toetsingswaarden) wordt voor de start van de metingen voorgelegd aan de monitoringscommissie. De MER-deskundige formuleert op basis van zijn/haar bevindingen over de relevantie van dergelijke immissiemetingen ook een voorstel tot het opnemen van bijkomende parameters en al dan niet-periodieke herhaling van dergelijke metingen.
- f De exploitant bezorgt jaarlijks (voor 15 april van het kalenderjaar) een evaluatierapport aan de monitoringcommissie waarin wordt opgelijst in welke mate de maatregelen en doelstellingen concreet zijn uitgevoerd om de emissies en immissies van het voorgaande kalenderjaar te beperken en welke reductie zij teweegbrengen.

In dit rapport toont een erkend deskundige lucht kwantitatief aan dat de getroffen maatregelen ervoor zorgen dat:

- i de emissiejaarvracht stikstofoxide (NO_x) niet hoger ligt dan 1050 ton NO_x in 2030 en 1078 ton NO_x in 2025 zoals bepaald in het project-MER. Indien blijkt dat deze waarde overschreden wordt, dan wordt de evaluatienota uitgebreid met een plan van maatregelen die ervoor moeten zorgen dat deze verplichting nageleefd wordt.
- ii de Europese luchtkwaliteitsnormen van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) in de directe omgeving van de luchthaven niet overschreden worden. Indien een overschrijding wordt vastgesteld, dan wordt deze nota uitgebreid met een plan van maatregelen die ervoor moeten zorgen dat deze verplichting volledig nageleefd wordt. Dit plan omvat één of meer van de volgende maatregelen voor wegtransport: remote sensing van vrachtwagens en bijkomende stimulansen voor een modal shift, voor vliegverkeer: bijstelling van tarifiering van vliegtuigtaksen om een vergroening van de vloot te realiseren.

7. Lucht - Mobiliteit

- a. Er wordt een mobiliteitsplan (Sustainable Airport Mobility Plan) opgemaakt. De resultaten van de monitoring van dit mobiliteitsplan worden ter bespreking voorgelegd aan de monitoringcommissie. Deze monitoring omvat ook de afwikkeling van het kruispunt A201 met de N261 tijdens zowel de ochtend- als avondspits, monitoring van de bezettingsgraad van parkeervoorzieningen voor auto's, monitoring van de bezettingsgraad van parking P72 en parkeren van vrachtwagens in de omgeving (onder andere parking in Peutie) en monitoring vrachtverkeer op de E19 en ten zuiden van het op- en afrittencomplex 12 'Vilvoorde- Luchthavenlaan'. Indien uit de monitoring blijkt dat de vooropgestelde doelen uit het mobiliteitsplan niet gehaald worden, zal BAC bijkomende maatregelen nemen om de doelen wel te realiseren.
- b. Indien voor het project het tussentijdse target voor de modal split van 55% autoverkeer in 2032, respectievelijk 50% autoverkeer in 2040 nog niet wordt gehaald, is de uitbater van de luchthaven ertoe gehouden om binnen de 6 maanden een actieplan op te stellen om duurzame modi bijkomend te

stimuleren Dit actieplan bevat minstens maatregelen die de aanvrager zelf kan uitvoeren en waarbij volgende genoemde initiatieven niet limitatief zijn: het verhogen van het parkeertarief, het toekennen van een korting wanneer van het openbaar vervoer gebruikt wordt gemaakt, in samenwerking met de relevante instanties de diabolotoeslag afschaffen. Het actieplan wordt gecommuniceerd aan de monitoringscommissie en wordt op hetzelfde ogenblik geïmplementeerd

- c De werking van het systeem van de tijdssloten wordt geëvalueerd om de impact van het vrachtverkeer te bepalen. Indien zou blijken dat deze een negatieve impact heeft, wordt er gezocht naar alternatieven. De bezettingsgraad van P72 en het parkeren van vrachtwagens in de omgeving wordt op regelmatige tijdstippen opgevolgd. Indien zou blijken dat er een structureel te kort is aan parkeerplaatsen op P72 en/of vrachtwagenparkings in de buurt of er overlast zou ontstaan door vrachtwagens op het openbaar domein, wordt er gezocht naar bijkomende buffercapaciteit

8. Monitoringcommissie

- a Er wordt een monitoringscommissie opgericht die de vooruitgang zal opvolgen met betrekking tot de milderende maatregelen die zijn opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag en het bijhorende project-MER, op basis van de gespecificeerde monitoringparameters. Deze opvolging zal ervoor zorgen dat de milderende maatregelen door BAC worden uitgevoerd en de vooropgestelde doelen worden behaald. Zo nodig zal tussentijds worden bijgestuurd en zullen bijkomende acties worden bepaald. Jaarlijks zal een evaluatierapport van emissies, immissies en de impact van maatregelen opgemaakt worden door een erkend deskundige. Dit rapport wordt besproken en geëvalueerd door de monitoringscommissie. Aan de monitoringscommissie zal jaarlijks door BAC een 'geactualiseerd' monitoringplan (inclusief concrete geplande acties en status van lopende acties) voorgelegd worden. Indien de vooropgestelde doelstellingen niet gehaald worden, worden er door BAC aanvullende acties genomen, zodat de doelstellingen gehaald worden op zo'n kort mogelijke termijn.

- b In de monitoringscommissie worden minstens volgende overheden uitgenodigd:

- i. de afdeling GOP, de afdeling BJO en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving,
- ii de VMM (Kern Lucht);
- iii. Departement Zorg,
- iv. Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- v. De gemeenten Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem.

Daarnaast kunnen ook andere (eventueel externe) deskundigen of wetenschappelijke en technische experts worden uitgenodigd op voorstel van één van de leden van de monitoringscommissie

- c Deze commissie is zelf verantwoordelijk voor de aanduiding van een voorzitter.
- d. De monitoringscommissie vergadert jaarlijks. De eerste vergadering gaat door ten laatste 1 jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning. De exploitant neemt het initiatief voor het organiseren van deze vergadering.
- e. Deze commissie kan op geen enkele wijze taken van handhaving of vergunningverlening van daartoe bevoegde overheden overnemen

9. Klimaat

De scope 1 en 2-emissies worden gereduceerd met als doel dat BAC klimaatneutraal is tegen 2030 voor wat betreft de grondactiviteiten.

10 Geur

Om geuremissie te voorkomen of indien dat niet haalbaar is, te verminderen wordt binnen een termijn van 24 maanden na het verlenen van de omgevingsvergunning een geurbeheersplan opgezet en ingevoerd. Het geurbeheersplan wordt geïmplementeerd in het milieubeheersysteem en omvat de volgende elementen.

- een protocol met acties en termijnen,
- een protocol voor de monitoring van geur,
- een protocol voor de reactie op geconstateerde geurincidenten met bijzondere aandacht voor klachten,
- een programma ter voorkoming en beperking van geuren, ontworpen om de bronnen te bepalen, de karakterisering van de bijdragen van de bronnen en de invoering van preventieve of beperkende maatregelen.

11 Bodem

Er wordt geen PFAS- of PFOS-houdend blusschuim gebruikt of opgeslagen op de site.

12 Water.

- a De exploitant voert voor de zuidwest-zone van het luchthaventerrein een hemelwaterstudie uit, waarin de in artikel 4.2.1.3 van titel II van het VLAREM vermelde voorkeur-afvoerwijzen voor hemelwater onderzocht worden en een concrete timing wordt voorgesteld voor de uitvoering van de voorgestelde aanpassingen. Het rapport van deze studie wordt uiterlijk 1 jaar na het verlenen van de vergunning bezorgd aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving (gop.vbr.omgeving@vlaanderen.be), de VMM (Water – Lucht (Industrie)) (vergunningen@vmm.be) en betrokken gemeentebesturen
- b De exploitant onderzoekt de mogelijkheden om opgevangen hemelwater ter beschikking te stellen voor diverse actoren uit de omliggende luchthavengemeenten ter bevordering van hergebruik
- c. De exploitant onderzoekt de mogelijke plaatsing van coalescentiefilters aan de KWS-afscheiders om het zuiveringsrendement te verhogen. Deze studie en uitvoeringstermijn wordt bezorgd aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving (gop.vbr.omgeving@vlaanderen.be) binnen een termijn van 1 jaar na het verlenen van de vergunning
- d Binnen een termijn van 3 maanden na het verlenen van de vergunning wordt een actieplan opgesteld, omvattende onderstaande opgenomen maatregelen/studies met betrekking tot het lozen van hemelwater op oppervlaktewater.
 1. Opmaak van een globaal waterplan;
 2. Periodieke monitoring van de kwaliteit van het influent en effluent van de verschillende waterstromen van de bekken;
 3. Monitoring (bronmaatregelen) van de-icing-activiteiten: enkel de-icen op locaties die aangesloten zijn op de-icing systeem, opvolgen verbruiken glycol/formiaat, verbruiken formiaat verminderen (frequente controles, temperatuur sensor), voorspellen first flush (periode regen/ door na winter), operationele procedures en maatregelen om first flush maximaal te capteren uitbreiden (regenval),
 4. Labotesten met betrekking tot de afbreekbaarheid van de gebruikte de-icingproducten;
 5. Audit werking KWS-afscheiders en opstellen/bijhouden van een permanent onderhouds- en controleplan van alle KWS-afscheiders en coalescentiefilters;

- 6 Reinigen afvoerkanalen hemelwater/de-icingwater naar het Vogelzangwachtbekken,
- 7 Implementeren van de resultaten van de labotesten op het werkelijke waterhuishoudingssysteem. verhogen biologische afbraak de-icingproducten door middel van toevoeging bacteriën, aanpassen verblijftijd en beluchting in bekkens, online sturing van verblijftijd en beluchting bekkens door middel van sensoren + uitwerking sturing die eerst door buffering/beluchting de stoffen biologisch omzet, waarna het water kan geïnfilteerd worden;
- 8 Infrastructurale aanpassingen aan het opvangsysteem van het de-icingwater om zo de capaciteit te vergroten, dit voor het opvangen en bufferen van de first-flush-hoeveelheden,
9. Uitvoering van studies in verband met het verhogen van het zuiveringsrendement van de WZI;
- 10 Inzetten op extra infiltratiemogelijkheden en afkoppeling hemelwater
11. Onderzoek naar de haalbaarheid van (1) het toevoegen van bacteriën in de zandvang als nabehandeling van het water in het Vogelzangwachtbekken, indien acties in het Noordoostelijk wachtbekken, zoals bijkomende beluchting niet voldoende blijken en (2) de aanleg van een rietveld of een beperkte beluchting in het Vogelzangwachtbekken

De uitvoering van deze maatregelen en studies gebeurt binnen een termijn van 2 jaar na het verlenen van de vergunning.

- e Het globale afwateringssysteem wordt opnieuw gedimensioneerd, waarbij er rekening wordt gehouden met zowel de wijzigende klimatologische omstandigheden (bij geen uitbreidingen van de verhardingen) als met de bijkomende extra verhardingen (indien deze gerealiseerd worden).
- f De exploitant onderzoekt de mogelijkheden tot ontharding als compensatie voor de bijkomende verharding, waarbij het uitgangspunt - waar mogelijk - ontharding is.
- g Voor elk lozingspunt wordt een afzonderlijke controlevoorziening voorzien die geschikt is voor bemonsteringsdoeleinden, waar geen vermenging plaatsvindt met andere afvalwaterstromen, en die goed bereikbaar en toegankelijk is.
- h. Elke bijkomende aan te leggen verharding voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening Hemelwater en de provinciale verordening Hemelwater. Dit wordt gestaafd met een rekennota en uitvoeringsplannen voor de vereiste maatregelen

13. Gezondheid

- a. Na een periode van 5 jaar na het verlenen van de vergunning worden éénmalige metingen ter controle uitgevoerd waarbij de verschillende aspecten (geluid en trillingen, lucht, geur, bodem, klimaat, (niet-limitatieve lijst)) opnieuw worden beoordeeld, en waarbij dit kan doorvertaald worden naar een (nieuwe) gezondheidkundige impactinschatting (health impact assessment) Deze gezondheidkundige impactinschatting wordt uitgevoerd door een erkend MER-deskundige in de discipline mens-gezondheid, vermeld in artikel 6, 1°, d) 1) van het VLAREL. Vooraleer er gestart wordt met de gezondheidkundige inschatting wordt een plan van aanpak besproken met het Departement Zorg. De uitgewerkte gezondheidkundige inschatting en daaruit voortvloeiende eventuele aanbevelingen (met timing van uitvoering) worden binnen een termijn van 5 jaar na het vergunningsbesluit voorgelegd aan het Departement Zorg, de afdeling GOP en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving en de

gemeentebesturen van Kortenberg, Steenokkerzeel, Zaventem en Machelen. De MER-deskundige formuleert op basis van zijn/haar bevindingen over de relevantie van dergelijke health impact assessment ook een voorstel tot al dan niet periodieke herhaling ervan

14. Communicatie

- a. De exploitant maakt een communicatieplan op in samenwerking met een onafhankelijk communicatiebureau. Het communicatieplan heeft minstens tot doel een procedure uit te werken om tot een vlotte doorstroming van de klachten te komen, inclusief een correcte behandeling en antwoord op de zo kortst mogelijke termijn. De gevoerde communicatie zelf kan onder begeleiding van dit communicatiebureau gebeuren, maar dit is niet verplicht.

Het bestaande klachtenmeldpunt en aanspreekpunt maken onderdeel uit van het communicatieplan, evenals een jaarlijks overlegmoment met de bevolking en de betrokken overheidsinstanties. De verslagen van dit overlegmoment liggen steeds ter inzage bij de gemeentebesturen. De exploitant communiceert zowel intern als extern. Er kan gebruik gemaakt worden van de leidraad 'Communiceren met uw burens', co-uitgegeven door het Departement Zorg (<https://vlaamselogos.be/content/leidraadcommuniceren-met-uw-burens>)

- b. De exploitant organiseert jaarlijks een overlegcommissie die als doel heeft de omwonenden en lokale besturen en middenveld in te lichten over de uitgevoerde en nog uit te voeren milderende maatregelen en om de klachten van de omwonenden en lokale besturen en middenveld te bespreken.

Deze overlegcommissie bestaat uit

- i. Maximaal 8 vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten (Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem),
- ii. 2 vertegenwoordigers van de afdeling GOP van het Departement Omgeving;
- iii. Maximaal 8 vertegenwoordigers van de omwonenden aangeduid door elk van de gemeentelijke milieuadviesraden van de omliggende gemeenten;
- iv. 1 vertegenwoordiger van de Bond Beter Leefmilieu;
- v. Maximaal 4 vertegenwoordigers van BAC;
- vi. Desgevallend kunnen erkende deskundigen of betrokken adviesinstanties worden uitgenodigd.

Minstens volgende documenten worden ter beschikking gesteld aan deze commissie.

- i. de meetgegevens van het geluidsmeeetnet;
- ii. de vluchtgerelateerde meetgegevens;
- iii. het milieubeleidsplan;
- iv. het jaarlijks voortgangsrapport.

Deze commissie kan op geen enkele wijze taken van handhaving of vergunningverlening van daartoe bevoegde overheden overnemen.

15. Landschap

Geluidsafschermende objecten aan de randen van het projectgebied worden zoveel mogelijk beplant/begroeid om de landschappelijke inpasbaarheid van deze objecten in de directe omgeving te verhogen.

De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten.

1. Bij het plannen van de werkzaamheden moet rekening gehouden worden met de locaties waar infiltratie voorzien wordt. Deze moeten vrijgehouden worden van zware belastingen om bodemverdichting te vermijden en om de infiltratiecapaciteit van het terrein maximaal te vrijwaren tijdens de werken.
2. Met betrekking tot lucht.
 - a. Het schrappen van de diabolotoeslag kan bijdragen aan de beoogde modal shift en vormt daarmee een belangrijk aandachtspunt voor mobiliteit, lucht en gezondheid;
 - b. Incentives naar extra aanbod van openbaar vervoer zowel via bus/tram en trein tijdens de langdurig geplande werken R0;
 - c. Gezien de toename van circa 43% van vrachtverkeer ten gevolge van de luchthaven wordt aanbevolen via remote sensing structureel controles uit te voeren inzake de emissie-uitstoot op de voornaamste verkeerstrajecten naar de luchthaven. Indien uit de meetcampagne(s) blijkt dat er een aanzienlijke uitstoot is van wegverkeersemisies van vrachtwagens naar en van de luchthaven zijn maatregelen nodig om deze frauduleuze praktijken aan te pakken,
 - d. Het optimaliseren van de startbanen (L25 – Kortenbergh) kan mogelijks lokale milieueffecten naar omwonenden verminderen;
 - e. Onderzoek naar ontsluitingsmogelijkheden om de sterk belaste R0 te ontlasten is aangewezen,
 - f. Onderzoek naar de toepasbaarheid van 'Mist cap' om de verspreiding van fijn stof te verminderen wordt aanbevolen,
 - g. De evolutie van e-fuels en de implementeerbaarheid wordt verder opgevolgd;
 - h. Hanteren van gedifferentieerde vliegtuigtaksen als hefboom om de vliegtuigmaatschappijen aan te moedigen om met een zuiniger en schonere vloot de luchthaven van Zaventem te betreden.
 - i. Er wordt blijvend ingezet op een fuel switch (SAF's, waterstof en elektriciteit) waarbij rekening wordt gehouden met synergiën tussen de disciplines lucht en klimaat.
3. Met betrekking tot bodem:
 - a. Het is aangewezen dat er een globaal inrichtingsplan voor de luchthaven wordt opgemaakt, waarbij de verontreinigde zones worden opgenomen, samen met de te ontharden zones. Een sanering zal gebeuren op het ogenblik dat er een heraanleg of afbraak wordt gevraagd.
 - b. De wettelijke termijnen zoals beschreven in het Bodemdecreet, worden gevolgd voor de uitvoering van (1) een hertoetsing van de resultaten uit voorgaande onderzoeken ter hoogte van het Vogelzangwachtbekken, (locatie 9), NO-wachtbekken (locatie 10), Trawoolbeek (locatie 11) en (2) geplande bijkomende bodemonderzoeken voor gebouw 128 (oude brandweerkazerne Noord) en gebouw 102 (oud oefenterrein brandweer, huidige opslagplaats W-OPS)
4. Met betrekking tot gezondheid
 - a. De exploitant verleent haar medewerking aan het opvolgtraject waar door middel van een langdurige gezondheidssurveillance (gezondheidsmonitoring), de gezondheidsschade van de luchthaven op de omgeving (omwonenden) via humane monitoring en surveillance opgevolgd wordt, dit met het oog op het behalen van interimtargets waar een handelingskader (actieplan) aan verbonden is en waarbij de uitbater zich engageert in het uitvoeren van milderende/flankerende maatregelen. Men baseert zich hiervoor op het

onderzoeksrapport van VITO-Sciensano-PIH; te onderzoeken gezondheidsspoor Brussel-Nationaal.

- b. Indien de gewestelijke en federale overheden het initiatief nemen om een epidemiologische studie op te starten om de daadwerkelijke gevolgen van biologische stressoren gelinkt aan het vliegverkeer voor de gezondheid van de bewoners op wetenschappelijke wijze te onderzoeken, verleent BAC hieraan haar medewerking.

Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit met inrichtingsnummer **20250623-0066 (ABD exploitatie)**:

- a. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM
De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.
- b. Bijzondere milieuvoorwaarden:
 1. Het zwembad is alleen toegankelijk voor hotelgasten en mag niet opengesteld worden voor derden.
 2. Er wordt een intern reglement opgesteld waarin wordt opgenomen dat hotelgasten moeten douchen, alvorens het zwembad te gebruiken.
 3. Voorafgaand aan de 1ste ingebruikname van het zwembad wordt een kleurproef uitgevoerd om het doorstromingspatroon en de watercirculatiesysteem van het zwembad te testen, cfr. artikel 5.32.8.2.1.7. van titel II van het VLAREM. De kleurproef dient bezorgd te worden aan het Departement Zorg (recreatiewater@vlaanderen.be).
 4. Voorafgaand aan de 1ste ingebruikname van het zwembad wordt de volgende informatie bezorgd aan het Departement Zorg (recreatiewater@vlaanderen.be):
 - Het contract met een erkend labo voor de maandelijkse staalnames en resultaten van de staalnames;
 - Voorbeeld van logboek met resultaten van de eigen dagelijkse metingen, filterspoelingen, onderhoud van het zwembad, waterverbruik, dagelijkse bezetting, incidenten, verbruik chemicaliën;
 - Definitief flowschema;
 - Verklaring flowbeveiliging ifv toevoeging chemicaliën zwembadwater;
 - Inrichtingsplan met aanduiding van alle waterpartij;
 - Verslagen wateranalyse;
 - Keuringsverslag AREI, chemicaliënopslag, brandblustoestellen en noodverlichting;
 - Technische fiche PBM's en oogdouche bij chemicaliënopslag ;
 - Legionellabeheersplan ;
 - Procedureboek met aanduiding van de taken en verantwoordelijkheden van de personeelsleden, zowel bij gewone werking als in noodsituaties, evt. met toezichtsplan;
 - Intern reglement.

Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit met inrichtingsnummer **20250623-0072** (ABD werffase):

- a. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM
- De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.
- b. Bijzondere milieuvoorwaarden:
1. In uitvoering van de afwijkmogelijkheid voorzien in art. 5.53.6.1.3, §2, 2de lid, van titel II van het VLAREM mag bemalingswater weer in de ondergrond gebracht worden via een infiltratiebekken als de totale concentratie aan pesticiden met inbegrip van de relevante metabolieten die naar alle waarschijnlijkheid kunnen voorkomen, max. 0,5 µg/l bedraagt.
 2. In aanvulling op het vijfde lid van art. 5.53.6.1.6 van titel II van het VLAREM moet het bemalingswater voor opstart op het punt waar het bemalingswater de bemalingsinstallatie (met inbegrip van een zandfilter, beluchtings- of bezinkingsbak) verlaat ook geanalyseerd worden op de totale concentratie aan pesticiden met inbegrip van de relevante metabolieten via de LC-MS methode (WAC/IV/A/027). De verdere monitoring gebeurt als volgt:
 - Bij inzet van een waterzuivering gebeurt de analyse op het effluent van de waterzuivering als volgt: in de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling.
 - Voor het bemalingswater dat niet behandeld wordt in een waterzuivering, wordt de analyse op pesticiden wekelijks herhaald gedurende de eerste maand en vervolgens maandelijks (zonder verplichte stillegging van de bemaling in afwachting van de resultaten) zo lang de bemaling actief is.
 3. Voor de parameter arseen in het bemalingswater, geldt een lozingsnorm van 50 µg/l op de interne RWA-riolering.
 4. In afwijking van artikel 5.61.2, §2, van titel II van het VLAREM, dient geen weegbrug geplaatst te worden. In de plaats daarvan worden de afgevoerde vrachten bijgehouden in een logboek op basis van de weegsystemen op de vrachtwagens.
 5. Om stofvorming te voorkomen wordt een stofverantwoordelijke aangesteld welke dagelijks de volgende maatregelen controleert tijdens de aanlegfase:
 - Het bevochtigen van de terreinen bij droog en winderig weer door middel van verneveling van water;
 - Een snelheidsbeperking om opwaaien van stofemissies te voorkomen;
 - Frequentie reiniging van de wegen met natte veegwagens bij het vaststellen van visuele verontreiniging van het wegdek.

Met betrekking tot de kleinhandelsactiviteiten:

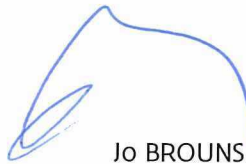
1. De kleinhandelsactiviteiten zijn enkel toegelaten wanneer ze ondersteunend zijn aan de luchthavenactiviteiten.

Art.4. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in de gevallen en overeenkomstig de voorwaarden vermeld in de artikelen 99 en 101 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014.

Brussel,

17 DEC 2025

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw


Jo BROUNS

Vlaams Minister van Economie, Innovatie en Industrie, Buitenlandse Zaken, Digitalisering en
Facilitair Management

Getekend door: Diependaele Matthias An
Getekend op: 2025-12-11 15:57:52 +01:0
Reden: Ik keur dit document goed

Diependaele Matthias  Vlaamse
overheid

Matthias DIEPENDAELE

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

U heeft hiervoor een vervalt termijn van 45 dagen die ingaat de dag na de betekening van deze beslissing.

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend. Dit betekent:

1. hetzij via het digitaal loket van de Vlaamse Bestuursrechtscolleges
<https://www.dbrc.be/digitaal-loket-van-de-vlaamse-bestuursrechtscolleges>

2. hetzij per aangetekende brief gericht aan:
Raad voor Vergunningsbetwistingen
p/a Dienst van de Bestuursrechtscolleges
Koning Albert II-laan 15 bus 130
1210 Brussel

3. hetzij door neerlegging ter griffie op het hierboven vermelde adres.
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Een afschrift van het verzoekschrift ter informatie bezorgen aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft).

Het verzoekschrift moet in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoekende partij, de gekozen woonplaats in België, een telefoonnummer en een e-mailadres;
- de naam en het adres van de verweerder;
- het voorwerp van het beroep of bezwaar;
- een uiteenzetting van de feiten en de ingeroepen middelen;
- een omschrijving van het belang van de verzoeker
- een inventaris van de overtuigingsstukken.

U bent een rolrecht verschuldigd bij het indienen van het verzoekschrift van

- 200 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot vernietiging;
- 100 euro bij het indienen van een verzoekschrift tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid.

De procedure voor de Raad van Vergunningsbetwistingen wordt geregeld in het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges, het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges.

Meer uitleg vindt u op de website van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (<http://www.dbrc.be/vergunningsbetwistingen>)