

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling en Vergunningen
Limburg en Vlaams-Brabant
www.omgeving.vlaanderen.be

Dossiernummer: OMV_2025140979
Projectinhoudversie (PIV): 1

////////////////////////////////////
Besluit van de gewestelijke omgevingsambtenaar over de
omgevingsvergunningsaanvraag voor Brussels Airport Company
– aanpassen van een brandweg
////////////////////////////////////

Aanvrager: BRUSSELS AIRPORT COMPANY

Rechtsvorm: NV

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG

De aanvraag gaat over Brussels Airport Company - brandweg.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

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



De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen, betreffende Brussels Airport - Brandweg:

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
VH06	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	
VH05	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging algemeen
VH04	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging wadi
VH03	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanleggen van nieuwe verharding
VH02	Slopen of verwijderen	Het verwijderen van verharding
VH01	Nieuwbouw of aanleggen	Tijdelijke weg

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.

Voor de behandeling van deze aanvraag is overeenkomstig artikel 17,§2 van het Omgevingsvergunningsdecreet en de artikelen 11, 12, 13 en 14 van het Omgevingsvergunningsbesluit de vereenvoudigde vergunningsprocedure van toepassing omdat: door zijn beperkte afmetingen en omwille van het feit dat de aanvraag geen afwijkingen inhoudt ten opzichte van het van toepassing zijn ruimtelijke uitvoeringsplan, en in het bijzonder omdat de aanvraag gelegen is een industriegebied in de ruime zin, valt de aanvraag onder toepassing van de bepalingen van artikel 13 1° b) van het omgevingsvergunningenbesluit.

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door BRUSSELS AIRPORT COMPANY, Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 18 december 2025.

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 23 december 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

GEMEENTEWEGEN

De aanvraag heeft geen betrekking op gemeentewegen. De wegen vallen niet onder rechtstreeks beheer van de gemeenten maar wel onder beheer van de luchthavenuitbater.

TERMIJNVERLENGING(EN)

De aanvraag volgt de vereenvoudigde procedure. Termijnverlengingen zijn niet aan de orde.

OPENBAAR ONDERZOEK

De aanvraag volgt de vereenvoudigde procedure. Een openbaar onderzoek is niet aan de orde.

ADVIEZEN

Datum adviesvraag	Adviesinstantie	Datum (advies)	Aard advies
23 december 2025	Gemeente Zaventem	-	-
23 december 2025	Watering der Barebeek	-	-
23 december 2025	FOD Mobiliteit en Vervoer	26 januari 2026	Voorwaardelijk gunstig.
7 januari 2026	Skeyes	-	-

De voorwaarden uit het gecoördineerde advies van de FOD Mobiliteit en Vervoer worden opgenomen in de voorwaarden van de vergunning. De voorwaarden luiden:

1. Het eventuele gebruik van kranen of van tijdelijke objecten met een hoogte van meer dan 10 m AGL dient het voorwerp uit te maken van een afzonderlijke aanvraag die ten laatste 1 maand vóór aanvang der werken aan de dienst Urbanisme van Skeyes wordt overgemaakt. Skeyes stelt hiertoe een standaard aanvraagformulier ter beschikking dat correct ingevuld en doorgestuurd dient te worden naar: urba@skeyes.be (zie contactgegevens onderaan).
<https://www.skeyes.be/nl/diensten/urbanisme/bouwkranen-en-tijdelijke-installaties>
2. Alvorens er een tijdelijk hoog object (bv. kranen (telescopisch, toren,...) , betonpomp, hefwerktuig, ...) in gebruik wordt genomen, dient in elk geval het advies van Brussels Airport Company (BAC) ten minste 60 kalenderdagen voor de aanvang van de bouwwerken aangevraagd worden. Hiervoor kan u een standaardaanvraagformulier terugvinden op de website van Brussels Airport Company (BAC).
<https://www.brusselsairport.be/nl/airport-operations/operations>
3. Er dient een onderhoudsplan voor de WADI opgesteld te worden zodat de infiltratie gegarandeerd blijft.

Er werden verdere geen adviezen uitgebracht. Als geen advies wordt uitgebracht binnen de vastgestelde termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn, ingevolge de bepalingen van artikel 43 van het omgevingsvergunningendecreet.

HISTORIEK

De huidige aanvraag bouwt voort op een eerdere vergunning met OMV-referentie 2024111803 voor de verplaatsing van de drop-off, waarin onder meer een wadi (infiltratievoorziening) van 445 m² werd vergund. In deze aanvraag wordt die wadi vergroot tot 794,12 m² om bijkomende verharding op te vangen. Dit project beïnvloedt de brandweeropstelling, wat aanleiding geeft tot de aanleg van een nieuwe brandweg die voorwerp uitmaakt van deze vergunningsaanvraag.

BESCHRIJVING OMGEVING

De werken situeren zich op het luchthaventerrein van Brussels Airport in Zaventem, meer bepaald in het zogenaamde landside-gedeelte. Dit is het deel van de luchthaven dat bereikbaar is zonder de strenge veiligheidscontroles van de airside-zone. Het gebied is vertakt in een netwerk van plaatselijke wegen en vormt een functionele infrastructuurzone die aansluit bij de bestaande gebouwen en voorzieningen van de luchthaven. De geplande werken bevinden zich aan de zuidzijde van de drop-offzone van Brussels Airport, onder en rond de brug die dient voor de in- en uitrit naar de drop-off. Deze brug is momenteel in uitvoering volgens een eerdere vergunning (OMV_2024111803). Het terrein is grotendeels verhard en ingericht voor interne circulatie, met een bestaande infrastructuur die aansluit op de hoofdwegen van het luchthavennetwerk. De omgeving is sterk functioneel en ontworpen om interventievoertuigen, logistiek verkeer en bezoekersstromen efficiënt te laten verlopen.

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 zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in 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 17.6.2. 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 gelegen in Regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven. De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

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.*

De aanvraag is niet gelegen binnen een gemeentelijk, provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een 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 GRUP.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende gewestelijke verordening:

- 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').

Op de aanvraag zijn de volgende provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordeningen van toepassing:

- Het besluit van de Provincieraad Vlaams-Brabant van 26 september 2023 tot vaststelling van de provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot de afvoer van hemelwater.

Op de aanvraag zijn geen relevante gemeentelijke bouw- en stedenbouwkundige verordeningen van toepassing.

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

De aanvraag heeft geen betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage I of II van het BVR van 24 oktober 2025.

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. Voor deze vergunningsaanvraag is echter geen archeologienota vereist.

BEOORDELING

Aanvraag

Het voorwerp van de vergunningsaanvraag betreft een reeks infrastructurele ingrepen op het luchthaventerrein van Brussels Airport. De aanvraag omvat in hoofdzaak het verbeteren van de interne circulatie en brandveiligheid door het aanleggen van een nieuwe brandweg en het aanpassen van bestaande verhardingen. Een deel van de huidige verharding wordt verwijderd en op een lager niveau opnieuw aangelegd om voldoende doorgangshoogte te creëren voor interventievoertuigen van de brandweer. Daarnaast wordt een tijdelijke weg voorzien om het verkeer tijdens de werken veilig om te leiden.

Naast deze ingrepen wordt het reliëf van het terrein op meerdere plaatsen gewijzigd, onder meer door ophogingen voor de tijdelijke weg en verlagingen rond de nieuwe verharding. Een belangrijk onderdeel van de aanvraag is ook de uitbreiding van de infiltratievoorziening (wadi), die vergroot wordt van 445 m² naar 794,12 m² om de bijkomende verharding op te vangen en zo te voldoen aan de hemelwaterverordening. In totaal wordt er 956,48 m² nieuwe verharding gerealiseerd binnen het projectgebied.

De werken situeren zich aan de zuidzijde van de drop-offzone van Brussels Airport, onder en rond de brug voor de in- en uitrit naar de drop-off, en sluiten aan bij het bestaande infrastructuurnetwerk. Het project kadert in de voorbereiding van toekomstige ontwikkelingen en garandeert dat de brandweer ook na deze werken een veilige en efficiënte toegang behoudt tot Front Park 1

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

Overeenstemming van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

De stedenbouwkundige handelingen vervat in de aanvraag zijn principieel in overeenstemming met het geldende plan zoals hoger omschreven.

Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning wordt volgens het van toepassing zijnde voorschrift beoordeeld aan de hand van:

- zorgvuldig ruimtegebruik;
 - een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen.
- Daarnaast moeten minimaal volgende inrichtingsprincipes worden gerespecteerd:
- 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.

Het project betreft de aanleg van een nieuwe brandweg, het aanpassen van bestaande verhardingen en het vergroten van een infiltratievoorziening (wadi) binnen het luchthaventerrein van Brussels Airport. De werken situeren zich volledig in een bestaande infrastructuurzone en hebben tot doel de interne circulatie en brandveiligheid te verbeteren, in functie van toekomstige ontwikkelingen. Het ruimtegebruik is zorgvuldig: de ingrepen blijven beperkt tot noodzakelijke zones en maken grotendeels gebruik van bestaande infrastructuur. Door het verlagen en heraanleggen van verhardingen wordt een veilige doorgangshoogte gecreëerd voor interventievoertuigen, zonder extra ruimtebeslag buiten het bestaande terrein. Bovendien wordt de wadi aanzienlijk vergroot om bijkomende verharding op te vangen, wat getuigt van aandacht voor duurzaam hemelwaterbeheer. De aanleg van het plangebied gebeurt kwaliteitsvol. De nieuwe brandweg en tijdelijke omleidingsweg sluiten naadloos aan op het bestaande netwerk en worden uitgevoerd met materialen die afgestemd zijn op de huidige verhardingen, waardoor uniformiteit en functionaliteit gewaarborgd blijven. Er worden geen nieuwe bedrijfsgebouwen opgericht, waardoor de principes van bouwen in meerdere lagen en het groeperen van gebouwen niet van toepassing zijn. Ook de planologische voorschriften rond parkeren zijn niet relevant, aangezien het project geen parkeerinfrastructuur voorziet of wijzigt.

Het project voldoet aan de kerncriteria van zorgvuldig ruimtegebruik en kwaliteitsvolle aanleg. De niet-toepasbare inrichtingsprincipes hebben geen negatieve impact, en de uitbreiding van de infiltratievoorziening versterkt de duurzaamheid van het ontwerp. Het project kan daarom als conform de geldende voorschriften worden beschouwd.

Overeenstemming van de aanvraag met de stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende stedenbouwkundige voorschriften uit verordeningen zoals hoger omschreven:

De aanvraag voorziet een uitbreiding van de infiltratievoorziening (wadi) om de bijkomende verharding op te vangen. Volgens de berekeningen in het dossier bedraagt de totale nieuwe verharding 956,48 m², waarvoor een minimale infiltratieoppervlakte van 76,52 m² en een infiltratievolume van 31,564 m³ vereist is. De wadi wordt vergroot tot 794,12 m² met een infiltratievolume van 225,05 m³, wat ruimschoots voldoet aan deze vereisten. Bovendien wordt rekening gehouden met een T10-regenbui: het infiltratiebekken kan het volledige neerslagvolume opvangen en heeft een leeglooptijd van minder dan 48 uur, zelfs met een veiligheidsfactor van 2. Dit betekent dat de voorziening niet alleen voldoet aan de minimale normen, maar ook aan de aanvullende voorwaarden van Brussels Airport Company (BAC) over leeglooptijd en infiltratiesnelheid. De berekeningen tonen aan dat de wadi zelfs bij extreme neerslag droog blijft, wat de conformiteit met de hemelwaterverordening bevestigt.

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

Het project omvat het tijdelijk aanleggen van een omleidingsweg (297,89 m² asfalt), het verwijderen van bestaande verhardingen (661,99 m²), het opnieuw en lager aanleggen van een deel verharding voor een nieuwe brandweg (in totaal 956,48 m² gerealiseerde verharding, waarvan 653,42 m² verlaagd aangelegd en 303,06 m² effectief nieuw), en het vergroten en aanpassen van een wadi (van 445 m² naar 794,12 m²) om bijkomende verharding hydrologisch te compenseren. Deze ingrepen situeren zich aan de landside van Brussels Airport ter hoogte van de drop-offzone en onder de brug vergund onder OMV_2024111803, en zijn specifiek afgestemd op de continuïteit van de luchthavengerelateerde bedrijfsvoering en de interventieroutes van de brandweer rond Front Park 1. De nieuwe brandweg is functioneel noodzakelijk omdat de toekomstige projectzone de huidige opstelplaats van de brandweer ten noorden van Front Park 1 opheft; de nieuwe route ten zuiden verzekert redundantie (twee toegangen) en operationaliteit tijdens en na de werffase. Daarmee verhoogt het project de veiligheid en bedrijfszekerheid zonder de luchthavencirculatie op landside te verstoren en sluit het aan op de bestaande infrastructuur en materialen op de site. Dit alles getuigt van een duidelijke functionele inpasbaarheid in een gebied.

Mobiliteitsimpact

De mobiliteitsimpact is tweedelig: (1) tijdelijke fasering en verkeersveiligheid tijdens de werken, en (2) structurele verbetering van de interventiemobiliteit. De tijdelijke omleidingsweg waarborgt een vlotte en veilige doorstroming tijdens de uitvoering, waarna deze verharding volledig wordt verwijderd en het terrein hersteld, waardoor geen blijvende mobiliteitsdruk ontstaat. Structureel zorgt de verlaagde verharding onder de brug voor de nodige doorgangshoogte voor brandweerwagens en maakt de nieuwe brandweg een directe, conflictarme route naar Front Park 1 mogelijk, los van het gebouwvolume zelf—cruciaal wanneer het gebouw niet benaderd mag worden bij brand. Deze ingrepen spelen zich af binnen het interne wegen- en pleinnet van de landside en wijzigen geen publiek hoofdwegenet; ze optimaliseren vooral noodroutes en interne circulatie met minimale bijkomende verhardingsoppervlakte. De dimensionering en positionering zijn afgestemd op de bestaande luchthavencirculatiepatronen en veiligheidsvereisten, waardoor de mobiliteitsimpact positief is en gericht op operationele robuustheid en risicobeheersing.

Schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid

Qua schaal betreft het project kleinschalige terrein- en verhardingsaanpassingen in een grootschalige infrastructuuromgeving. Het ruimtegebruik is zorgvuldig: bestaande verhardingen worden deels verwijderd en lager heraangelegd om onderbouwde doorgangshoogtes te halen, terwijl nieuwe verharding beperkt blijft (303,06 m² effectief nieuw) en vooral functioneel is (brandweg). De totale gerealiseerde verharding (956,48 m²) wordt gecompenseerd via een substantiële uitbreiding van de infiltratievoorziening (wadi naar 794,12 m², volume 225,05 m³), ruim boven de minimumnormen in de hemelwaterberekening binnen het dossier (min. infiltratie-oppervlakte 76,52 m² en min. volume 31,564 m³). De ingrepen sluiten aan bij de inrichtingsprincipes van het GRUP “Noordelijke ontsluiting...”, dat zorgvuldig ruimtegebruik en kwaliteitsvolle aanleg voorstaat in een luchthavengericht regionaal

bedrijventerrein. Door verharding te groeperen en te integreren in het bestaande netwerk, en door de parkeer- en circulatiefuncties te bundelen en te rationaliseren, blijft de bouwdichtheid van de omgeving onveranderd; er worden geen nieuwe bouwvolumes toegevoegd, enkel terreinprofielen en verhardingen geoptimaliseerd.

Visueel-vormelijke elementen

Visueel en vormelijk zijn de ingrepen subtiel en contextconform: de verhardingen sluiten qua materiaal en afwerking aan op de bestaande luchthavernormen, zodat de beeldkwaliteit en uniformiteit bewaard blijven binnen een al sterk verhard en functioneel ingericht *landside* gebied. De verlaagde aanleg onder de brug is onopvallend in straatbeeld omdat ze zich onder een kunstwerk bevindt; de tijdelijke weg is per definitie tijdelijk en wordt nadien verwijderd met herstel van het terrein. De wadi uitbreiding vormt landschappelijk een laagprofiel element dat visueel past bij technische groeninfrastructuur: het ontwerp houdt rekening met infiltratie oppervlak en droogval (met berekende leeglooptijden en infiltratiesnelheden), zodat plasduur beperkt blijft en het bekken doorgaans niet als permanent waterbeeld optreedt, wat visuele rust biedt en hinder (algen/kolk) beperkt. Als geheel respecteren de ingrepen de utilitaire architectuur en het nuchtere materialisatiepalet dat eigen is aan luchthavensites, zonder contrasterende of schaalverstorende elementen.

Cultuurhistorische aspecten

Het projectgebied ligt binnen de operationele perimeter van Brussels Airport, in een zone die in het GRUP bestemd is voor luchthavengebonden bedrijvigheid. Binnen deze context zijn er geen vermeldingen in het dossier over beschermde monumenten, archeologische waarden of erfgoedgevoelige structuren die worden aangetast. De ingrepen zijn reversibel (tijdelijke weg wordt verwijderd, terrein wordt hersteld), en de permanente aanpassingen betreffen bestaande infrastructuurprofielen en technische waterhuishouding zonder ingrepen in historisch waardevolle gebouwen of relictten. Door de functionele continuïteit van een internationaal knooppunt te ondersteunen en tegelijk waterbeheer te versterken, volgt het project het modern functioneel erfgoed karakter van de site (luchthaven als collectieve voorziening), zonder het historische narratief van het gebied te schaden.

Bodemreliëf

Het dossier voorziet expliciet drie categorieën van reliëfwijzigingen: (1) het aanzienlijke verlagen van terreinpeilen waar verharding wordt vervangen/lager aangelegd (voor brandweg en doorgangshoogte), (2) het aanzienlijke wijzigen van het reliëf door de wadi uitbreiding (oppervlak naar 794,12 m²; volume 225,05 m³), en (3) een tijdelijke verhoging van terreinpeilen voor de omleidingsweg. De hydrologische onderbouwing toont dat de infiltratievoorziening afgestemd is op een T10 neerslagevenement met een leeglooptijd ruim onder de door BAC vooropgestelde 48 uur (ongeveer 7,5 uur, met veiligheidsfactor zelfs ca. 15 uur), en dat de wadi doorgaans droog blijft bij de berekende intensiteiten (huidig en toekomstscenario). Hierdoor wordt de waterhuishouding robuuster en wordt oppervlakteafvoer van verharding geabsorbeerd, wat erosie en piekdebieten beperkt en de aanpassingen aan het microreliëf functioneel verantwoord maakt. De tijdelijke ophogingen worden na de werken ongedaan gemaakt, waarmee de bodemreliëfimpact per saldo netto beperkt en doelmatig is, in lijn met de zorgprincipes van hemelwater en terreinprofielbeheer binnen een hoogwaardige infrastructuuromgeving.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Het project betreft voornamelijk infrastructurele aanpassingen binnen een bestaande luchthavensite, zoals de aanleg van een nieuwe brandweg, het aanpassen van verhardingen en het vergroten van een infiltratievoorziening. Deze ingrepen hebben een duidelijk functioneel karakter en zijn gericht op het verbeteren van interne circulatie en brandveiligheid. Door een alternatieve toegangsroute voor interventievoertuigen te voorzien, wordt de veiligheid van

personen en gebouwen aanzienlijk versterkt, zowel tijdens toekomstige werken als in de operationele fase. De werken zijn tijdelijk en beperkt tot een zone met bestaande infrastructuur. Een tijdelijke omleidingsweg garandeert een veilige en vlotte verkeersdoorstroming, waardoor de impact op gebruiksgenot en bereikbaarheid minimaal blijft. Er worden geen nieuwe bronnen van geluid, stof of emissies toegevoegd die structurele hinder veroorzaken. Eventuele tijdelijke hinder is beheersbaar en vergelijkbaar met normale werfactiviteiten. Bijzondere aandacht gaat naar hemelwaterbeheer. De uitbreiding van de wadi zorgt voor een correcte infiltratie van regenwater, waardoor wateroverlast en verontreinigingsrisico's worden vermeden. Dit draagt bij aan een gezonde en duurzame inrichting van het terrein. Concluderend kan gesteld worden dat het project de algemene veiligheid verhoogt door betere brandweerbereikbaarheid, hinder beperkt door tijdelijke maatregelen en duurzaam waterbeheer waarborgt. Er zijn geen aanwijzingen voor negatieve effecten op gezondheid, gebruiksgenot of veiligheid; integendeel, de ingrepen versterken deze aspecten.

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.

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 een pluviaal overstromingsgebied met een kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering.



Er zijn geen inbuizingen van waterlopen voorzien en ook geen ander werken aan waterlopen, er zijn geen lozingen, geen grondwaterwinning en er is geen verbruik van water. De aanvraag voorziet een uitbreiding van de infiltratievoorziening (wadi) om de bijkomende verharding op

te vangen. Volgens de berekeningen in het dossier bedraagt de totale nieuwe verharding 956,48 m², waarvoor een minimale infiltratieoppervlakte van 76,52 m² en een infiltratievolume van 31,564 m³ vereist is. De wadi wordt vergroot tot 794,12 m² met een infiltratievolume van 225,05 m³, wat ruimschoots voldoet aan deze vereisten. Bovendien wordt rekening gehouden met een T10-regenbui: het infiltratiebekken kan het volledige neerslagvolume opvangen en heeft een leeglooptijd van minder dan 48 uur, zelfs met een veiligheidsfactor van 2. Dit betekent dat de voorziening niet alleen voldoet aan de minimale normen, maar ook aan de aanvullende voorwaarden van Brussels Airport Company (BAC) over leeglooptijd en infiltratiesnelheid. De berekeningen tonen aan dat de wadi zelfs bij extreme neerslag droog blijft, wat de conformiteit met de hemelwaterverordening bevestigt.

Adviezen

Het advies van de Watertoets-adviesinstantie, in casu de Watering de Barebeek, werd ingewonnen. Er werd geen advies uitgebracht. Als geen advies wordt uitgebracht binnen de vastgestelde termijn, wordt het advies geacht gunstig te zijn, ingevolge de bepalingen van artikel 43 van het omgevingsvergunningendecreet.

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

Er is geen vergunningsplichtige vegetatiewijziging, geen verboden te wijzigen vegetaties en geen ontbossing. Er zijn geen Natura 2000-gebieden of VEN-gebieden binnen of direct grenzend aan het projectgebied. De dichtstbijzijnde beschermde natuurgebieden liggen op aanzienlijke afstand van de luchthaven, waardoor rechtstreekse habitatverstoring uitgesloten is. Het terrein is volledig verhard en functioneel ingericht voor luchthavenactiviteiten. Er is geen waardevolle vegetatie of fauna aanwezig. Geen verstoring van beschermde soorten. Er zijn aanzienlijke wijzigingen in bodem en reliëf, maar deze gebeuren op al verhard terrein binnen een sterk antropogene omgeving. Geen impact op natuurlijke bodems of habitats. De wadi wordt vergroot, wat de infiltratiecapaciteit verhoogt (225 m³). Dit is positief voor waterbeheer en vermindert risico op afstroming naar omliggende gebieden. De werken situeren zich in een zone met hoge menselijke activiteit. Extra hinder voor natuur is verwaarloosbaar.

De aanvraag heeft een impact op de stikstofemissies via de lucht. Deze impact is echter enkel het gevolg van het verkeer tijdens de aanlegfase. De aanvraag vereist geen onderhoud na uitvoering van de werken. Uit het doorloopschema beoordelingskaders stikstof volgt dat er geen stikstofberekening aan de aanvraag moet worden toegevoegd.

VERGUNNINGSTERMIJN

Volgens artikel 68 van het Omgevingsvergunningsdecreet geldt de vergunning voor onbepaalde duur tenzij volgens artikel 68, tweede lid, van het Omgevingsvergunningsdecreet in afwijking hiervan nog een beperkte termijn kan worden toegestaan. Voor deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend, behoudens voor de tijdelijke weg en de tijdelijke reliëfwijziging die met de tijdelijke weg gepaard gaat.

ALGEMENE CONCLUSIE: gunstig

De aanvraag is zoals hiervoor gemotiveerd in overeenstemming met de wettelijke bepalingen, alsook de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

BESLISSING**Art. 1.**

Aan BRUSSELS AIRPORT COMPANY , Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen voor het aanpassen van een brandweerweg.

Betreffend: Brussels Airport - Brandweg

Planaanduiding	Stedenbouwkundige handeling	Beknopte beschrijving
VH06	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	
VH05	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging algemeen
VH04	Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen	Reliëfwijziging wadi
VH03	Nieuwbouw of aanleggen	Het aanleggen van nieuwe verharding
VH02	Slopen of verwijderen	Het verwijderen van verharding
VH01	Nieuwbouw of aanleggen	Tijdelijke weg

Art. 2

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

Art. 3.

De omgevingsvergunning wordt verleend voor onbepaalde duur, die aanvangt op datum van de vergunning, met uitzondering van de tijdelijke weg (VH01) en de tijdelijke reliëfwijziging (VH06), waarvan de termijn verstrijkt bij de ingebruikname van de weg VH03.

Art 4.

De vergunningsverkrijger is ertoe gehouden om volgende voorwaarden na te leven:

1. Het eventuele gebruik van kranen of van tijdelijke objecten met een hoogte van meer dan 10 m AGL dient het voorwerp uit te maken van een afzonderlijke aanvraag die ten laatste 1 maand vóór aanvang der werken aan de dienst Urbanisme van Skeyes wordt overgemaakt. Skeyes stelt hiertoe een standaard aanvraagformulier ter beschikking dat correct ingevuld en doorgestuurd dient te worden naar: urba@skeyes.be (zie contactgegevens onderaan).
<https://www.skeyes.be/nl/diensten/urbanisme/bouwkransen-en-tijdelijke-installaties>
2. Alvorens er een tijdelijk hoog object (bv. kranen (telescopisch, toren,...) , betonpomp, hefwerktuig, ...) in gebruik wordt genomen, dient in elk geval het advies van Brussels Airport Company (BAC) ten minste 60 kalenderdagen voor de aanvang van de bouwwerken aangevraagd worden. Hiervoor kan u een standaardaanvraagformulier terugvinden op de website van Brussels Airport. Company (BAC).
<https://www.brusselsairport.be/nl/airport-operations/operations>

3. Er wordt een onderhoudsplan opgesteld voor de WADI zodat de infiltratie gegarandeerd blijft.

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.

De gewestelijke omgevingsambtenaar,
Ir. Bert Reyniers

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>)