

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning
en -projecten (GOP)
www.omgeving.vlaanderen.be

Dossiernummer: OMV_2025093073
Projectinhoudversie (PIV): 5
Inrichtingsnummer: //
Ondernemingsnummer exploitant: 0890082292

////////////////////////////////////
**Besluit van de gewestelijke omgevingsambtenaar over de
omgevingsvergunningsaanvraag voor Enabling works in kader
van HUB 3.0**
////////////////////////////////////

Aanvrager: BRUSSELS AIRPORT COMPANY

Exploitant: //

Rechtsvorm: NV

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

De aanvraag gaat over Enabling works in kader van HUB 3.0.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

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



De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen, betreffende Luchthaven Brussel Nationaal:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
VH07b	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Inrichten bijkomende werfzone voor twee jaar
VH07a	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Inrichten werfzone voor twee jaar
VH06b	Nieuwbouw of aanleggen	Een stalen buitentrap wordt ingeplant naast de nieuwe liften (VH06a) voor onbepaalde duur
VH06a	Nieuwbouw of aanleggen	Er worden 2 liften geplaatst tussen Frontpark 1 en het Sheraton hotel voor onbepaalde duur
VH05	Bouwen of herbouwen	Een nieuwe luifel wordt geplaatst voor twee jaar
VH04b	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Een grond gebruiken voor het stallen van 106 personenwagens voor twee jaar
VH04a	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Wijziging infrastructuur bestaande parking P16 voor twee jaar
VH03c	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Om te kunnen voorzien in de eisen opgelegd door de geldende verordening hemelwater, zal de huidige groenzone uitgebreid en verlaagd aangelegd worden in de nieuwe situatie. Voor het verlagen van het maaiveld ter hoogte van deze zone, wordt dan ook een reliëfwijziging aangevraagd. Over een oppervlakte van 74,88 m² wordt het niveau met gemiddeld 0,40m verlaagd. Dit betekent een grondverzet van ongeveer 29,95m³. De nieuwe groenzone wordt op zo'n manier aangelegd dat de helling niet meer dan 2% bedraagt en hemelwater ter plaatse kan infiltreren. Terreinprofiel TP4 maakt duidelijk wat de bedoeling is van deze reliëfwijziging.
VH03b	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructie	Nieuwbouw van exit gates voor onbepaalde duur
VH03a	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Wijziging bestaande verharding voor onbepaalde duur
VH02b	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Regularisatie infrastructuur bestaande drop-off voor twee jaar
VH02a	Bouwen of herbouwen	Regularisatie en wijziging bestaande luifel drop-off voor een jaar
VH01	Bouwen of herbouwen	Regularisatie licht afwijkende uitvoering bestaand parkeerdeck P31 tot 03 december 2032

Wijzigingen van de aanvraag

Historiek projectinhoudversies (PIV):

PIV	Status	Overgemaakt op	Officieel op
PIV 3	Inactief	3 november 2025	4 november 2025
PIV 4	Officieel	12 december 2025	15 december 2025
PIV 5	Officieel	19 januari 2026	20 januari 2026

De officiële projectinhoudversie (PIV3) werd op 3 november 2025 overgemaakt. Via deze projectversie wordt het sloopopvolgingsplan overgemaakt. Er zijn geen inhoudelijke wijzigingen aan het dossier uitgevoerd. Er werd enkel 1 bijkomend document opgeladen bij het onderdeel projectinhoud.

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 4 november 2025 het wijzigingsverzoek aanvaard zonder de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek. Voor de wijziging van de aanvraag is geen nieuw openbaar onderzoek vereist omdat de wijziging geen afbreuk doet aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening; de wijziging tegemoet komt aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend; en de wijziging geen schending van de rechten van derden met zich meebrengt. Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

De officiële projectinhoudversie (PIV4) werd op 12 december 2025 overgemaakt. De ingediende wijzigingen in Projectinhoudversie 4 zijn het gevolg van het voorwaardelijk gunstig advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) van 24 november 2025. De aanpassingen hebben tot doel de waterhuishouding op een meer duurzame en natuurlijke wijze te organiseren door het hemelwater van de verharde oppervlakken te laten infiltreren in een verlaagde groenzone op eigen terrein, in plaats van via ondergrondse infiltratiekratten.

Op grond van artikel 64 van het Omgevingsvergunningsdecreet wordt vastgesteld dat:

1. De wijzigingen komen tegemoet aan uitgebrachte adviezen: De voorgestelde oplossing beantwoordt rechtstreeks aan de voorwaarden geformuleerd door de VMM. Door de infiltratie via een groenzone te realiseren, wordt voldaan aan de vereisten inzake afwatering, infiltratieoppervlakte en noodoverlaat. Hiermee wordt het advies gerespecteerd.
2. De wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens, het milieu of de goede ruimtelijke ordening: De natuurlijke infiltratie in een groenzone draagt bij aan duurzaam waterbeheer en vermindert de complexiteit van het systeem. Er ontstaat geen bijkomende hinder voor de omgeving, het ruimtelijke uitzicht blijft ongewijzigd en de bescherming van mens en milieu blijft gewaarborgd.
3. De wijzigingen brengen geen schending van de rechten van derden met zich mee: De afwatering blijft beperkt tot het eigen terrein en geschikte zones. Er wordt geen extra water naar aangrenzende percelen geleid, en perceelsgrenzen, bouwvolumes en functies blijven ongewijzigd. De rechten van derden worden hierdoor niet aangetast.

Op basis van bovenstaande motivering wordt geconcludeerd dat de wijzigingen voldoen aan de voorwaarden van artikel 64 en dat een nieuw openbaar onderzoek niet vereist is.

De officiële projectinhoudversie (PIV5) werd op 19 januari 2026 overgemaakt. Ten gevolge van het gunstig advies van VMM, heeft BAC bijkomende informatie en de geüpdatet plannen overgemaakt. De plannen moeten in een nieuwe projectinhoudsversie (PIV5) toegevoegd worden aan het aanvraagdossier in het omgevingsloket om rekening te houden met het uitgebrachte advies.

Op 09/01/2026 bracht VMM opnieuw advies uit in bovenstaande procedure. In PIV 5 werden de aangepaste plannen opgeladen om te verduidelijken dat voldaan wordt aan de groenzone. Concreet kan verwezen worden naar VH03a. Er wordt in de nieuwe situatie 264,74 m² aan groenzone voorzien. Het uitspreiden van grond is niet voorzien.

Argumentatie tot het niet organiseren van een openbaar onderzoek naar aanleiding van een nieuwe PIV:

Naar aanleiding van het gunstig advies van de VMM, heeft BAC bijkomende informatie en nieuwe plannen overgemaakt. De aangepaste plannen, moeten in een nieuwe projectinhoudsversie (PIV5) toegevoegd worden aan het aanvraagdossier in het omgevingsloket om tegemoet te komen aan het uitgebrachte advies. Een nieuwe projectversie kan aanleiding geven tot een nieuw openbaar onderzoek, echter is dit geen vereiste indien voldaan is aan volgende 3 voorwaarden:

1. De wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening. De wijzigingen aangebracht aan de plannen bijgevoegd in PIV5 betreffen namelijk het rechtzetten van een typefout en een verduidelijking van het correcte groenzone, waarnaar het hemelwater zal afwateren. Deze aanvullingen leiden niet tot aanzienlijke wijzigingen inzake inhoud van het dossier, alsook aan het ontwerp van de aanvraag zelf. Zodoende doen de wijzigingen in deze nieuwe PIV5 geen afbreuk aan de bescherming van de mens, milieu of goede ruimtelijke ordening en brengt dit geen wijziging van de beoordeling van de effecten in het project met zich mee.
2. De wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend. De wijzigingen in PIV5 komen namelijk tegemoet aan het advies van de VMM (ref. WT 2025 OL 1573.2 dd. 05 januari 2026)
3. De wijzigingen brengen kennelijk geen schending van rechten van derden met zich mee. De aanvullingen die aanleiding geven tot de nieuwe PIV5 wijzigen namelijk de omvang van het project, alsook de impact op omgeving en de effectenbeoordeling niet t.o.v. PIV4, de versie die reeds onderhevig was aan openbaar onderzoek. De nieuwe PIV5 brengt dan ook geen schending van rechten van derden met zich mee.

Op basis van bovenstaande motivering wordt geconcludeerd dat de wijzigingen voldoen aan de voorwaarden van artikel 64 en dat een nieuw openbaar onderzoek niet vereist is.

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

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 (Omgevingsvergunningendecreet), 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 (IHB) en hun uitvoeringsbesluiten.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door de heer Hans Moermans namens NV BRUSSELS AIRPORT COMPANY met als adres Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 02 oktober 2025 en vervolledigd op 07 oktober 2025.

De aanvraag is ontvankelijk en volledig verklaard op 10 oktober 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”.

Voor de aanvraag in kwestie is de gewestelijke omgevingsambtenaar bevoegd om de beslissing te nemen omdat het een aanvraag betreft die moet behandeld worden volgens de gewone vergunningsprocedure maar niet moet voorgelegd worden aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

TERMIJNVERLENGING(EN)

Er zijn geen aanpassingen of gebeurtenissen in dit dossier die aanleiding geven tot een termijnverlenging.

OPENBAAR ONDERZOEK

Startdatum	Einddatum	Gemeente/stad	Bezwaren
17 oktober 2025	15 november 2025	Zaventem	Geen bezwaren

ADVIEZEN

Datum adviesvraag	Adviesinstantie	Datum (advies)	Aard advies
10 oktober 2025	Agentschap Wegen en Verkeer - AWV - District Vilvoorde	23 oktober 2025	Gunstig
10 oktober 2025	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - DGLV - Airfields	02 december 2025	Voorwaardelijk gunstig
10 oktober 2025	INFRABEL - Infrabel Antwerpen, Limburg, Vlaams Brabant	19 november 2025	Voorwaardelijk gunstig
10 oktober 2025	VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ - watertoets@vmm.be	24 november 2025	Voorwaardelijk gunstig

15 december 2025	VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ - watertoets@vmm.be	12 januari 2026	Voorwaardelijk gunstig
10 oktober 2025	Zaventem - Afdeling Omgeving	01 december 2025	Voorwaardelijk gunstig

Beoordeling adviezen en voorgestelde voorwaarden

Het **Agentschap Wegen en Verkeer** – AWW - District Vilvoorde verleende op 23 oktober 2025 een gunstig advies.

De **Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer** – DGLV gaf op 02 december 2025 een voorwaardelijk gunstig advies. De voorwaarden worden opgenomen bij de afgifte van de omgevingsvergunning.

Infrabel gaf op 19 november 2025 een gunstig advies op voorwaarde dat de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. bouwaanvragen strikt worden nageleefd (zie bijlage in advies) en dat de spoortunnel (inclusief waterdichte rok) niet beschadigd of overbelast wordt. Deze voorwaarden zijn algemeen geformuleerd, en ze worden daarom niet als voorwaarden, maar als aandachtspunt meegegeven in deze beslissing.

De **Vlaamse Milieumaatschappij** gaf op 24 november 2025 een voorwaardelijk gunstig advies.

Hierna werd de officiële projectinhoudversie (PIV4) op 12 december 2025 overgemaakt. De ingediende wijzigingen in Projectinhoudversie 4 zijn het gevolg van het voorwaardelijk gunstig advies van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) van 24 november 2025. De aanpassingen hebben tot doel de waterhuishouding op een meer duurzame en natuurlijke wijze te organiseren door het hemelwater van de verharde oppervlakken te laten infiltreren in een verlaagde groenzone op eigen terrein, in plaats van via ondergrondse infiltratiekratten.

Om na te gaan of er afdoende tegemoet wordt gekomen aan de voorwaarden uit het advies van VMM, werd na het aanvaarden van de nieuwe projectinhoudversie opnieuw het advies van VMM ingewonnen.

De Vlaamse Milieumaatschappij gaf op 09 januari 2026 opnieuw een voorwaardelijk gunstig advies. De aanvrager toont in PIV5 aan dat in het project reeds voldaan wordt aan de opgelegde voorwaarden. Om die reden worden de voorwaarden niet in de vergunning hernomen.

De **gemeente Zaventem** gaf op 01 december 2025 een voorwaardelijk gunstig advies: Indien er alsnog IIOA van toepassing zijn ter hoogte van de werfzones, dient deze vergunningsaanvraag worden uitgebreid met het milieulijk ten einde een volledige beoordeling van de eventuele hinder te beoordelen. Hierop wordt gerepliceerd dat huidige aanvraag enkel stedenbouwkundige handelingen omvat.

HISTORIEK

De volgende bouw- en stedenbouwkundige vergunningen zijn gekend op de huidige locatie:

Overheid	Referentie	Datum besluit	BV/VVK /SV	Voorwerp
Agentschap	8.00/2/GSA.800828	16/07/2008	SV	Aanpassing van de toegangswegen naar de parkings

Overheid	Referentie	Datum besluit	BV/VVK /SV	Voorwerp
R-O Vlaanderen				en de terminal voor Brussels Airport
Agentschap R-O Vlaanderen	8.00/2/GSA.801258	7/10/2008	SV	Het bouwen van een hal voor goederenafhandeling in functie van luchthaventransport
Ruimte Vlaanderen	8.00/2/GSA.805182	13/08/2015	SV	Tijdelijke ingebruikname van een uitbreiding en herinrichting van de bestaande openluchtparkings voor personenwagens m.n. P30 en P35
Ruimte Vlaanderen	8.00/2/GSA.805603	21/09/2016	SV	Het tijdelijk plaatsen van tenten voor de pré-screening en de check-in ter hoogte van Connector en de Curb

De volgende omgevingsvergunningen zijn gekend:

Overheid	Referentie	Datum besluit	Voorwerp
Departement Omgeving	2017005969	11/11/2017	Slopen gebouwen 2B, 3 en 3A
Vlaamse Regering	2018001599	09/07/2018	Aanleg personeelsparking P31 en het uitvoeren van mobiliteitsbevorderende ingrepen
Departement Omgeving	2019008458	25/07/2019	Luifel Drop-Off en sanitaire unit P16
CBS Zaventem	2018002468	19/03/2018	Dichtmaken gevel tweede verdieping van het parkinggebouw (FP1) met brandwerende beglazing
Departement Omgeving	2019106978	12/12/2019	Aanleg van parking deck P31 voor een periode van 5 jaar en verwijderen van een deel van de verharding van P30 en het nivelleren van P30
Vlaamse Regering	2020003191	15/07/2020	Bouw van een parkeergarage met passerelle
Departement Omgeving	2024157597	01/04/2025	Tijdelijk busstation

BESCHRIJVING OMGEVING

Het projectgebied wordt afgebakend zoals aangeduid op de inplantingsplannen in paarse stippellijn. De aangevraagde handelingen bevinden zich allemaal in het zogenaamde landside ter hoogte van de Luchthaven Brussel Nationaal. Dit betekent dat het bereikbaar is zonder de strenge veiligheidscontroles die gelden voor de toegang naar airside. Het gehele gebied is rechtstreeks bereikbaar via de Leopoldlaan, die ter hoogte van de luchthavensite vertakt in een netwerk van plaatselijke wegen.



PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', vastgesteld met koninklijk besluit van 7 maart 1977, gelegen in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.



In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 17.6.0 en artikel 17.6.2 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 17. (20/02/1973 - ...)

6. De gebieden bestemd voor ander grondgebruik:

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

...

6.2. De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Voor gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen geldt artikel 4.4.8 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.”

De aanvraag is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) ‘Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem’, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 10 maart 2006, deels gelegen in gebied voor ongelijkvloerse spoorweginfrastructuur (artikel 2) en regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven (artikel 3).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP 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 fysische 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 volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Terminalzone internationale luchthaven van Zaventem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 09 juli 2010, voor een kleiner deel gelegen in gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen en luchthavengerelateerde activiteiten (artikel 1). De stedenbouwkundige voorschriften van dit GRUP luiden als volgt:

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

1.1 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.

1.2. 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.*

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 met koninklijk besluit van 7 maart 1977, het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 10 maart 2006 en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Terminalzone internationale luchthaven van Zaventem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 09 juli 2010.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt 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').

De aanvraag wordt getoetst aan de provinciale verordening van 26 september 2023 in verband met de afvoer van hemelwater.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

Het project valt onder Bijlage III 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 13. Wijziging of uitbreiding van projecten*.

wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding).

De aanvraag omvat een m.e.r.-screening. De belangrijkste elementen kunnen als volgt worden samengevat:

Effect mobiliteit:

De te verwachten verkeerstoename in de vorm van werfverkeer zal zich beperken tot het normaal gangbare voor de bouw van een constructie van dergelijke omvang. Hoofdzakelijk zal het werfverkeer zich genereren in functie van het aanvoeren van materialen. Bovendien zal deze extra verkeersstroom tijdelijk van aard zijn.

In wezen genereren deze ontwikkelingen en dus ook de verplaatsing van de exit gates, geen bijkomende verplaatsingen met de wagen. Het betreft louter het verplaatsen van de infrastructuur. Er wordt dan ook geconcludeerd dat de evolutie van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de voornaamste kruispunten en de verzadigingsgraad van de wegsegmenten als neutraal wordt beoordeeld.

Effect geluid en trillingen:

De trillingen of geluid dat voortkomt uit de werkzaamheden zijn ondergeschikt aan het reeds aanwezige geluidsniveau in de context van de luchthaven. Het geluid of de trillingen die mogelijks gepaard gaan met de werkzaamheden zijn gebruikelijk voor de aard van werken en worden deze geacht als niet aanzienlijk en zijn deze bovendien tijdelijk van aard. Er zijn geen blijvende geluid- of trillingseffecten te verwachten.

De aanvraag werd op 10 oktober 2025 getoetst aan de criteria van bijlage III van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM). Er wordt geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen zijn voor het milieu zodat het project bijgevolg niet MER-plichtig is.

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 onderhavig dossier moet geen archeologienota worden toegevoegd.

BEOORDELING

Aanvraag (inclusief wijzigingen)

De aanvraag omvat een reeks tijdelijke en permanente ingrepen op en rond de parkings en toegangswegen van Brussels Airport. Voor het bestaande parkeerdeck op P31 wordt een regularisatie aangevraagd omdat de constructie licht afwijkt van de vroegere vergunde plannen, hoewel de tijdelijke vergunning inmiddels werd verlengd tot 3 december 2032. Het parkeerdeck blijft noodzakelijk om tijdelijk wegvallende parkeerplaatsen elders te compenseren en om tegemoet te komen aan de groeiende parkeerbehoefte van de luchthaven; men wenst de huidige toestand te behouden.

Ook de eerder vergunde luifel aan de drop-offzone wordt ter regularisatie voor één jaar aangevraagd. De luifel staat langer dan voorzien en een onderdeel ervan, namelijk de overdekte rolstoelstalling, werd anders uitgevoerd. De waterhuishouding blijft identiek aan wat reeds vergund was. Omdat de volledige drop-offzone binnenkort verhuist naar het dak van Frontparking 2 en de huidige zone nadien deel gaat uitmaken van de ABD-bouwwerf, wordt opnieuw een tijdelijke vergunning gevraagd. Een beperkte wijziging wordt doorgevoerd: aan de noordzijde wordt een travee geopend om voetgangers richting het Diamantgebouw een betere aansluiting te geven op een nieuwe luifel.

Voor de bestaande drop-offinfrastructuur wordt eveneens een regularisatie voor twee jaar aangevraagd. De zone functioneert zoals vergund, maar werd deels anders uitgevoerd, onder meer door het plaatsen van betonnen verhogingen met ticketautomaten en slagbomen. Dit ondersteunt een efficiënte handhaving en verhindert misbruik van de zone als gratis parkeerplaats. De voetgangersoversteek ter hoogte van de HS-cabine werd niet aangelegd, maar voetgangers worden veilig geleid naar een noordelijker gelegen zebrapad. De huidige inrichting blijft behouden zonder verdere wijzigingen.

Daarnaast worden verschillende permanente infrastructuurwerken voorgesteld. Nabij de toekomstige exit-gates wordt een zone heringericht waarbij nieuwe asfaltverharding wordt aangelegd, bestaande betonverharding wordt opgebroken en op sommige delen een nieuwe toplaag wordt voorzien. Ook wordt ter hoogte van de toekomstige liften een beperkte zone asfalt verwijderd. De totale verharde oppervlakte neemt toe, al wordt elders 75 m² onthard om te voldoen aan de eisen van de verordening hemelwater. Gelijktijdig wordt een nieuwe definitieve configuratie van de exit-gates aangevraagd. Deze omvat vijf uitritten, wat zal bijdragen tot een vlotte verkeersafwikkeling en minder filevorming binnen de parking. Aangezien het gaat om een loutere verplaatsing van infrastructuur binnen het projectgebied, veroorzaakt dit geen bijkomende verkeersgeneratie.

Verder wordt een groenzone verlaagd aangelegd over een oppervlakte van bijna 75 m² door het maaiveld met circa 40 cm te verlagen. Hierdoor kan regenwater beter infiltreren en wordt tegemoetgekomen aan de geldende richtlijnen inzake hemelwaterbeheer. Het terrein krijgt daarbij een flauwe helling van maximaal 2 procent.

In de zone van parking P16 wordt een tijdelijke wijziging aangevraagd. De huidige busbuffer, die eerder als bus- en shuttlezones werd ingericht, krijgt een aangepast gebruik. De markeringen worden verwijderd en er komen twee betonnen eilanden en een extra slagboom. In dezelfde zone wordt voor twee jaar een tijdelijke parking voor 106 personenwagens aangevraagd. Deze plaatsen zijn noodzakelijk om het tijdelijke verlies aan capaciteit bij Frontparking 1 op te vangen tijdens de daar geplande werken. De busactiviteiten verhuizen naar het reeds vergunde tijdelijke busstation.

Daarnaast wordt een nieuwe tijdelijke luifel voorzien die aansluit op de toekomstige luifel van het busstation. Deze moet voetgangers afkomstig van de verschillende parkings en de drop-off een droge wandelroute geven richting het Diamantgebouw. De vormgeving sluit aan bij de bestaande luifel en langs de zuidwestzijde blijft de gevel grotendeels gesloten om werfstof van het ABD-project tegen te houden.

Twee permanente nieuwe constructies worden eveneens aangevraagd: twee liften tussen Frontpark 1 en het Sheratonhotel, en een open stalen buitentrapp die de niveaus met elkaar verbindt. Deze worden op de bestaande verharding geplaatst en hebben geen impact op de waterafvoer of de riolering.

Tot slot worden twee tijdelijke werfzones voorzien voor de duur van twee jaar. De eerste ligt bij de nieuwe exit-gates en bijhorende verhardingen ten zuidwesten van Frontparking 1, en de tweede bevindt zich nabij de nieuwe liften en trap. Beide zones zullen dienen voor opslag van materialen, materieel en afval, en voor de inrichting van voorzieningen die nodig zijn voor de organisatie en veiligheid van de werf.

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

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 1.1.4 van de VCRO. Het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, maar kan ook de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten vermeld in punt 1° van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO in rekening brengen, evenals de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement, voor zover de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en die in de betrokken omgeving verantwoord is.

Functionele inpasbaarheid

De handelingen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd kaderen in de voorbereidende werken om het project Hub 3.0 (waaronder ABD) te realiseren. Sommige voorbereidende werken zijn ondertussen reeds vergund en andere voorbereidende werken zijn mee opgenomen in de vergunningsaanvraag van het grote project (OMV_2024024022). De overige handelingen worden bij deze aangevraagd. De aanvraag is omwille van zijn aard, inplanting en vormgeving functioneel inpasbaar.

Het geheel van handelingen (regularisaties van bestaande voorzieningen, tijdelijke en definitieve ingrepen) past functioneel binnen het landside deel van Brussels Airport en is complementair aan het functioneren van de terminal en aan de gefaseerde realisatie van Hub 3.0 / ABD. Het dossier beschrijft hoe het parkeerdeck P31 (VH01), de drop off infrastructuur en luifels (VH02a, VH02b, VH05), de verhardingen en nieuwe exit gates voor Frontparking 1 (VH03a, VH03b), en de nieuwe liften en trap (VH06a, VH06b) de bereikbaarheid en doorstroming van passagiers en personeel verzekeren tijdens en na de werken. De tijdelijke werfzones (VH07a, VH07b) ondersteunen de uitvoering zonder het primaire luchthavenproces te verstoren. Deze functies zijn expliciet toegelaten binnen de bestemmingen “gebied voor gemeenschaps en openbare nutsvoorzieningen” en de luchthavengebonden zones in de relevante GRUP's; het dossier geeft die planologische verankering en beoordelingscriteria weer.

De functionele samenhang is goed uitgewerkt: bijvoorbeeld, de luifels zorgen voor conflictvrije en droge voetgangersroutes tussen P16/P30/P31, drop off en het “Diamant” stijgpunt; de nieuwe liften en trap borgen de verticale ontsluiting tussen FP1, Sheraton en curb niveaus; en de verplaatsing/uitbouw van exit gates spreidt uitstromend verkeer om wachtrijen aan slagbomen te vermijden. Dit sluit aan bij het gefaseerde enablement schema (planning 2025–2027) dat voorkomt dat essentiële verbindingen wegvallen wanneer bestaande infrastructuur (zones 11, 13, 15, 16) wordt afgebroken of omgebouwd.

Mobiliteitsimpact

In het kader van de uitvoering van de nieuwe exit-gates (VH03), luifel (VH05) en liften/trap (VH06) zal tijdelijk extra werfverkeer ontstaan. Dit betreft echter een beperkte en tijdelijke

toename van verkeersstromen, voornamelijk voor de aanvoer van materialen en de afvoer van te verwijderen onderdelen. Na afronding van de werken herstelt de verkeerssituatie zich naar het oorspronkelijke niveau.

De verwachte toename van werfverkeer blijft binnen de normale proporties voor een project van deze omvang en is dus tijdelijk van aard. Belangrijk is dat deze ingrepen – waaronder de verplaatsing van exit-gates – geen extra autoverplaatsingen genereren, maar louter een herorganisatie van bestaande infrastructuur. Daarom wordt de impact op de verkeersafwikkeling ter hoogte van kruispunten en wegsegmenten als neutraal beoordeeld.

Het dossier stelt dat de mobiliteitsimpact van deze werken vooral neutraal is, omdat ze gericht zijn op het verbeteren van doorstroming en het faciliteren van een modal shift (o.a. aansluiting op een intermodale hub), niet op het toevoegen van nieuwe verkeersstromen. Enkel toekomstige kantoor- en hotelprogramma's (onder ABD) zullen bijkomende verkeer genereren. De configuratie met vijf uitritten bij FP1 is expliciet voorzien om opstoppen en filevorming te vermijden en zo de interne verkeersveiligheid te verhogen.

Voor voetgangers en mindermobielen verbeteren de nieuwe luifels en liften/trap de leesbaarheid en het comfort van routes (droge passages, nooduitgangen om de 20 m aan NW-zijde, conflictvrije oversteekplaatsen). De drop-offzone krijgt automatische tijdsregistratie (slagbomen/ticketautomaten op verhogingen) om misbruik als gratis parkeerplek te voorkomen en rotatie en veiligheid te bevorderen. Voor busverkeer wordt een tijdelijk busstation voorzien, met duidelijke fasering (inbedrijfname gepland maart 2026), zodat de herinrichting van aanpalende zones geen onderbreking in het OV-aanbod veroorzaakt. Dit alles vermindert het risico op conflicten tussen vervoersmodi, ook tijdens de bouwwerkfase.

De mobiliteitsimpact van de geplande werken wordt als aanvaardbaar en grotendeels neutraal beoordeeld.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

De aanvraag respecteert de principes van zuinig en efficiënt ruimtegebruik zoals vastgelegd in het gewestplan en GRUP. Er wordt gestreefd naar een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied door gebouwen zoveel mogelijk te groeperen en waar mogelijk in meerdere lagen te bouwen. Parkeerfaciliteiten worden gegroepeerd of geïntegreerd in gebouwen om versnippering te vermijden. Tijdelijke infrastructuur, zoals luifels, drop-off zones en werfzones, wordt expliciet als tijdelijk aangevraagd en verdwijnt zodra de definitieve inrichting van Hub 3.0 gerealiseerd is. Permanente voorzieningen, zoals nieuwe exit gates en liften, worden compact en functioneel geïntegreerd in het bestaande netwerk, met aandacht voor zorgvuldig ruimtegebruik en verkeersveiligheid.

De schaal van de aangevraagde ingrepen is bescheiden en proportioneel ten opzichte van de grootschalige luchthavenomgeving. Het gaat hoofdzakelijk om lage, niet overdekte constructies (exit gates), luifels met beperkte hoogte, en puntobjecten (liften/trap) die aansluiten bij bestaande volumes van FP1/Sheraton/curb niveaus. Waar regulaties tijdelijk zijn (drop off luifel, luifel naar Diamant, herindeling P16 naar 106 personenwagens), is die tijdelijkheid transparant en gekoppeld aan de ABD fasering; definitieve elementen (exit gates, liften, trap) hebben een schaal passend bij de reeds aanwezige infrastructuur en beogen vooral functionele capaciteit en veiligheid. Deze schaalkeuze voorkomt visuele dominantie en houdt rekening met ruimte efficiëntie zoals vereist door de GRUP inrichtingsprincipes.

De schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid zijn aanvaardbaar.

Visueel-vormelijke elementen

De werken die in de aanvraag beschreven worden, hebben zowel tijdelijke als permanente elementen en zijn vooral gericht op het voorbereiden van het project Hub 3.0 en het verbeteren van de infrastructuur rond Brussels Airport.

1. Tijdelijke constructies

- Luifels (droogloop)
 - Stalen frame met steunpalen en horizontale liggers op asfaltverharding.
 - Functioneel, eenvoudig en zonder decoratieve elementen.
 - Doel: droge passage voor voetgangers tussen drop-off, parkings en terminal.
- Drop-off zone
 - Asfaltverharding met ticketautomaten en slagbomen op betonnen verhogingen.
 - Duidelijke belijning voor circulatie en conflictvrije oversteekplaatsen.
- Werfzones
 - Open zones voor opslag van materiaal, afval en bouw materieel.
 - Afgebakend voor veiligheid, zonder permanente bebouwing.

2. Permanente infrastructuur

- Nieuwe exit gates (FP1)
 - Vijf slagboomzones op asfalt, met ticketautomaten.
 - Compacte opstelling om verkeersdoorstroming te verbeteren.
- Nieuwe liften en trap
 - Liftkokers met kleine luifels, geplaatst op bestaande asfalt.
 - Stalen buitentrapp met open structuur, functioneel en sober.

3. Verhardingen

- Nieuwe asfaltzones
 - Extra verharding (149,45 m²) voor uitrit en verkeersafwikkeling.
 - Uniforme afwerking met nieuwe top laag voor veiligheid en comfort.

4. Vormgeving en materiaalgebruik

- Materialen zijn industrieel en functioneel: staal, beton, asfalt.
- Geen esthetische architectuur, maar praktische en tijdelijke oplossingen.
- Permanente elementen (liften, exit gates) sluiten aan bij bestaande infrastructuur.

De schaal van de aangevraagde ingrepen is bescheiden en proportioneel ten opzichte van de grootschalige luchthavenomgeving. Het gaat hoofdzakelijk om lage, niet overdekte constructies (exit gates), luifels met beperkte hoogte, en puntobjecten (liften/trap) die aansluiten bij bestaande volumes van FP1/Sheraton/curb niveaus. Waar regulaties tijdelijk zijn (drop off luifel, luifel naar Diamant, herindeling P16 naar 106 personenwagens), is die tijdelijkheid transparant en gekoppeld aan de ABD fasering; definitieve elementen (exit gates, liften, trap) hebben een schaal passend bij de reeds aanwezige infrastructuur en beogen vooral functionele capaciteit en veiligheid. Deze schaalkeuze voorkomt visuele dominantie en houdt rekening met ruimte efficiëntie zoals vereist door de GRUP inrichtingsprincipes.

De aanvraag is visueel-vormelijk aanvaardbaar.

Cultuurhistorische aspecten

Een deel van het project valt binnen het Bouwkundig Erfgoed 'Luchthaven Brussel Nationaal' (vastgesteld van 8 oktober 2021 tot heden). Deels valt het project binnen gewestelijk gebied 4572 waar geen archeologie te verwachten valt. Het projectgebied ligt binnen een actief luchthavenlandschap zonder vermelde, waardevolle bouw of landschapselementen die door de ingrepen zouden worden aangetast; de nota verwijst naar bestemmingen en inrichtingsprincipes, maar niet naar erfgoedobjecten in de betrokken zones. De werken zijn gefocust op infrastructuur aanpassingen en tijdelijke bouwwerken die dienstbaar zijn aan de luchthavenoperatie. Waar sloop/heropbouw elders onder ABD voorzien is, worden de

enablement maatregelen zo geprogrammeerd dat de continuïteit van de site (bereikbaarheid, veiligheid) behouden blijft zonder een cultuurhistorische leeflaag te schaden. Deze beoordeling blijft uiteraard onder voorbehoud van eventuele externe erfgoedadviezen, maar op basis van de dossierinhoud zijn er geen negatieve cultuurhistorische effecten te verwachten.

Bodemreliëf

De geplande werken hebben een beperkte impact op de bodemstructuur. Het merendeel van de ingrepen gebeurt op bestaande asfalt- en betonverhardingen, waardoor er nauwelijks sprake is van grootschalige bodemverstoring. De geplande reliëfwijziging beperkt zich tot de uitbreiding en verlaging van een bestaande groenzone met een oppervlakte van 74,88 m², waarbij het maaiveld gemiddeld 0,40 m wordt verlaagd. Dit resulteert in een grondverzet van circa 29,95 m³. De ingreep is noodzakelijk om te voldoen aan de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening Hemelwater, zodat hemelwater op eigen terrein kan infiltreren. De helling van de zone blijft beperkt tot maximaal 2%, wat een natuurlijke infiltratie bevordert zonder negatieve impact op stabiliteit of overstromingsruimte. Door deze aanpassing wordt de groenzone uitgebreid tot 264,74 m², voldoende om de totale afwaterende oppervlakte van 1.055,11 m² te verwerken. De ingreep heeft een positief effect op duurzaam waterbeheer en draagt bij aan een ecologisch verantwoorde inrichting van het terrein.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De geplande werken brengen voornamelijk tijdelijke hinder met zich mee, zoals geluid en stof door werfzones en afbraakwerken. Om stofhinder te beperken, worden luifels deels gesloten aan één zijde. Verkeershinder wordt geminimaliseerd door een gefaseerde uitvoering en duidelijke circulatievoorzieningen. Op het vlak van gezondheid zijn er geen risicovolle stoffen of installaties voorzien; Addendum B26 sluit expliciet zware-ongevalleninrichtingen uit. Voor voetgangers wordt gebruiksgenot gewaarborgd via conflictvrije oversteekplaatsen en luifels die bescherming bieden tegen weersinvloeden. Veiligheid in het algemeen wordt verzekerd door nooduitgangen in luifels, afgebakende werfzones en verbeterde verkeersafwikkeling dankzij nieuwe exit gates. Deze maatregelen zorgen ervoor dat de continuïteit van functies behouden blijft en dat hinder tot een minimum wordt beperkt.

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, van de VCRO. Hieruit volgt dat dit artikel geen weigeringsgrond vormt

Decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.2 tot en met artikel 4.3.8 van de VCRO. Hieruit volgt dat deze artikelen geen weigeringsgrond vormen.

Sloopopvolgingsplan (artikel 4.3.3 van het VLAREMA)

De opmaak van een sloopopvolgingsplan (SOP) is wettelijk verplicht volgens artikel 4.3.3. van het VLAREMA bij vergunningsplichtige infrastructuurwerken indien het volume aan gegenereerde afvalstoffen groter is dan 250 m³ zoals in dit project.

De te onderzoeken infrastructuur is gelegen ter hoogte van de Uitrit P1 te Brussels Airport. Het betreft een gedeelte van een bestaande uitrit en parking die zal opgebroken worden in het kader van een herontwikkelingsproject. Op basis van de verschaft info van de bouwheer wordt momenteel voorzien om de sloopwerken uit te voeren in 1 fase.

Locatie	VH03	VH06
Type werken	wegeniswerken	wegeniswerken
Beschrijving werken	verharding + fundering + lijnvormige elementen	verharding + fundering
Lengte (m)	72	4
Breedte (m)	11.7	4.15
Oppervlakte (m ²)	844	16,40
Totale lengte (m)	72	
Gemiddelde breedte (m)	11,95	

Water

Overeenkomstig artikel 1.3.1.1 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.

Het project is gesitueerd in gemodelleerd pluviaal-huidig klimaat:



Het project is niet gesitueerd in gemodelleerd fluviaal-huidig klimaat en gemodelleerd kust-huidig klimaat.

ADVIEZEN VMM:

De Vlaamse Milieumaatschappij verleende op 24 november 2025 een voorwaardelijk gunstig advies. Met de indiening van PIV4 werd voldaan aan de voorwaarden van dit advies van de VMM. VMM werd opnieuw om advies gevraagd op 15 december 2025. Deze verleende opnieuw op het omgevingsloket een voorwaardelijk gunstig advies op 12 januari 2026 dat dateert van 09 januari 2026.

Ten gevolge van het gunstig advies van VMM, heeft BAC bijkomende informatie en de geupdate plannen overgemaakt. De plannen werden in een nieuwe projectinhoudsversie (PIV5) toegevoegd worden aan het aanvraagdossier in het omgevingsloket, en houden rekening met het uitgebrachte advies.

Op 09/01/2026 bracht VMM advies uit in bovenstaande procedure. In PIV 5 werden de aangepaste plannen opgeladen om te verduidelijken dat voldaan wordt aan de groenzone. Concreet kan verwezen worden naar VH03a. Er wordt in de nieuwe situatie 264,74 m² aan groenzone voorzien. Het uitspreiden van grond is niet voorzien.

Hemelwater

Zie hoger bij 'Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen'.

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 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets.

Natuurtoets

Het project is niet gelegen in natuurgebied, VEN- of IVON-gebied, Habitat- of Vogelrichtlijngebied en behoort ook niet tot gronden vallend onder het vegetatiebesluit.

Het project doorstaat de natuurtoets.

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 VH01 Parkeerdeck P31 bestaand – te regulariseren wordt een vergunning verleend tot 03/12/2032.
- Voor VH02a Luifel drop-off bestaand – te regulariseren / te wijzigen wordt een vergunning voor een jaar verleend.
- Voor VH02b Infrastructuur drop-off bestaand – te regulariseren wordt een vergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH03a Verharding bestaand - te wijzigen wordt een vergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH03b Exit-gates nieuw te bouwen wordt een vergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH03c Groenzone verlaagd aan te leggen wordt een vergunning voor onbepaalde duur verleend.

- Voor VH04a Infrastructuur parking P16 bestaand – te wijzigen wordt een vergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH04b Een grond gebruiken voor het stallen van voertuigen wordt een vergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH05 Luifel – nieuw te plaatsen wordt een vergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH06a Liften – nieuw te plaatsen wordt een vergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH06b Trap – nieuw te plaatsen wordt een vergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH07a Een grond gebruiken voor opslag van materiaal of afval (werfzone) wordt een vergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH07b Een grond gebruiken voor opslag van materiaal of afval (werfzone) wordt een vergunning voor twee jaar verleend.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

De aanvraag is onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd in overeenstemming met de wettelijke bepalingen alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

BESLISSING

Art. 1. Aan NV BRUSSELS AIRPORT COMPANY met als adres Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor Enabling works in kader van HUB 3.0.

Betreffend: Luchthaven Brussel Nationaal

Brussel Nationaal:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknorte beschrijving
VH07b	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Inrichten bijkomende werfzone voor twee jaar
VH07a	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Inrichten werfzone voor twee jaar
VH06b	Nieuwbouw of aanleggen	Een stalen buitentrap wordt ingeplant naast de nieuwe liften (VH06a) voor onbepaalde duur
VH06a	Nieuwbouw of aanleggen	Er worden 2 liften geplaatst tussen Frontpark 1 en het Sheraton hotel voor onbepaalde duur
VH05	Bouwen of herbouwen	Een nieuwe luifel wordt geplaatst voor twee jaar
VH04b	Een grond gebruiken, aanleggen of inrichten	Een grond gebruiken voor het stallen van 106 personenwagens voor twee jaar
VH04a	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Wijziging infrastructuur bestaande parking P16 voor twee jaar
VH03c	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Om te kunnen voorzien in de eisen opgelegd door de geldende verordening hemelwater,

		zal de huidige groenzone uitgebreid en verlaagd aangelegd worden in de nieuwe situatie. Voor het verlagen van het maaiveld ter hoogte van deze zone, wordt dan ook een reliëfwijziging aangevraagd. Over een oppervlakte van 74,88 m² wordt het niveau met gemiddeld 0,40m verlaagd. Dit betekent een grondverzet van ongeveer 29,95m³. De nieuwe groenzone wordt op zo'n manier aangelegd dat de helling niet meer dan 2% bedraagt en hemelwater ter plaatse kan infiltreren. Terreinprofiel TP4 maakt duidelijk wat de bedoeling is van deze reliëfwijziging.
VH03b	Nieuwbouw van bijgebouwen en niet overdekte lage constructie	Nieuwbouw van exit gates voor onbepaalde duur
VH03a	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Wijziging bestaande verharding voor onbepaalde duur
VH02b	Verbouwen / Wijzigen Infrastructuur	Regularisatie infrastructuur bestaande drop-off voor twee jaar
VH02a	Bouwen of herbouwen	Regularisatie en wijziging bestaande luifel drop-off voor een jaar
VH01	Bouwen of herbouwen	Regularisatie licht afwijkende uitvoering bestaand parkeerdeck P31 tot 03 december 2032

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

Art. 3.

- Voor VH01 Parkeerdeck P31 bestaand – te regulariseren wordt een omgevingsvergunning verleend tot 03/12/2032.
- Voor VH02a Luifel drop-off bestaand – te regulariseren / te wijzigen wordt een omgevingsvergunning voor een jaar verleend.
- Voor VH02b Infrastructuur drop-off bestaand – te regulariseren wordt een omgevingsvergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH03a Verharding bestaand - te wijzigen wordt een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH03b Exit-gates nieuw te bouwen wordt een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH03c Groenzone verlaagd aan te leggen wordt een vergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH04a Infrastructuur parking P16 bestaand – te wijzigen wordt een omgevingsvergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH04b Een grond gebruiken voor het stallen van voertuigen wordt een omgevings- vergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH05 Luifel – nieuw te plaatsen wordt een omgevingsvergunning voor twee jaar verleend.

- Voor VH06a Liften – nieuw te plaatsen wordt een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH06b Trap – nieuw te plaatsen wordt een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur verleend.
- Voor VH07a Een grond gebruiken voor opslag van materiaal of afval (werfzone) wordt een omgevingsvergunning voor twee jaar verleend.
- Voor VH07b Een grond gebruiken voor opslag van materiaal of afval (werfzone) wordt een omgevingsvergunning voor twee jaar verleend.

Art 4

§1. De omgevingsvergunning is afhankelijk van de naleving van de volgende voorwaarden:

1. het voorwaardelijk gunstig advies van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – DGLV d.d. 02 december 2025.

§2. De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

1. Infrabel gaf op 19 november 2025 een gunstig advies op voorwaarde dat de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. bouwaanvragen strikt worden nageleefd en dat de spoortunnel (inclusief waterdichte rok) niet beschadigd of overbelast wordt. Deze voorwaarden zijn algemeen geformuleerd, en ze worden daarom niet als voorwaarden, maar als aandachtspunt meegegeven in deze beslissing.

Art 5 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.

Deze beslissing werd opgemaakt door Sandra Delang.

De gewestelijke omgevingsambtenaar,

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

U heeft hiervoor een vervaltermijn 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>)