

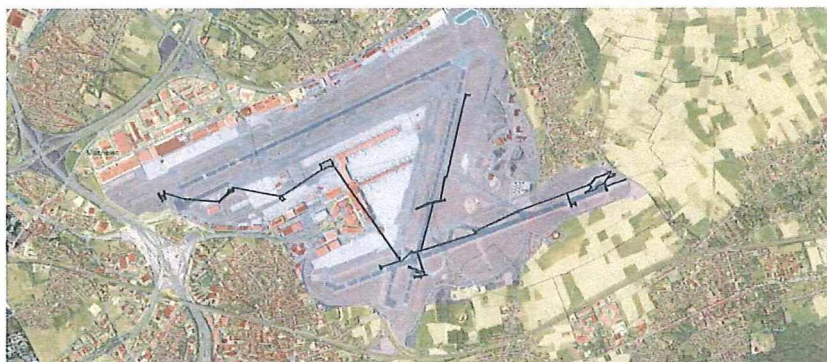
Dossiernummer: OMV_2026014018
 Projectinhoudversie (PIV): V1
 Ondernemingsnummer exploitant: 0890.082.292

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de nv Brussels Airport Company voor de regularisatie van diverse airside verhardingen en reliëfwijzigingen, gelegen te 1930 Zaventem, 1820 Steenokkerzeel en 1830 Machelen.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG

De aanvraag gaat over de regularisatie van diverse airside verhardingen en reliëfwijzigingen op Brussels Airport die sinds oktober 2023 zijn uitgevoerd.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te 1930 Zaventem, Luchthaven Brussel Nationaal, te 1820 Steenokkerzeel, Vliegveld, en te 1830 Machelen, Bedrijvenzone Diegem-Luchthaven, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Voorwerp van de aanvraag

De aanvraag omvat de volgende stedenbouwkundige handelingen:

| Planaanduiding | Stedenbouwkundige handeling | Beknopte beschrijving |
|----------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Verharding01 | Nieuwbouw of aanleggen | Uitbreiding C6 east |
| Verharding02 | Nieuwbouw of aanleggen | Uitbreiding C5 east |
| Verharding03 | Nieuwbouw of aanleggen | Aanleg dienstweg naar F1 |
| Verharding04 | Nieuwbouw of aanleggen | Uitbreiding C2 west |
| Verharding06 | Nieuwbouw of aanleggen | BCU-weg langs 25L/07R |
| Verharding07 | Nieuwbouw of aanleggen | Turnpath en shoulders |
| Verharding09 | Nieuwbouw of aanleggen | Verharding in RESA RWT 25R |
| Verharding14 | Nieuwbouw of aanleggen | GSE PAW |
| Verharding15 | Nieuwbouw of aanleggen | Apron 51C shoulder entry east |

| | | |
|---------------|--|------------------------|
| Verharding16 | Nieuwbouw of aanleggen | SD FES west |
| Verharding 17 | Nieuwbouw of aanleggen | Uitbreiding TWY B10 |
| Relief | Het relief van de bodem aanmerkelijk wijzigen | Turnpath + SD FES west |

Voor een aantal elementen in het dossier geldt een vrijstelling van vergunningsplicht:

- ontharding (artikel 13, lid 2, 2° van het Vlaamse Vrijstellingsbesluit)
- verwijderen van verhardingen, die voorheen afwaterden naar de omliggende onverharde percelen;
- verwijderen van verhardingen, die voorheen afwaterden naar de bufferbekkens aanwezig op de luchthaven,
- afkoppelen van bestaande verhardingen van het regenwaterafvoerstelsel op BAC

REGELGEVEND KADER

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

ONTVANKELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID

De aanvraag werd ingediend door de nv Brussels Airport Company, Luchthaven Brussel Nationaal 1M, 1930 Zaventem, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 2 februari 2026

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 13 februari 2026.

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

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

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

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw is bevoegd om op te treden voor de Vlaamse Regering met toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2024 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering.

OPENBAAR ONDERZOEK

Het openbaar onderzoek vond plaats van 24 februari 2026 tot en met 25 maart 2026 in de gemeente Zaventem. Er werd één bezwaarschrift ingediend

Het openbaar onderzoek vond plaats van 23 februari 2026 tot en met 24 maart 2026 in de gemeente Machelen en de gemeente Steenokkerzeel. Er werd één bezwaarschrift ingediend in de gemeente Steenokkerzeel

Het digitaal bezwaarschrift ingediend in de gemeente Zaventem handelt over het volgende

- Het vergrote turnpath maakt het mogelijk dat (1) zwaardere vliegtuigen opstijgen boven Zaventem-centrum, (2) het aantal bewegingen op baan 25L stijgt en (3) de hinder voor de dichtstbevolkte luchthavengemeente toeneemt. Dit is onverenigbaar met de arresten van het Hof van Beroep (17 maart 2016 en 22 oktober 2020) en met de federale beperkingen op de baanconfiguratie,
- Door de korte RESA en clearway bestaat een reeel risico dat een vliegtuig bij een birdstrike, overshoot of technisch falen in de woonzone van Zaventem terechtkomt. Dit risico wordt vergroot door de capaciteitsverhoging,
- De overheid erkent reeds bestaande onaanvaardbare geluidshinder. Toch ontbreekt een meetpunt in Zaventem-centrum, terwijl alle andere baanrichtingen wél worden gemonitord. Dit schendt het gelijkheidsbeginsel en de verplichtingen uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï,
- De aanvraag beoordeelt enkel de aanlegfase en niet de exploitatie-effecten, wat strijdig is met de zorgvuldigheidsplicht en behoorlijk bestuur

Het digitaal bezwaarschrift ingediend in de gemeente Steenokkerzeel handelt over het volgende.

- Er wordt kritiek geuit op het feit dat de luchthaven werken heeft uitgevoerd zonder vergunning;
- Er is een verhoogd risico op overstromingen door de tijdens de zomer van 2025 aangelegde verhardingen en uitgevoerde reliëfwijzigingen ter hoogte van het turnpath en shoulders op het uiteinde van baan 25L in de onmiddellijke nabijheid van de dorpskern van Humelgem.

ADVIEZEN

Het advies van 24 februari 2026 van de ASTRID-Veiligheidscommissie is gunstig.

Het advies van 17 maart 2026 van het college van burgemeester en schepenen (CBS) van de gemeente Machelen is gunstig onder voorbehoud van volgende opmerkingen:

- de noodzaak aan verhardingen wordt gemotiveerd;
- de watertoets wordt doorstaan,
- de vergunningverlenende overheid oordeelt dat geen archeologienota en/of sloopopvolgingsplan is vereist.

Het advies van 20 maart 2026 van de nv Infrabel is voorwaardelijk gunstig.

Het advies van 26 maart 2026 van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is gunstig

Het advies van 30 maart 2026 van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Watertoets) is voorwaardelijk gunstig

Het advies van 30 maart 2026 van het CBS van de gemeente Steenokkerzeel is ongunstig

Het advies van 30 maart 2026 van het CBS van de gemeente Zaventem is ongunstig

Het advies van 13 april 2026 van de Afdeling Gebiedsontwikkeling en Vergunningen Limburg en Vlaams-Brabant (GVLVB) (Ruimte) van het Departement Omgeving is gunstig

Het advies van de Watering der Barebeek is stilzwijgend gunstig.

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 28 april 2026 gehoord en verklaarde hierbij het volgende

- De adviezen zijn gelezen;
- Op 21 april 2026 werd naar aanleiding van de hoorzitting een replieknota op het Omgevingsloket geladen ('Nota GOVC regularisatie verhardingen Airside - OMV2026014018.pdf'),
- In het advies van 30 maart 2026 van de VMM (Watertoets) wordt een voorwaarde opgenomen rond de te voorziene infiltratievoorziening. Er is voorzien om in 2026 een infiltratiestudie op te starten die onderzoekt op luchthavenniveau of de realisatie van collectieve, centraal gelegen infiltratievoorzieningen buiten kritische zones een optie is. In afwachting hiervan wordt het hemelwater gebufferd binnen de bestaande infrastructuur. Verder wordt opgemerkt dat de door VMM berekende infiltratievolume en -oppervlakte niet op basis van de correcte oppervlakteverhardingen werden berekend;
- De adviezen van de gemeenten liggen allen in dezelfde lijn. Men heeft schrik voor een overstromingsrisico. Men wenst geen bijkomende verhardingen, noch bijkomende reliëfwijzigingen. Ook de buffercapaciteit wordt in vraag gesteld. Er wordt hiervoor verwezen naar de hydraulische studie, toegevoegd aan het aanvraagdossier, waaruit blijkt dat de beschikbare capaciteit van de betrokken bekkens en waterlopen voldoende is om de bijkomende afvoer op te vangen. Verder bevestigen de hydraulische berekeningen dat de impact op het globale watersysteem en de afwaartse waterlopen verwaarloosbaar is. Er is derhalve geen sprake van een verhoogd risico op wateroverlast of een significante aantasting van de waterhuishouding.
- Er werden 2 bezwaren ingediend. Eén bezwaar gaat over de mogelijke impact van de aanvraag op het overstromingsrisico en het tweede bezwaar over de potentiële verhoging van de capaciteit met toenemende hinder en veiligheidsrisico's tot gevolg. In de replieknota wordt dieper ingegaan op deze bezwaarargumenten.
- Door het CBS van de gemeente Steenokkerzeel wordt aangekaart dat er in de praktijk toch overstorten blijken te zijn tijdens de winterperiode. Door de aanvrager wordt verduidelijkt dat het toen ging over afvoer van water dat de-icingproduct bevat. In bepaald omstandigheden is dit volume te groot om te filteren, waardoor pompen dit niet aan kunnen en er overstort optreedt. Op dat moment gaat men maximaal bufferen en vertraagd afvoeren. De situatie die optreedt in de winter heeft echter niks te maken met de hydraulische berekeningen die werden opgemaakt in het kader van de huidige aanvraag om het potentieel overstromingsrisico te evalueren. Dit betreft dus twee verschillende zaken.

Het advies van 28 april 2026 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig, met minderheidsstandpunt van de gemeente Steenokkerzeel.

HISTORIEK

Er is geen relevante historiek gekend voor deze aanvraag

BESCHRIJVING OMGEVING

Het projectgebied situeert zich verspreid op het airside gedeelte van de luchthaven. Het betreft een deels verhard en onverhard terrein bedoeld voor het manoeuvreren van luchtvaartverkeer.

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag (waaronder ook verharding 14) is volgens het gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977, gelegen in gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 17.6.0 + 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 17.6.0.

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

Artikel 17.6.2 De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen "

Voor een 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 (behalve verharding 14) is niet gelegen binnen een gemeentelijk, provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, noch binnen een algemeen of bijzonder plan van aanleg, noch binnen de begrenzing van een goedgekeurde en niet-ervallen verkaveling

Verharding 14 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' (planoverdruk).

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”.

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Artikel 745 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 (behalve verharding 14) moet beoordeeld worden aan de hand van de stedenbouwkundige voorschriften van het voornoemde gewestplan

Verharding 14 moet beoordeeld worden aan de hand van het GRUP 'Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 10 maart 2006

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')

De aanvraag wordt getoetst aan de volgende relevante gemeentelijke of provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordening:

- de provinciale verordening van 26 september 2023 inzake de afvoer van hemelwater

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

Het project valt onder Bijlage II van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten, onderworpen aan milieueffectrapportage, meer bepaald onder rubriek *“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)”*; en de aanvraag omvat een m.e.r.-screening

De aanvraag werd op 13 februari 2026 getoetst aan de criteria van bijlage II 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. Deze conclusie wordt onderschreven.

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.

Aan de huidige aanvraag moet er geen archeologienota worden toegevoegd

BEOORDELING

Aanvraag

Waar voorheen alle airside verhardingen onder het vrijstellingenbesluit voor "al ingericht terrein" vielen, is dit door een aanpassing in oktober 2023 niet langer automatisch het geval. Concreet zijn bepaalde werken niet meer vrijgesteld. Zo geldt er geen vrijstelling meer voor airside verhardingen wanneer het hemelwater niet op eigen terrein infiltreert of wanneer het hemelwater van het terrein wordt afgevoerd, bijvoorbeeld richting bufferbekkens en vervolgens wordt geloosd. Daarnaast is er ook geen vrijstelling meer wanneer een wijziging van al ingericht terrein gepaard gaat met een reliëfwijziging.

Na een plaatsbezoek op 17 oktober 2025 en de vaststellingen van de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving, ontving Brussels Airport Company een aanmaning (referentie 800/2/GSI.906117 van 14 november 2025). In deze aanmaning werd gevraagd om alle verhardingen die sinds oktober 2023 niet langer onder een vrijstelling vallen, te regulariseren.

Brussels Airport Company heeft daarom één gezamenlijke vergunningsaanvraag opgemaakt voor alle verhardingen die sinds 2023 werden gewijzigd. Concreet gaat de aanvraag over de volgende onderdelen.

- de aanleg of uitbreiding van 22.157 m² aan verhardingen, verspreid over verschillende locaties zoals dienstwegen, bochten en opstelplaatsen;
- reliëfwijzigingen op twee specifieke plaatsen: ter hoogte van het 'turnpath' (keerplatform) van start- en landingsbaan 25L en nabij de nieuwe 'service drive' voor de brandweerkazerne FES West,
- de ontharding van 9.254 m², waarbij bestaande verhardingen zijn verwijderd of afgekoppeld van het regenwaterstelsel.

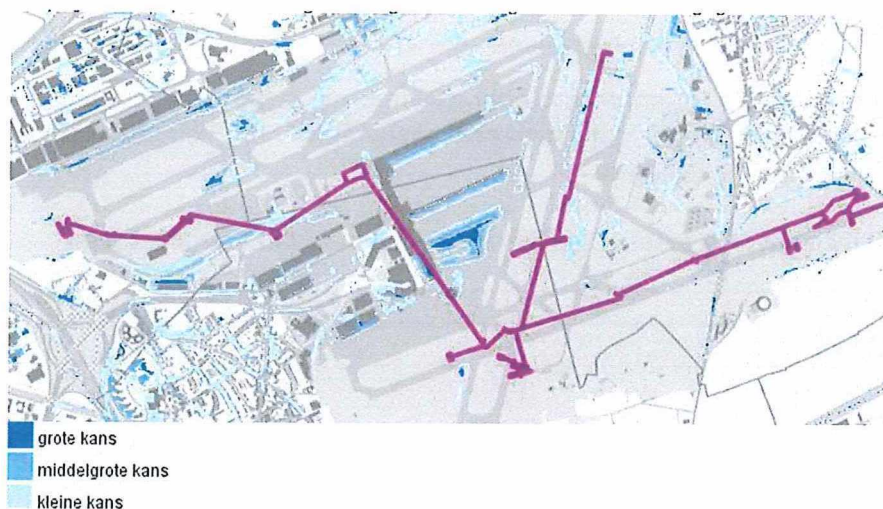
Watertoets

Overeenkomstig artikel 13.1.1 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.

Fluviaal en pluviaal overstroomingsrisico

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

Het project is wat pluviaal – huidig klimaat gemodelleerd gebied betreft, als volgt gesitueerd:



De bezorgdheid dat bij hevige regenval een verhoogd overstroomingsgevaar zou ontstaan voor het gehucht Humelgem omwille van verbrede turnpath, is begrijpelijk, maar wordt niet ondersteund door de beschikbare hydrologische en hydraulische studies. Uit onafhankelijk en gedetailleerd onderzoek blijkt dat de geplande en reeds gerealiseerde ingrepen geen negatieve invloed hebben op de waterhuishouding ter hoogte van Humelgem. Allereerst moet worden vastgesteld dat er geen hydraulische of topografische verbinding bestaat tussen het afwateringssysteem van het projectgebied op de luchthaven en het afstroomgebied waarin Humelgem is gelegen. Het hemelwater dat op de luchthaven valt, wordt volledig intern opgevangen, gebufferd en afgevoerd binnen het gesloten waterstelsel van Brussels Airport. Zowel bovengrondse als ondergrondse verbindingen met het gemeentelijk rioleringsstelsel zijn afwezig of bewust afgesloten. Hierdoor is het technisch uitgesloten dat water afkomstig van het projectgebied richting Humelgem kan afstromen.

Daarnaast blijkt uit de uitgevoerde overstroomingsanalyses dat de bestaande wateroverlast in de ruimere omgeving niet veroorzaakt wordt door de luchthaveninfrastructuur. Historische overstroomingen in de regio zijn het gevolg van oppervlakkige afstroming van hoger gelegen landbouwgronden die buiten het luchthaventerrein gelegen zijn. Dit werd onder meer aangetoond aan de hand van simulaties van uitzonderlijk zware neerslaggebeurtenissen, waaronder een bui met een statistische herhalingstijd van meer dan honderd jaar. Zelfs onder dergelijke extreme omstandigheden droeg de afwatering van de luchthaven niet bij aan overstroomingen in de omliggende dorpen of gehuchten.

Verder tonen recente hydraulische berekeningen aan dat de bestaande riolering, leidingen en bufferbekkens op het luchthaventerrein over voldoende capaciteit beschikken om zware regenbuien te verwerken. De effecten van de bijkomende verhardingen blijven beperkt tot zeer kleine, lokale peilstijgingen binnen het interne systeem van de luchthaven. De impact op afwaartse waterlopen is verwaarloosbaar en uitgedrukt in fracties van honderdsten van een procent, wat hydrologisch als niet-significant wordt beschouwd. Eventuele tijdelijke

wateropstuwning treedt uitsluitend lokaal op binnen het terrein van de luchthaven en wordt daar opgevangen door leidingen en goten, zonder enige externe invloed

Ook de uitgevoerde reliefwijzigingen geven geen aanleiding tot een verhoogd overstromingsrisico voor Humelgem. Deze wijzigingen bevinden zich buiten gekarteerde overstromingsgevoelige zones en grijpen niet in op natuurlijke afstromingsassen. Het afwateringsconcept blijft ongewijzigd en al het afstromende water wordt gecontroleerd afgevoerd via leidingen met ruime hydraulische overcapaciteit.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het project geen bijkomend overstromingsgevaar veroorzaakt voor het gehucht Humelgem, zelfs niet bij hevige of uitzonderlijke regenval. De waterhuishouding blijft volledig beheersbaar binnen het bestaande systeem en staat los van de hydrologische processen die aanleiding geven tot wateroverlast in de omliggende gebieden.

Hemelwater

Gelet op de aard van de geplande werken is de aanvraag onderworpen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater (GSVH) van 10 februari 2023. De prioriteit ligt hierbij bij het vermijden van afstroom van hemelwater, het maximaal hergebruiken van hemelwater en de bovengrondse infiltratie van hemelwater.

Hemelwaterput

Artikel 7 van deze verordening bepaalt in welke gevallen de aanleg van een hemelwaterput verplicht is en op welke wijze deze moet worden gedimensioneerd. Voor de aanleg, heraanleg of renovatie van verhardingen geldt evenwel geen verplichting tot het voorzien van een hemelwaterput. Bijgevolg is het binnen dit project niet vereist een hemelwaterput aan te leggen, temeer daar er in de onmiddellijke omgeving geen rechtstreekse toepassingen voor het gebruik van hemelwater aanwezig zijn.

Infiltratie

Artikel 8 van de GSVH schrijft voor dat hemelwater in principe moet worden geïnfiltreerd. De betrokken verhardingen situeren zich echter in de onmiddellijke nabijheid van de run- en taxiways van de luchthaven. Vanuit luchtvaartveiligheidsoogpunt zijn bovengrondse infiltratievoorzieningen, zoals open infiltratiebekkens, wadi's of drassige zones, op deze locatie niet toegelaten. Dit verbod vloeit voort uit de geldende EASA-regelgeving, aangezien dergelijke voorzieningen stilstaand water kunnen veroorzaken en aldus een aantrekkingspunt vormen voor insecten en vogels. Dit verhoogt het risico op vogelaanvaringen (bird strikes), wat een reëel veiligheidsrisico inhoudt voor het luchtverkeer.

Daarnaast bevatten internationale luchtvaartnormen en -richtsnoeren specifieke aanbevelingen voor het beheer van risico's die verband houden met wild- en vogelinslagen op luchthavens. Binnen deze richtsnoeren wordt uitdrukkelijk aangeraden om open wateroppervlakken te vermijden of te verwijderen, aangezien zij een aanzienlijke aantrekkingskracht uitoefenen op vogels. Als alternatief wordt het gebruik van ondergrondse afwaterings- en infiltratiesystemen naar voren geschoven. Hiermee wordt het belang onderstreept van het wegnemen van fauna-aantrekkende factoren met het oog op het verhogen van de operationele veiligheid van de luchtvaart. Ook het vermijden van stilstaand water en modderige zones geldt binnen deze benadering als een fundamenteel uitgangspunt.

Naast de veiligheidsrisico's verbonden aan fauna, is infiltratie in de onmiddellijke omgeving van start-, landings- en taxibanen ook vanuit technisch oogpunt onwenselijk. De betrokken

bepalingen inzake luchthavenontwerp en -uitrusting leggen stringente eisen op met betrekking tot veiligheidsstroken, dwars- en langsslopingen en beperkingen inzake hoogte- en niveauverschillen ten opzichte van de centerline van deze banen. Deze vereisten zijn enerzijds bedoeld om schade aan luchtvaartuigen te beperken bij een baanoverschrijding en anderzijds om een veilige en efficiënte inzet van reddings- en brandweerdiensten te waarborgen. Hoewel infiltratievoorzieningen buiten de vastgelegde veiligheidszones niet categorisch worden uitgesloten, geldt als algemeen uitgangspunt dat zij zo ver mogelijk van run- en taxiways worden gesitueerd en steeds in overeenstemming zijn met de betrokken bepalingen inzake faunabeheer en luchtvaartveiligheid.

Op heden wordt hemelwater op de luchthaven voornamelijk gebufferd. Zowel de GSVH als de provinciale stedenbouwkundige verordening hemelwater (PSVH) beschouwen infiltratie echter als een essentieel onderdeel van duurzaam waterbeheer.

Op deze infiltratievoorziening moeten de noodoverloop van de hemelwaterput, groendaken die niet ingezet worden voor hergebruik en nieuw aan te leggen verharde grondoppervlakken aangesloten worden. Verharde grondoppervlakken uitgevoerd in waterdoorlatende verharding en niet-waterdoorlatende verharding waarvan de hemelwaterafvoer op natuurlijke wijze op het eigen perceel in de bodem infiltreert moeten niet aangesloten worden op een infiltratievoorziening. Er wordt benadrukt dat waterdoorlatende verharding een hellingsgraad kleiner dan 2% moet hebben en een waterdoorlatende onderfundering. Niet-waterdoorlatende verharding moet afwateren naar een onverharde zone met een oppervlakte van minimaal 1/4 van de afwaterende verharde oppervlakte.

Volgens de beschrijvende nota worden volgende verhardingen waterdoorlatend voorzien of wateren ze af naar een groenzone:

1. aanleg dienstweg naar F1 (verharding 03): 1.277 m² (infiltratie in groenzone)
2. BCU-weg langs 25L/07R (verharding 06): 978 m² (waterdoorlatende verharding)
3. RESA RWY 25 R (verharding 09): 315 m² (infiltratie in groenzone)
4. FES West (verharding 16): 1.233 m² (infiltratie in groenzone)

De afwaterende oppervlakte naar de infiltratievoorziening komt overeen met de horizontale projectie van de aangesloten dakvlakken en de verharde grondvlakken. Bij een uitbreiding aan bestaande dak- of grondoppervlakken moet naast de oppervlakte van de uitbreiding een deel van het aangrenzende bestaande dak- of grondoppervlak meegeteld worden. Dit bijkomende deel bedraagt tweemaal de oppervlakte van de uitbreiding, maar maximaal de volledige bestaande dak- of grondoppervlakte.

Volgende verhardingen worden niet-waterdoorlatend aangelegd of voorzien in waterdoorlatende verharding.

1. uitbreiding C6 east, C5 east en C2 west (verharding 01, 02 en 04): 645 m²
2. Turnpath en Shoulders (verharding 07): 7.380 m²
3. PIER A West (verharding 14): 8.518 m²
4. Entry East, shoulder (verharding 15): 1.478 m²
5. FES West (verharding 16): 427 m² (riolering)
6. Uitbreiding B10 (verharding 17): 62 m²

In de aanvraag is de afwaterende oppervlakte $18.510 \text{ m}^2 + 2 \times 18.510 \text{ m}^2 = 55.530 \text{ m}^2$

Volgens de GSV moet een bovengrondse infiltratievoorziening aangelegd worden met een minimale inhoud van 33 liter per m² en een minimale infiltratieoppervlakte van 8 m² per 100 m². Dit komt overeen met een inhoud van 1.832.490 liter en infiltratieoppervlakte van

4 442,4 m² Men moet de diepte van de infiltratievoorziening beperken tot 50 cm onder het maaiveld, tenzij aangetoond wordt dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand lager is. De drempel van de noodoverlaat moet op maximaal 30 cm onder het maaiveld geplaatst worden.

In plaats van per afzonderlijk project lokale infiltratievoorzieningen te realiseren, streeft Brussels Airport Company echter naar de uitbouw van collectieve infiltratievoorzieningen per zone. Deze aanpak biedt een meer structurele, efficiënte en toekomstgerichte oplossing. In dat kader zal Brussels Airport Company in 2026 een integrale studie opstarten naar de infiltratiemogelijkheden op de luchthaven, met een eerste focus op de airside verhardingen. Het doel is een langetermijnvisie uit te werken waarbij hemelwater van verschillende verhardingen kan worden afgeleid naar centrale infiltratievoorzieningen, met inachtneming van de randvoorwaarden opgelegd door de EASA- en ICAO-regelgeving. Omwille van deze veiligheids- en technische beperkingen wordt binnen dit project dan ook bewust afgezien van lokale infiltratie en gestreefd naar een toekomstige centrale oplossing.

Bijgevolg wordt een afwijking gevraagd op de bepalingen van de GSVH en de PSVH, in afwachting van een centrale infiltratieoplossing. Het hemelwater wordt gebufferd in de bestaande bufferbekkens met vertraagde doorvoer, en via een overloop afgevoerd naar de lagergelegen waterlopen. Uit de hydraulische analyses in de bijlage '0495985_ONTW_495985_BAC_watertoets_rapport_V2' uit de vergunningsaanvraag blijkt dat de impact van de verhardingen en de reliëfwijziging op het watersysteem en de afwaartse waterlopen verwaarloosbaar is:

- uit de uitgevoerde analyses blijkt dat de geplande reliëfwijzigingen geen negatieve impact hebben op wateroverlast of de beschikbare ruimte voor water,
- bij een normale regenbui is de impact op het watersysteem zeer beperkt (minder dan 1 cm),
- bij zwaardere regenbuien treedt lokaal een beperkte peilstijging op, maar het effect ter hoogte van de bekkens en waterlopen blijft gering;
- de lozing op de Woluwecollector kent geen opwaarts bekken, waardoor het effect op de statische berging niet berekend kan worden. Het lozingsdebiet neemt bij een T=20-bui toe met slechts 0,07% ten opzichte van de referentietoestand, wat als verwaarloosbaar wordt beschouwd;
- in het Brucargobekken is in de referentietoestand voldoende statische berging aanwezig en blijft de impact op de waterloop zeer beperkt, waardoor voldaan wordt aan de voorwaarden van de GSVH,
- in het Noordoostbekken is meer buffering aanwezig dan vereist volgens de oude GSVH (250 m³/ha), maar minder dan volgens de nieuwe GSVH (430 m³/ha). De relatieve berging daalt van 334 m³/ha naar 333 m³/ha. Het effect op de waterpeilen in het bekken en in de afwaartse waterloop is verwaarloosbaar.

Uit bovenstaande blijkt dat de bestaande bufferbekkens van Brussels Airport Company over voldoende capaciteit beschikken om het bijkomende afstromende hemelwater op te vangen, tijdelijk te bufferen en vertraagd af te voeren. Dit wordt beschouwd als een alternatieve maatregel om de negatieve effecten van het ontbreken van infiltratie te beperken. Er kan bijgevolg ingestemd worden met de gevraagde afwijking om, in afwachting van het resultaat van de infiltratiestudie, het hemelwater te bufferen. De infiltratievoorziening die op termijn voorzien zal worden, moet gebaseerd zijn op deze uit te voeren infiltratiestudie. De vereiste dimensies van de infiltratievoorziening zijn een volume van minstens 1 832 490 l en een infiltratieoppervlakte van minstens 4 442,4 m². De infiltratievoorziening moet gerealiseerd zijn binnen een periode van 5 jaar na het verlenen van de vergunning. De VMM (Watertoets) wordt

jaarlijks op de hoogte gehouden van de voortgang van de infiltratiestudie Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning

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

In de replieknota opgeladen op 21 april 2026 ('Nota GOVC regularisatie verhardingen Airside - OMV2026014018.pdf'), wordt door de aanvrager aangegeven dat de vooropgestelde realisatietermijn van 5 jaar voor de infiltratievoorziening mogelijk niet haalbaar is Dit omdat de ontwikkeling van collectieve infiltratievoorzieningen afhankelijk is van de beschikbaarheid en eventuele verwerving van geschikte gronden, aangezien onder andere de EASA-wetgeving strenge richtlijnen oplegt rond airside infiltratie waardoor grote oppervlaktes (airside) niet in aanmerking komen Dergelijke grondverwerving is onzeker qua timing en liggen deels buiten de controle van de aanvrager Wel zal er volgens de aanvrager gestreefd worden om dit binnen de vijf jaar te realiseren Gelet op.

- de voortgang van de integrale infiltratiestudie,
- de fasering van projecten waarbij verharding wordt aangelegd/grondig gerenoveerd,
- de effectieve realisatiemogelijkheden op het terrein,

zal er dan een voorstel tot fasering van de realisatie worden uitgewerkt in de studie.

Hierbij blijft het engagement behouden om de VMM (Watertoets) periodiek te informeren over de voortgang

De vooropgestelde termijn van 5 jaar blijft echter behouden in de voorwaarde Er is enerzijds begrip voor het feit dat bepaalde procedures lang duren, anderzijds wordt er ook een engagement verwacht van BAC om de infiltratiestudie zo snel mogelijk op te starten, zodat de infiltratievoorziening gerealiseerd kan worden. Indien uit de infiltratiestudie blijkt dat deze termijn toch niet kan gehaald worden, kan de voorwaarde conform artikel 82/1 van het Omgevingsvergunningsdecreet op gemotiveerd verzoek van de exploitant aangepast worden.

Verder wordt in de replieknota opgemerkt dat het door VMM berekende infiltratievolume en -oppervlakte niet op basis van de correcte oppervlakteverhardingen zijn berekend.

"Volgende verhardingen worden niet-waterdoorlatend aangelegd of voorzien in waterdoorlatende verharding:

1. *uitbreiding C6 east, C5 east en C2 west (verharding 01, 02 en 04). 645 m²*
2. *Turnpath en Shoulders (verharding 07): 7.380 m²*
3. *PIER A West (verharding 14): 8.518 m²*
4. *Entry East, shoulder (verharding 15): 1.478 m²*
5. *FES West (verharding 16): 427 m² (riolering)*
6. *Uitbreiding B10 (verharding 17). 62 m²".*

De verharding van Entry East (handeling "Verharding 15") infiltreert in de naastgelegen infiltratiekratten, zoals ook vermeld in de beschrijvende nota in het aanvraagdossier. Dit wordt ook weergegeven op de inplantingsplannen (nieuwe toestand) bijgevoegd aan de nota Na herberekening is de afwaterende oppervlakte 17 032 m² in plaats van 18.510 m² De bijhorende minimale infiltratieoppervlakte en -volume bedraagt dan volgens de aanvrager respectievelijk 4.087,88 m² in plaats van 4 442,4 m² en 1 686 168 l in plaats van 1 832 490 l.

Door VMM (Watertoets) wordt verduidelijkt dat het aangewezen is om deze verharding voorlopig toch mee te nemen in de berekening voor het benodigde infiltratievolume en -

oppervlakte, aangezien uit de plannen niet kan afgeleid worden wat het volume, de diepteligging en de infiltratieoppervlakte is van deze infiltratiekrachten

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 1311 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, meer bepaald de watertoets

Natuur

Dit gebied is volledig ingericht als luchthaveninfrastructuur en wordt reeds langdurig en intensief gebruikt voor luchtvaartgebonden activiteiten. Het terrein wordt gekenmerkt door een sterk antropogeen karakter, met hoofdzakelijk verhardingen, technische installaties en functionele groenzones zonder uitgesproken ecologische waarde. Bij de beoordeling van de aanwezige natuurwaarden wordt vastgesteld dat het plangebied niet gelegen is binnen speciale beschermingszones, Habitatrichtlijngebieden of Vogelrichtlijngebieden. Evenmin maakt het deel uit van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) of andere planologisch beschermde natuurstructuren. De aanwezige groenzones binnen het airside terrein hebben hoofdzakelijk een functionele en veiligheidstechnische rol en vervullen geen rol als waardevol habitat voor beschermde soorten.

Wat betreft de mogelijke effecten van het project op de natuurwaarden, wordt vastgesteld dat de aangevraagde handelingen hoofdzakelijk betrekking hebben op reeds verstoorde bodems en bestaande infrastructuur. Er is geen sprake van ontbossing, het verdwijnen van waardevolle vegetaties of de aantasting van ecologisch gevoelige zones. Integendeel, een aanzienlijk deel van de werken bestaat uit ontharding en het afkoppelen van bestaande verhardingen, waardoor hemelwater opnieuw lokaal kan infiltreren in aangrenzende groenzones. Deze ingrepen hebben een positief effect op de bodem- en watergebonden natuurwaarden en dragen bij aan een verbetering van de lokale waterhuishouding.

De reliëfwijzigingen die deel uitmaken van het project zijn beperkt in hoogte en omvang en worden uitsluitend uitgevoerd om de functionele veiligheid en afwatering van de infrastructuur te verzekeren. Uit de bijgevoegde hydraulische studie blijkt dat deze reliëfaanpassingen geen verhoogd overstromingsrisico veroorzaken en geen negatieve impact hebben op omliggende percelen of natuurlijke systemen. Er ontstaat geen verdroging, wateroverlast of verstoring van potentiële ecologische verbindingen.

Daarnaast wordt geen bijkomende verstoring verwacht voor fauna door geluid, licht of beweging die niet reeds inherent is aan de bestaande luchthavenactiviteiten. Het project introduceert geen nieuwe hinderbronnen en leidt niet tot een intensiever gebruik van het terrein dan reeds het geval is. Aangezien de handelingen plaatsvinden binnen een streng gecontroleerde en afgesloten zone, is de kans op significante verstoring van dieren minimaal. Gelet op de aard en ligging van het project, de beperkte en functioneel noodzakelijke ingrepen, het ontbreken van waardevolle natuurwaarden en de positieve effecten van gedeeltelijke ontharding en infiltratie, kan worden geconcludeerd dat het project geen significante schade toebrengt aan natuurwaarden. Eventuele effecten zijn niet vermijdbaar in de context van het bestaande gebruik, maar blijven duidelijk beperkt.

Door het project komen geen stikstofemissies vrij of het project valt niet onder het toepassingsgebied van de beoordelingskaders van het decreet over de programmatische aanpak stikstof.

Op basis van bovenstaande vaststellingen wordt geoordeeld dat de aangevraagde handelingen verenigbaar zijn met artikel 16 van het Natuurdecreet en dat de natuurtoets geen belemmering vormt voor de vergunningverlening.

ASTRID

De ASTRID-veiligheidscommissie heeft op 24 februari 2026 een gunstig advies verleend. Gezien het 'open karakter' van de projecten binnen deze aanvraag, kan er onmogelijk sprake zijn van een verplichting tot ASTRID 'indoordekking'.

Ruimtelijke verenigbaarheid (artikel 4.3.1, §1, VCRO of artikel 5.3.1, 2°, b, DABM)

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 de geldende plannen zoals hoger omschreven.

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. Er wordt hiervoor verwezen naar de beoordeling onder 'Water'.

Goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §2, VCRO of artikel 5.3.1, 2°, c, DABM)

Het aangevraagde moet, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld worden aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.14 van de VCRO. 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 situeert zich volledig binnen het bestaande airside gedeelte van Brussels Airport, een zone die integraal bestemd is voor luchtvaartgebonden activiteiten en die volgens het gewestplan is aangeduid als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. De aangevraagde handelingen betreffen hoofdzakelijk de regularisatie van bestaande of recent gewijzigde verhardingen, dienstwegen, turnpaths, shoulders en bijhorende reliëfaanpassingen, die noodzakelijk zijn voor het veilig en efficiënt functioneren van het luchthavenplatform. De ingrepen sluiten rechtstreeks aan bij de kernfunctie van de site, met name het manoeuvreren van luchtvaartuigen, grondafhandeling en interne logistiek. Er worden geen nieuwe, functievreemde activiteiten geïntroduceerd en de werken wijzigen het functionele gebruik van het terrein niet fundamenteel. De functionele inpasbaarheid binnen de omgeving kan dan ook als uitgesproken hoog worden beoordeeld.

Mobiliteitsimpact

De mobiliteitsimpact van het project is beperkt en is voornamelijk gelinkt aan de luchthaven. De verhardingen en dienstwegen zijn uitsluitend bedoeld voor luchthavenvoertuigen, grondafhandelingsmaterieel en luchtvaartverkeer op het platform en dragen niet bij aan een toename van extern gemotoriseerd verkeer. Er is geen bijkomende aansluiting op het openbaar wegennet en er worden geen nieuwe verkeersstromen gegenereerd buiten de bestaande luchthavenstructuur. Integendeel, door de heraanleg, optimalisatie en deels ontharding van bestaande infrastructuur wordt de interne circulatie efficiënter en veiliger georganiseerd. De mobiliteitsimpact op de ruimere omgeving en de openbare wegen is daardoor verwaarloosbaar.

Schaal

De schaal van de aanvraag kan worden gekwantificeerd aan de hand van de totale oppervlakte aan verhardingen en ontharding die in dit dossier worden geregulariseerd. Het gaat om een versnipperde set aan ingrepen over het gehele airside gedeelte van Brussels Airport. Hoewel de individuele ingrepen verspreid zijn, worden ze in één verzamelvergunning behandeld om alle wijzigingen sinds oktober 2023 te regulariseren.

De schaal van de ingrepen is afgestemd op de zeer grootschalige context van een internationale luchthaven. Hoewel de oppervlakten van de verhardingen en reliëfwijzigingen aanzienlijk zijn in absolute cijfers, blijven ze relatief beperkt in verhouding tot de totale omvang van het airside terrein. De werken blijven laag en horizontaal en introduceren geen volumetrische elementen die afwijken van de bestaande schaal. Er is geen sprake van verticale bebouwing of landschappelijke dominantie. De schaal van het project is derhalve coherent met de bestaande infrastructuur en de operationele noden van de luchthaven.

Ruimtegebruik en bouwdichtheid

De aanvraag richt zich op de functionele optimalisatie van het bestaande airside terrein. Het ruimtegebruik blijft strikt beperkt tot luchtvaartgebonden activiteiten en interne logistiek, waarbij de diverse ingrepen verspreid over de site plaatsvinden. Het project leidt niet tot een structurele toename van de bouwdichtheid. Naast nieuwe en heraangelegde verhardingen wordt ook een significante ontharding gerealiseerd, waarbij verhardingen worden verwijderd en afgekoppeld om infiltratie in groenzones mogelijk te maken. Hierdoor wordt het ruimtegebruik geoptimaliseerd en wordt de verharde oppervlakte deels gecompenseerd. De ingrepen gebeuren binnen een reeds volledig ingericht en technisch gebruikt terrein, zonder bijkomend beslag op open ruimte buiten het luchthavengebied. Het ruimtegebruik kan daarom als efficiënt en verantwoord worden beschouwd.

Visueel-vormelijke elementen

Visueel en vormelijk blijven de ingrepen ondergeschikt aan het bestaande luchthavenlandschap, dat wordt gekenmerkt door uitgestrekte verhardingen, start- en landingsbanen, taxibanen en technische installaties. De gebruikte materialen en afwerkingen sluiten aan bij de aanwezige infrastructuur en veroorzaken geen visuele verstoring of contrastwerking. Aangezien het airside terrein grotendeels ontoegankelijk en onzichtbaar is voor het brede publiek, is de visuele impact bovendien beperkt tot een strikt functionele omgeving. Het project tast het visueel-ruimtelijk beeld van de omgeving niet aan.

Cultuurhistorische aspecten

Binnen het projectgebied zijn geen beschermde monumenten, landschappen of erfgoedelementen aanwezig. Het betreft een sterk antropogeen en technisch ingericht terrein waarvan de historische gelaagdheid ondergeschikt is aan de huidige luchthavenfunctie. De

geplande werken brengen geen schade toe aan cultuurhistorische waarden en bevinden zich volledig binnen een zone die reeds decennialang voor luchtvaartinfrastructuur wordt gebruikt

Het dichtstbijgelegen onroerend erfgoed is de (Skyhall en Sint-Rafaëlkapel) Luchthaven van Zaventem (Vastgesteld erfgoed - niet beschermd) Deze gebouwen maken deel uit van de terminalgebouwen van de luchthaven en bevinden zich op ruime afstand tot de uitgevoerde werken. Gezien de afstand van de werken tot het dichtstbijgelegen onroerend erfgoed worden er geen bijkomende maatregelen genomen. Gezien de wijzigingen aan het landschap eerder beperkt en homogeen met de bestaande reliëfwijzigingen zijn, en de afstand tot onroerend erfgoed aanzienlijk is, zijn de effecten op landschap, erfgoed en archeologie eerder beperkt. De werken passen binnen het huidige ruimtelijke karakter van de site en wijzigen het visuele of historische profiel van de omgeving niet, waardoor hun effecten op landschap, erfgoed en archeologie niet aanzienlijk zijn.

De aanvraag is vanuit cultuurhistorisch oogpunt dan ook aanvaardbaar

Bodemrelief

Het project omvat beperkte en lokaal gerichte reliëfwijzigingen, voornamelijk ter hoogte van turnpaths, shoulders en dienstwegen. Uit de beschrijvende nota blijkt dat deze reliëfaanpassingen functioneel noodzakelijk zijn en onderdeel uitmaken van een bredere hydraulische studie. Er wordt expliciet onderzocht of de ingrepen een invloed hebben op het overstromingsrisico, waarbij gebruik wordt gemaakt van bufferbekkens, infiltratiezones en vertraagde afvoer. De reliëfwijzigingen blijven binnen het bestaande maaiveldkarakter van het airside terrein en brengen geen negatieve hydrologische effecten met zich mee.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De aanvraag richt zich sterk op het beperken van wateroverlast en overstromingsrisico's. Door ontharding en het afkoppelen van verhardingen wordt de afvoer naar de riolering verminderd en infiltratie bevorderd. Voor de reliëfwijziging bij turnpath 25L is specifiek onderzocht of dit het overstromingsrisico beïnvloedt in de nota 'Watertoets Uitbreiding verharding en reliëfwijziging BAC Hydraulische studie' (in omgevingsloket. 0495985_ONTW_495985 BAC Watertoets Rapport v2.pdf). Op basis van de ingediende studies kan worden geconcludeerd dat de impact van de geplande werken op de omgeving niet aanzienlijk is. De hydraulische berekeningen tonen aan dat de uitbreiding van de verharding slechts leidt tot zeer beperkte stijgingen van waterpeilen binnen het interne afwateringssysteem van Brussels Airport, terwijl de effecten op de omliggende waterlopen vrijwel verwaarloosbaar blijven (< 0,1% stijging in debiet en peil). Bovendien wordt alle afstroming intern opgevangen en verwerkt binnen het bestaande riolerings- en buffersysteem, dat over voldoende capaciteit beschikt om zowel normale als zwaardere regenbuien veilig af te voeren. Er treedt geen bijkomend risico op wateroverlast op buiten het luchthaventerrein, en eerdere studies bevestigen dat de afstroming van de luchthaven niet bijdraagt aan overstromingen in de omliggende woonzones. Hierdoor kan worden gesteld dat de werken geen noemenswaardige impact hebben op de omgeving. Er wordt hiervoor ook verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Water'.

De ingrepen tasten de ruimtelijke draagkracht of het karakter van de omgeving niet aan. De werken dienen enkel voor de optimalisatie van de interne logistieke werking en infrastructuur op het bestaande airside gedeelte.

Specifieke hinderaspecten (zoals geluid of stof) of directe gezondheidseffecten voor de omgeving wijzigen niet met voorliggende regularisatieaanvraag. De activiteiten sluiten aan bij de reeds aanwezige luchtvaartactiviteiten op het terrein

Conclusie

De aanvraag werd getoetst aan de decretale beoordelingsgronden van artikel 4.3.1, §2, VCRO of artikel 5.3.1, DABM. 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

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 deze aanvraag kan een vergunning voor onbepaalde duur worden verleend.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

De bezwaren worden als volgt beantwoord

Bezwaar 1 (ingediend in de gemeente Steenokkerzeel).

Er wordt benadrukt dat de betrokken werken niet intentioneel zonder vergunning werden uitgevoerd. Sinds 2 oktober 2023 is de nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige hemelwaterverordening in werking getreden. Het Vrijstellingenbesluit werd ook aangepast en afgestemd op deze verordening. Door een gewijzigde interpretatie van deze regelgeving vallen bepaalde airside verhardingen, die voorheen als vrijgesteld werden beschouwd, niet langer onder deze vrijstelling. Door Brussels Airport Company wordt erkend dat hiervoor niet tijdig een vergunning werd aangevraagd ten gevolge van deze gewijzigde context en misinterpretatie, en neemt met voorliggende aanvraag de nodige stappen om de situatie te regulariseren conform de geldende regelgeving.

Wat betreft de bezorgdheid rond mogelijke wateroverlast, tonen de uitgevoerde hydraulische analyses aan dat de impact van de verhardingen op het watersysteem beperkt en aanvaardbaar is. Zowel bij normale als bij extreme neerslaggebeurtenissen blijft het effect op de waterpeilen en afwaartse waterlopen verwaarloosbaar, waardoor geen verhoogd overstromingsrisico voor de omgeving, waaronder Humelgem, wordt verwacht. Er wordt hiervoor ook verwezen naar de studie '0495985_ONTW_495985 BAC watertoets rapport V2', waarbij de impact op Humelgem wordt beoordeeld, en naar de bovenstaande beoordeling onder 'Water'

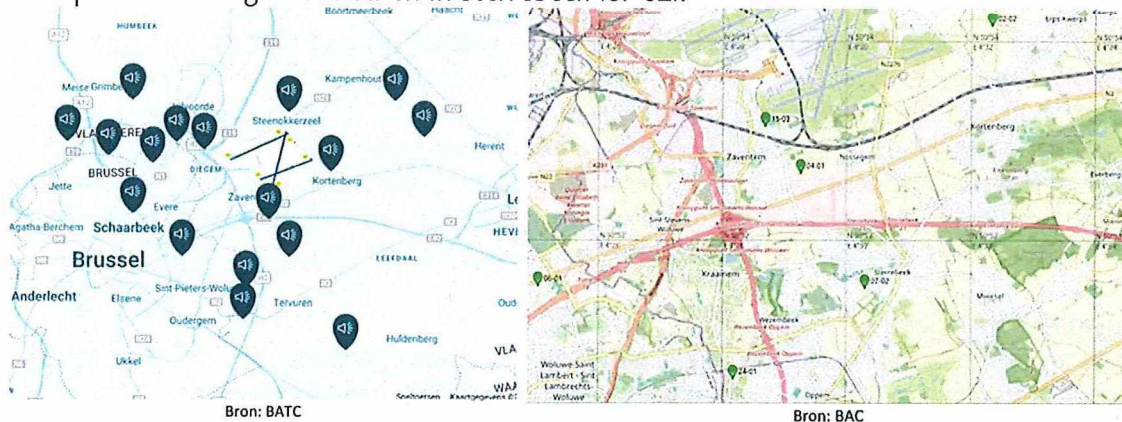
Bezwaar 2 (ingediend in de gemeente Zaventem):

De aangelegde verhardingen werden uitgevoerd in overeenstemming met de geldende EASA-regelgeving, met als doel te voldoen aan de internationale luchtvaartveiligheidsnormen. De aanpassing van het bestaande turnpath op runway 25L betreft geen wijziging of uitbreiding van de start- en landingsbaan. Bijgevolg laat de aanpassing geen zwaardere vliegtuigen toe dan al jarenlang operationeel mogelijk is, leidt zij niet tot een toename van het aantal

vliegtuigbewegingen en veroorzaakt zij geen bijkomende hinder voor de omgeving. De keuze van de start- en landingsbanen wordt bepaald door onder meer het PRS (preferentieel baangebruik) dat bepaald en vastgelegd werd door de federale overheid in samenspraak met Skeyes. Daarnaast zijn weersomstandigheden zoals windrichting en -snelheid bepalend voor de baankeuze. Deze criteria zijn hetzelfde voor runway 25L als voor 25R en wijzigen niet door de aanpassingen aan het turnpath. Ook de vliegroutes en de operationele inzet van de runway blijven ongewijzigd. De aanpassingen aan het turnpath hebben als doel om vliegtuigen toe te laten een veilige 180 draai te maken na landing, enkel wanneer zij niet tijdig kon afslaan naar een taxiway of voor opstijging enkel in het geval van aborted take-off en in het geval het vliegtuig niet vroeger kon afslaan op een taxiway. Bijgevolg enkel bij uitzonderlijke gevallen. Een turnpath is géén start- of landingsbaan in de zin van de luchtvaartregelgeving, en evenmin een taxiway. De ingreep heeft bijgevolg geen impact op baangebruik of hinder en kan dan ook niet leiden tot de in het bezwaar aangehaalde effecten.

De aangelegde verhardingen veranderen noch het baangebruik, noch de operationele capaciteit. Er is bijgevolg geen sprake van een capaciteitsverhoging die het risico op incidenten zou verhogen. Daarnaast wordt verduidelijkt dat er voor runway 25L geen gebruik wordt gemaakt van een clearway. De infrastructuur is conform de geldende luchtvaartregelgeving uitgerust met een RESA (Runway End Safety Area), zijnde een veiligheidszone aan het uiteinde van de baan, die dient om een vliegtuig bij een eventuele overrun gecontroleerd tot stilstand te laten komen. Deze RESA voldoet aan de toepasselijke veiligheidsnormen. De aanpassing van het turnpath heeft geen enkele invloed op deze veiligheidsvoorzieningen en wijzigt het risicoprofiel van de luchthaven niet. Er is bijgevolg geen verhoogd risico op incidenten zoals beschreven in het bezwaar. De veiligheid blijft gewaarborgd conform de geldende luchtvaartvoorschriften.

Het bezwaar maakt verkeerdelijk gebruik van de informatie op de website 'www.BATC.be' met betrekking tot geluidsmetposten. In Zaventem-centrum is wel een meetpost (15-03) in beheer van Brussels Airport Company gelegen. Op de specifieke sectie van de website van BATC, waar een overzicht gegeven wordt van geluidsevents ten gevolge van de overvliegende toestellen, wordt deze meetpost echter niet weergegeven, omdat dit meetpunt wordt blootgesteld aan zowel het geluid van overvluchten als ook aan grondgeluid van vliegtuigbewegingen op het luchthaventerrein. Hierdoor is op deze locatie de gebruikte methodiek waarbij geluidsevents worden gedetecteerd en vervolgens gekoppeld aan de overvluchten van de toestellen niet bruikbaar. In totaal zijn er 3 meetpunten van BAC gevestigd op het grondgebied van de gemeente Zaventem. Naast het meetpunt in Zaventem-centrum (15-03) is er ook nog een meetpunt in Nossegem (04 01) en in Sterrebeek (07-02).



Er kan dus geconcludeerd worden dat Zaventem-centrum wel over een permanent meetpunt (15-03) beschikt. Verspreid over het grondgebied van Zaventem bevinden zich dus 3 meetpunten. Het gelijkheidsbeginsel en de verplichtingen uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaaï worden bijgevolg niet geschonden.

Ondergeschikt staat dit bezwaar los van de verhardingen en de reliëfwijziging die werden uitgevoerd en dient daar in het kader van deze regularisatie-aanvraag geen rekening mee gehouden te worden.

In het kader van voorliggende aanvraag werd wel degelijk een onderbouwde beoordeling uitgevoerd van de relevante milieueffecten tijdens de exploitatiefase, waaronder water, geluid, biodiversiteit en landschap. Deze beoordeling is afgestemd op de aard en omvang van de ingreep en wordt onder meer gestaafd door het watertoetsrapport en de beschrijvende effectenanalyse in het dossier. Uit deze analyses blijkt dat de ingreep geen wijzigingen met zich meebrengt in het baangebruik, de operationele capaciteit of de aard van de activiteiten, waardoor ook de effecten tijdens de exploitatiefase ongewijzigd blijven ten opzichte van de referentietoestand. De potentiële milieueffecten werden bijgevolg correct geïdentificeerd. De effecten tijdens de exploitatiefase kunnen als verwaarloosbaar worden beschouwd.

- de effecten op water worden besproken in het document "0495985_ONTW_495985 BAC watertoets rapport V2" en bovenstaande beoordeling onder 'Water';
- op vlak van geluid zijn er geen bijkomende effecten te verwachten buiten de tijdelijke impact tijdens de aanlegfase. Voor de haalbaarheid van de planning van de werken tijdens de aanlegfase werd voorafgaand aan de werken aan runway 25L gekeken naar de impact op het baangebruik, waarbij het onder andere doelstelling was om zoveel mogelijk het PRS te respecteren, naast kost, timing en kwaliteit. De aanleg en regularisatie van de verhardingen brengen geen wijziging met zich mee in het baangebruik, de vliegroutes of de operationele capaciteit van de luchthaven. Aangezien het aantal vliegtuigbewegingen en het type operaties ongewijzigd blijven, blijft ook de geluidsimpact in de exploitatiefase onveranderd ten opzichte van de huidige toestand. De ingreep heeft bijgevolg geen structurele impact op het geluidsniveau. Eventuele effecten zijn beperkt tot de aanlegfase;
- de effecten inzake biodiversiteit zijn beperkt gezien de verhardingen zich in biologisch minder waardevol gebied bevinden. De grootschalige grasvlaktes langs de start- en landingsbanen zijn grotendeels minder soortenrijk/weinig bloemrijk. Er zijn aldus geen of verwaarloosbare effecten van de bijkomende verharding op de biodiversiteit. De kleine aanpassingen van de verharding zorgen niet voor extra barrières voor fauna. De luchthaven zelf is actueel reeds een belangrijke barrière, wat door de extra verhardingen niet zal wijzigen. Er kan niet geopteerd worden voor waterdoorlatende verharding voor luchtverkeer, gezien deze verhardingen moeten voldoen aan bepaalde specificaties van de EASA-wetgeving. Waar mogelijk werd wel waterdoorlatende verharding aangebracht bijvoorbeeld 'verharding06' (BCU-weg). Tot slot wordt het water dat aangesloten is op de interne riolering gebufferd om dan vertraagd geloosd te worden op het oppervlaktewater;
- De uitgevoerde verhardingen leiden niet tot aantasting, vernietiging of doorsnijding van landschapselementen. De verhardingen betreffen het aanpassen van elementen die momenteel reeds aanwezig zijn. Daarom wordt de impact op de landschapsstructuur in de exploitatiefase in het algemeen verwaarloosbaar beoordeeld;
- Er is geen beschermd erfgoed aanwezig op de luchthaven, waardoor een direct effect op de beschermde erfgoedwaarden uitgesloten is. De luchthaven grenst wel aan beschermd cultuurhistorisch landschap (Floordambos) en nabij een beschermd dorpsgezicht (dorpskom Humelgem) en beschermde monumenten (graven en graftekens op de militaire begraafplaats van Zaventem). De verhardingen die worden

aangelegd hebben geen directe of indirecte effecten op deze erfgoedwaarden. Een archeologienota is niet uitgevoerd. Wel is er een vondstmeldingsplicht van toepassing. Tijdens de werken werden er geen vondsten gedaan. Over het algemeen werd op basis van de bestaande archeologienota's aangetoond dat de bodem ter hoogte van grote delen van het projectgebied in het verleden was ontgonnen en er dus geen archeologie meer te verwachten was. De verharding zorgt niet voor een impact op het landschapsbeeld. Deze wijzigingen bevinden zich op maaiveldniveau en zijn dus nauwelijks zichtbaar.

Er kan geconcludeerd worden dat de effecten tijdens de exploitatiefase globaal beperkt en verwaarloosbaar zijn. Het project veroorzaakt geen significante negatieve impact op het milieu of de omgeving.

Algemene conclusie

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren ongegrond worden verklaard.

OVERIGE STANDPUNTEN

Het CBS van de gemeente Steenokkerzeel heeft tijdens de hoorzitting van de GOVC op 28 april 2026 verwezen naar het ongunstig advies van 30 maart 2026 en heeft dit standpunt nogmaals bevestigd.

In de adviezen van het CBS van de gemeenten Zaventem, Steenokkerzeel en Machelen worden heel wat opmerkingen en ongunstige standpunten geformuleerd op onderhavig aanvraagdossier. Deze worden hieronder besproken en geëvalueerd.

Rioleringsplan

Er wordt aangekaart dat er geen rioleringsplan aan het dossier werd toegevoegd, waardoor het onduidelijk is hoe de nieuwe verhardingen en reliëfwijzigingen precies afwateren. Technische details zoals diameters, diepteligging en stroomzin van leidingen ontbreken eveneens volledig.

De opmerking dat er geen rioleringsplan aan het dossier werd toegevoegd en dat daardoor onduidelijkheid zou bestaan over de afwatering en de technische uitwerking van de riolering, is niet gegrond. Uit de bijgevoegde hydraulische nota's en het watertoetsrapport blijkt duidelijk hoe de nieuwe verhardingen en reliëfwijzigingen afwateren en op welke manier zij aangesloten zijn op het bestaande rioleringsstelsel. De relevante technische parameters, zoals de toegepaste leidingdiameters, de aansluitpunten en de afvoerstructuur, zijn expliciet beschreven en werden bovendien gebruikt in gedetailleerde hydraulische berekeningen.

De werking van het afwateringssysteem werd niet louter conceptueel benaderd, maar onderbouwd met een hydrodynamisch rekenmodel dat de bestaande en de geplande situatie vergelijkt onder verschillende neerslagsscenario's. Dit veronderstelt en bevestigt dat de stroomrichting, capaciteit en functionele samenhang van de leidingen voldoende gekend en correct ingevoerd zijn. Daarnaast tonen de studies aan dat de voorziene reliëfwijzigingen geen negatieve invloed hebben op de lokale of afwaartse waterhuishouding en dat alle afstroming intern binnen het luchthaventerrein wordt beheerst.

Gelet op deze uitgebreide technische onderbouwing kan worden gesteld dat het dossier voldoende duidelijkheid verschaft over de riolerings- en afwateringsaspecten van het project. Het ontbreken van een afzonderlijk grafisch rioleringsplan doet geen afbreuk aan de

inhoudelijke beoordeling, aangezien de afwateringslogica, dimensionering en hydraulische effecten afdoende en verifieerbaar zijn aangetoond in de voorliggende documenten

Daarnaast leidt het aanleggen van riolering in al ingericht terrein niet tot het wijzigen van dit ingericht terrein en is dit vrijgesteld van vergunningsplicht conform hoofdstuk 8 van het Vrijstellingenbesluit. Voor het aanduiden van de vrijgestelde handelingen wordt bij het normenboek voor infrastructuuraanvragen vermeld:

“Indien het voorgenomen project bestaat uit een menging van al dan niet vergunningsplichtige stedenbouwkundige handelingen en vrijgestelde handelingen, dient het inplantingsplan de totaliteit van de beoogde handelingen te bevatten. Het onderscheid wordt duidelijk aangegeven, hetzij via tekst, hetzij via een grafische weergave”

Bijgevolg is het geen vereiste om een nieuwe plannenset van de rioleringstoestand op te maken en volstaat het om enkel de inplantingsplannen bestaande (2023) en nieuwe toestand (2025) van de rioleringstoestand weer te geven conform de bepalingen in het normenboek. Deze plannen zitten vervat in het aanvraagdossier.

Sloopopvolgingsplan

De ontharding (oppervlakte 9.254 m²) zijn volgens de gemeenten wel vergunningsplichtig én moeten als stedenbouwkundige handelingen opgenomen worden in onderhavige aanvraag. Daarnaast wordt gesteld dat er geen sloopopvolgingsplan werd toegevoegd aan het aanvraagdossier. De aanvrager stelt dat de ontharding (lees “*het slopen van een oppervlakte van 9.254 m²”*) vrijgesteld zijn van vergunning. Gezien de opbouw van start-, landings- en taxibanen is het volgens de gemeenten echter weinig waarschijnlijk dat hiervoor slechts +/-3 cm afgegraven/afgeschraapt werd, waaruit besloten kan worden dat het volume van 250 m³ ruim overschreden werd en dat deze handeling bijgevolg ook opgenomen moest worden in onderhavige aanvraag.

Artikel 13.2, lid 2, van het Vrijstellingenbesluit bepaalt het volgende.

“Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is niet nodig voor de volledige of gedeeltelijke afbraak van verhardingen op voorwaarde dat de verhardingen niet zijn opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed, vastgesteld met toepassing van artikel 4.1.1 van het decreet van 12 juli 2013 betreffende het onroerend erfgoed”

Om ontharding te stimuleren, heeft de Vlaamse Regering meer handelingen rond afbraak van constructies en verhardingen vrijgesteld van de vergunningsplicht. Deze wijzigingen aan het Vrijstellingenbesluit zijn in werking getreden op 1 januari 2023. Het tweede lid van artikel 13.2 stelt dat een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen niet nodig is voor de volledige of gedeeltelijke afbraak van verhardingen op voorwaarde dat de verhardingen niet zijn opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed, vastgesteld met toepassing van artikel 4.1.1 van het decreet van 12 juli 2013 betreffende het onroerend erfgoed. Voor de afbraak van verhardingen geldt dus geen oppervlakenorm.

Artikel 4.3.3, §1, van het VLAREMA bepaalt dat.

“De opmaak van een sloopopvolgingsplan volgens de standaardprocedure en de toepassing van het traceerbaarheidssysteem, vermeld in artikel 4.3.5, is verplicht bij:

- 1. sloop-, renovatie- of ontmantelingswerken bij gebouwen waarvoor een omgevingsvergunning vereist is en waarvan het totale bouwvolume groter is dan 1.000 m³ voor alle niet-residentiële gebouwen waarop de vergunning betrekking heeft, of groter dan 5.000 m³ voor alle in hoofdzaak residentiële gebouwen, met uitzondering van eengezinswoningen, waarop de vergunning betrekking heeft;*

2. *sloop-, renovatie- of ontmantelingswerken in het kader van infrastructuurwerken waarvoor een omgevingsvergunning vereist is en waarvan het volume groter is dan 250 m³ en onderhoudswerken aan infrastructuur waarvoor een omgevingsvergunning vereist is en waarvan het volume groter is dan 250 m³”.*

Artikel 4.33, §1, van het VLAREMA koppelt de verplichting tot het opmaken van een sloopopvolgingsplan expliciet aan werken waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Aangezien de afbraak van de verhardingen in voorliggend dossier vrijgesteld is van vergunningsplicht, diende deze voorwaarde niet vervuld te worden

Daarnaast heeft het project uitsluitend betrekking op de afbraak van verhardingen en niet op de sloop van gebouwen noch op infrastructuurwerken in de zin van kunstwerken (zoals bruggen) Bijgevolg vallen de werken niet onder de in artikel 4.33, §1, opgesomde categorieën waarvoor een sloopopvolgingsplan verplicht is

Voor de voorgenomen afbraak van verhardingen is dus geen omgevingsvergunning vereist en is, overeenkomstig artikel 4.33 van het VLAREMA, geen sloopopvolgingsplan noodzakelijk Het standpunt van de gemeenten wordt niet gevolgd

Archeologienota

Wat betreft de aangehaalde noodzaak tot het opmaken van een archeologienota kan verwezen worden naar artikel 54.1.6 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 (eigen onderlijning):

“Voorafgaand aan het aanvragen van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen moet een archeologienota zoals vermeld in artikel 54.8 en artikel 54.12 opgesteld en gemeld worden in volgende situaties l. j. De aanvrager van een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen wordt van die verplichting vrijgesteld.

[]

6. indien de handelingen louter betrekking hebben op de regularisatie van vergunningsplichtige projecten, overeenkomstig artikel 81 (regularisatievergunning) van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en alle vergunningsplichtige ingrepen in de bodem al zijn uitgevoerd.”

Een archeologienota is dus niet vereist in kader van huidige aanvraag.

M.e.r.-screening

Er wordt aangegeven dat de m.e.r.-screening ontoereikend is en beperkt blijft tot een beoordeling van de effecten van stedenbouwkundige handelingen De effecten op het baangebruik en de gerelateerde ingedeelde inrichtingen of activiteiten (IIOA) werden niet opgenomen De beschrijving van de effecten moet volgens de gemeenten uitgebreid worden, waarbij er een vergelijking moet gebeuren van het baangebruik van de toestand voor de bijkomende verharding en de huidige situatie.

Dit standpunt wordt niet gevolgd. De aangelegde verhardingen werden uitgevoerd in overeenstemming met de geldende EASA-regelgeving, met als doel te voldoen aan de internationale luchtvaartveiligheidsnormen Hierbij werd specifiek rekening gehouden met de vereisten inzake afmetingen, draagkracht, positionering en veiligheid, zoals opgelegd voor luchtvaartinfrastructuur De uitvoering van deze verhardingen kadert dan ook in een nalevingsgerichte aanpak, gericht op het garanderen van een veilig en efficiënt gebruik van de luchthaveninfrastructuur, zonder bijkomende capaciteitsuitbreiding of wijziging van het operationeel gebruik

De aanpassingen aan het bestaande turnpath 25L gaat om een technische aanpassing om de infrastructuur in overeenstemming te brengen met de Europese certificeringsvereisten. Dit gebeurde in opvolging van een eerdere afspraak met het DGLV om dit bij een eerstvolgende renovatie in orde te brengen. Deze infrastructuur is gelegen op het einde van de startbaan en heeft als louter functioneel doel om vliegtuigen toe te laten een veilige 180 draai te maken na landing, enkel wanneer zij niet tijdig kon afslaan naar een taxiweg ('taxiway') en voor opstijging enkel in het geval van aborted take off. Bijgevolg enkel in uitzonderlijke gevallen. Een turnpath is géén start- of landingsbaan ('runway') in de zin van de luchtvaartregelgeving, en evenmin een taxiway. Een taxiway is immers een afzonderlijke en doorgaans verbindende rijbaan tussen verschillende delen van het luchthaventerrein, bedoeld voor doorstroming tussen apron, runway en andere zones.

De aanpassing houdt geen wijziging in van het baangebruik of de capaciteit van de runway zelf en heeft bijgevolg geen impact op het baangebruik als ingedeelde activiteit. Er is geen toename van vliegbewegingen, noch een wijziging in de operationele inzet van de baan. In 2025 zijn er in totaal 39 vluchten vertrokken van baan 25L. In de maanden januari-juni (voor de werken) komt dit overeen met gemiddeld 3,5 per maand; in de maanden september-december (na de werken) gemiddeld 3,75 per maand. Dit is dus ongeveer gelijk gebleven. Een lichte stijging is doordat er op 20 september 2025 4 vertrekkende vluchten waren op één dag op 25L, deze vluchten vertrokken toen met vertraging op een zaterdagavond op moment dat DEPARTURE 25L actief was overeenkomstig het PRS.

De geplande aanpassing van het bestaande turnpath op runway 25L betreft dus geen wijziging of uitbreiding van de start- en landingsbaan zelf, maar een technische en functionele optimalisatie van een ondersteunende infrastructuur die geen deel uitmaakt van de runway in de zin van de luchtvaartregelgeving. De mer-screning is afgestemd op de aard en impact van deze ingreep. Aangezien er geen wijziging is aan het baangebruik of de ingedeelde inrichting of activiteit, is een verdere beoordeling van deze effecten niet vereist. De ingreep betreft een nalevingsgerichte optimalisatie zonder bijkomende milieueffecten op exploitatieniveau.

Onlosmakelijke verbondenheid met VLAREM-rubriek 57

In de adviezen van de gemeenten wordt aangehaald dat de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen onlosmakelijk verbonden zijn met de rubriek 57: het uitbaten van een vliegveld met start- en landingsbanen. Er wordt geoordeeld dat in voorliggende aanvraag de samenhang van de ingedeelde inrichtingen of activiteiten en de stedenbouwkundige handelingen niet is opgenomen, waardoor een geïntegreerde beoordeling ontbreekt van zowel de ingedeelde inrichtingen of activiteiten en de stedenbouwkundige handelingen.

De aanvraag heeft uitsluitend betrekking op stedenbouwkundige handelingen, met name de regularisatie van verhardingen en een technische optimalisatie van een turnpath. De aanpassingen aan het bestaande turnpath 25L maken geen deel uit van de start- en landingsbaan zelf. Daarnaast houden de aanpassingen ook geen wijzigingen, uitbreidingen of capaciteitsverhogingen van de start- en landingsbaan in. Evenmin hebben zij enige impact op vliegroutes, baangebruik of de exploitatievoorwaarden van de ingedeelde inrichting. Gelet op bovenstaande, staat de aanleg van de verharding los van de ingedeelde inrichtingen en activiteiten van rubriek 57 (zoals de start- en landingsbaan zelf), aangezien de aanvraag geen betrekking heeft op ingedeelde inrichtingen en activiteiten.

Er is dan ook geen sprake van enige 'samenhangend technisch geheel' met de IIOA onder rubriek 57. Overeenkomstig de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb) moet

er, om sprake te zijn van één IIOA, sprake zijn van een “onderlinge technische samenhang” tussen ingedeelde inrichtingen en activiteiten, waarbij moet worden gekeken naar de verwevenheid tussen de inrichtingen of activiteiten. Er is bijvoorbeeld geen sprake van één IIOA wanneer de inrichting ook zonder de andere inrichting kan blijven functioneren en omgekeerd (zie bijvoorbeeld het arrest RvVb-A-2425-0908 van 12 juni 2025, ‘college van burgemeester en schepenen van Stad Sint-Niklaas’, en het arrest RvVb-A-2122-1024 van 4 augustus 2022, ‘Vanherpe’). Zoals hierboven wordt toegelicht, is er geen onderlinge technische samenhang tussen de stedenbouwkundige handelingen en de IIOA van rubriek 57.

Daarnaast is er ook geen sprake van enige “onlosmakelijke verbondenheid” die een geïntegreerde beoordeling vereist. Uit de rechtspraak van de RvVb, volgt dat één omgevingsvergunningsaanvraag moet worden ingediend voor zowel de vergunningsplichtige stedenbouwkundige handelingen als de “daarmee onlosmakelijk verbonden” exploitatie van ingedeelde inrichtingen of activiteiten die het project omvat (zie bijvoorbeeld RvVb 25 mei 2023, RvVb-A-2223-0879, ‘Missotten’; RvVb 3 februari 2022, RvVb-A-2122-0419, ‘Missotten’, RvVb 7 juli 2020, RvVb-A-1920-0992, ‘Marvado’). Zoals hierboven ook wordt onderlijnd, zijn de vergunningsplichtige stedenbouwkundige handelingen niet onlosmakelijk verbonden met de vergunningsplichtige exploitatie van de IIOA van rubriek 57. De aanpassingen aan het bestaand turnpath 25L maken geen deel uit van de start- en landingsbaan zelf, de aanpassingen houden geen wijzigingen, uitbreidingen of capaciteitsverhogingen van de start- en landingsbaan in, en hebben geen impact op de vliegroutes, het baangebruik of de exploitatievoorwaarden van de IIOA van rubriek 57.

Het is daarom juridisch verdedigbaar dat voorliggende aanvraag afzonderlijk wordt behandeld als een dossier inzake stedenbouwkundige handelingen. De m.e.r.-screening is correct afgestemd op de aard en de beperkte impact van de ingreep, en aangezien er geen wijzigingen optreden aan de IIOA of het baangebruik, is een verdere geïntegreerde beoordeling niet vereist. Het standpunt van de gemeenten wordt niet bijgetreden.

Motivatie verharding

In de adviezen van de gemeenten en in één van de bezwaren wordt aangehaald dat de verhardingen onvoldoende worden gemotiveerd en dat er onvoldoende wordt aangetoond waarvoor deze noodzakelijk zijn.

In eerste instantie wordt opgemerkt dat de aanvrager niet hoeft te verantwoorden waarom de verhardingen nodig zijn. De vergunningverlenende overheid verricht enkel een legaliteitsbeoordeling en geen opportuniteitsbeoordeling. Taxiwegen en de turnpath vormen een functioneel en inherent onderdeel van de luchthavenexploitatie. De overheid moet enkel nagaan of de aangevraagde aanpassing planologisch, milieurechtelijk en technisch toelaatbaar is. Een beoordeling van de noodzaak of wenselijkheid van de verharding behoort niet tot haar bevoegdheid.

In de replieknota opgeladen op 21 april 2026 (‘Nota GOVC regularisatie verhardingen Airside - OMV2026014018.pdf’), wordt door de aanvrager nogmaals aangegeven dat de noodzaak van de aangelegde verhardingen zich in eerste instantie situeert binnen het kader van de luchtvaartveiligheid en de naleving van internationale regelgeving. De verhardingen werden uitgevoerd om de bestaande luchthaveninfrastructuur in overeenstemming te brengen met de geldende EASA-voorschriften. De verhardingen zijn derhalve niet gericht op een uitbreiding van de capaciteit of een wijziging van het baangebruik van de luchthaven, maar vormen een noodzakelijke optimalisatie van de bestaande infrastructuur om een veilig, efficiënt en reglementair gebruik te garanderen. Vervolgens wordt per verharding een gedetailleerde

omschrijving gegeven die de noodzaak van de verharding motiveert (pagina 19 – 22 onder titel '5 Noodzaak verhardingen').

Conclusie

Gelet op bovenstaande motivering worden de standpunten en opmerkingen zoals geformuleerd in de adviezen van het CBS van de gemeenten Zaventem, Steenokkerzeel en Machelen niet gevolgd

| |
|---|
| 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

De vergunning voor de aanvraag kan worden verleend voor onbepaalde duur

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING EN LANDBOUW,

Artikel 1. Aan de nv Brussels Airport Company, Luchthaven Brussel Nationaal 1M, 1930 Zaventem, wordt de vergunning verleend voor de volgende stedenbouwkundige handelingen in kader van de regularisatie van diverse airside verhardingen en reliëfwijzigingen, gelegen te 1930 Zaventem, Luchthaven Brussel Nationaal, te 1820 Steenokkerzeel, Vliegveld, en te 1830 Machelen, Bedrijvenzone Diegem-Luchthaven:

| Planaanduiding | Stedenbouwkundige handeling | Beknopte beschrijving |
|----------------|--|-------------------------------|
| Verharding01 | Nieuwbouw of aanleggen | Uitbreiding C6 east |
| Verharding02 | Nieuwbouw of aanleggen | Uitbreiding C5 east |
| Verharding03 | Nieuwbouw of aanleggen | Aanleg dienstweg naar F1 |
| Verharding04 | Nieuwbouw of aanleggen | Uitbreiding C2 west |
| Verharding06 | Nieuwbouw of aanleggen | BCU-weg langs 25L/07R |
| Verharding07 | Nieuwbouw of aanleggen | Turnpath en shoulders |
| Verharding09 | Nieuwbouw of aanleggen | Verharding in RESA RWT 25R |
| Verharding14 | Nieuwbouw of aanleggen | GSE PAW |
| Verharding15 | Nieuwbouw of aanleggen | Apron 51C shoulder entry east |
| Verharding16 | Nieuwbouw of aanleggen | SD FES west |
| Verharding 17 | Nieuwbouw of aanleggen | Uitbreiding TWY B10 |
| Reliëf | Het reliëf van de bodem aanmerkelijk wijzigen | Turnpath + SD FES west |

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

Art. 4. De omgevingsvergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden en/of lasten die moeten nageleefd worden:

Met betrekking tot de stedenbouwkundige handelingen:

1. Er wordt een infiltratiestudie opgemaakt met betrekking tot de uitbouw van (een) collectieve infiltratievoorziening(en) voor onder meer de airside verhardingen. De locatie van de infiltratievoorziening die moet voorzien worden voor de regularisatie van de verhardingen binnen deze aanvraag is gebaseerd op de uit te voeren infiltratiestudie. De vereiste dimensies van de infiltratievoorziening zijn een volume van minstens 1.832.490 l en een infiltratieoppervlakte van minstens 4.442,4 m². De infiltratievoorziening wordt gerealiseerd binnen een periode van 5 jaar na het verlenen van de vergunning. De VMM (Watertoets) wordt jaarlijks op de hoogte gehouden van de voortgang van de infiltratiestudie.

De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten:

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

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.

Brussel, 12 JUN 2026

Vlaams minister van Omgeving en Landbouw



Jo BROUNS

U kan tegen deze beslissing een verzoekschrift tot vernietiging (desgevallend met een verzoek tot schorsing of tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid) indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen

U heeft hiervoor een vervaltermijn van 45 dagen die ingaat de dag na de datum van de betekening van deze beslissing

Het verzoekschrift moet per beveiligde zending worden ingediend

1. hetzij via het digitale platform dat door de Dienst van de Bestuursrechtscolleges ter beschikking wordt gesteld met het oog op de digitale procesvoering voor de Vlaamse Bestuursrechtscolleges. <https://www.dbrc.be/digitaal-platform>

Op straffe van onontvankelijkheid dienen de volgende partijen of raadsman gebruik te maken van het digitale platform:

1° de Vlaamse overheid, de Vlaamse administratie, de Vlaamse adviesorganen, de Vlaamse openbare instellingen die niet behoren tot de Vlaamse administratie, de lokale overheden en de externe overheden, vermeld in artikel 13, 1° tot en met 5° en 8°, van het Bestuursdecreet van 7 december 2018, inclusief al hun vertegenwoordigers;

2° een advocaat in zijn hoedanigheid van vertegenwoordiger van een partij;

3° een partij of raadsman die geen advocaat is, en die een beroep doet op het digitale platform om een verzoekschrift of het eerste processtuk neer te leggen

Op straffe van onontvankelijkheid geldt de gemaakte keuze van een partij of raadsman als vermeld in het eerste lid, 3°, om al dan niet gebruik te maken van het digitale platform voor alle vorderingen in dezelfde zaak

2. hetzij per aangetekend schrijven 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 adres

Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Toren Noord (2de verdieping)
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel

Gelijktijdig dient een afschrift van het verzoekschrift ter informatie te worden bezorgd aan de verwerende partij (dit is de overheid die de beslissing genomen heeft) en in voorkomend geval aan de begunstigde van de bestreden beslissing

Het verzoekschrift moet worden gedagtekend, worden ondertekend door de verzoeker of zijn raadsman en in ieder geval minstens de volgende gegevens bevatten:

- de naam, de hoedanigheid, de woonplaats of de zetel van de verzoeker, de één enkele gekozen adreskeuze (hetzij een digitale adreskeuze met een e-mailadres voor partijen die gebruik maken van het digitale platform, hetzij een analoge adreskeuze met een postadres in België voor de andere partijen), een telefoonnummer en een e-mailadres,

- de naam 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;
- als de verzoeker een rechtspersoon is: haar ondernemingsnummer, OVO-code of onderwijsinstellingsnummer.

De verzoeker voegt in voorkomend geval de volgende documenten bij het verzoekschrift:
1° een afschrift van de bestreden beslissing of het bestreden besluit, dan wel een verklaring van de verzoeker dat hij niet in het bezit is van een dergelijk afschrift;

2° als de verzoeker een rechtspersoon is en hij geen raadsman heeft die advocaat is, een afschrift van zijn geldende en gecoördineerde statuten en van de akte van aanstelling van zijn organen, alsook het bewijs dat het daarvoor bevoegde orgaan beslist heeft in rechte te treden;

3° de schriftelijke volmacht van zijn raadsman als hij geen advocaat is;

4° de overtuigingsstukken die in de inventaris zijn vermeld en overeenkomstig die inventaris genummerd zijn.

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.

Collectieve verzoekschriften geven aanleiding tot het betalen van zoveel malen het recht als er verzoekende partijen zijn.

Het verschuldigde rolrecht wordt gestort op de rekening van het Fonds Bestuursrechtscolleges. De betaling kan ook worden uitgevoerd via het digitale platform.

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