

Dossiernummer: OMV_2025135192
Projectinhoudversie (PIV): V3
Inrichtingsnummer: 20230126-0058
Ondernemingsnummer exploitant: 0890.082.292

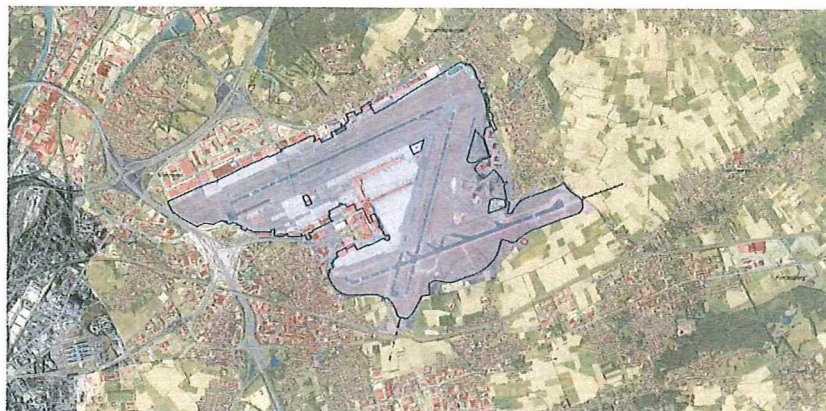
Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag van de nv Brussels Airport Company voor het project 'Brussels Airport - actualisatie luchthavenvergunning 2.0', gelegen te 1930 Zaventem, Luchthaven Brussel Nationaal 43.

OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG (INCLUSIEF WIJZIGINGEN)

De aanvraag omvat het hernieuwen van bestaande vergunningen die reeds geconsolideerd zijn in de (basis)omgevingsvergunning van de luchthaven (OMV_2022106386), maar nog met een vervaldatum later dan die van de start- en landingsbanen, en die op hun beurt nu hernieuwd moeten worden. Daarnaast worden ook recente wijzigingen en uitbreidingen opgenomen, waaronder de terminaluitbreiding (vergund op 17 december 2025 - OMV_2024024022) en nieuwe of aangepaste installaties. Een belangrijk nieuw element is de regularisatie van de drainage (bemaling) van een tunnel onder de startbaan RWY 25R, waarbij lekkend grondwater (en deels regenwater) van de tunnel wordt weggepompt naar het regenwaterstelsel. Verder wordt de geografische afbakening (projectcontour van de ingedeelde inrichtingen of activiteiten) van de luchthaven verfijnd, zodat enkel activiteiten die technisch en functioneel samenhangen met de luchthavenexploitatie worden opgenomen. Tot slot wordt ook gevraagd om de termijn om de nieuwe centrale proefdraaiplaats af te werken, te verschuiven van 1 januari 2027 naar 31 maart 2027.

De aanvraag heeft betrekking op terreinen gelegen te:

- voor wat betreft de ingedeelde inrichting of activiteit: 1930 Zaventem, Luchthaven Brussel-Nationaal 43, zoals ingetekend op het Omgevingsloket onder situering:



Wijzigingen van de aanvraag (PIV 3)

Op 5 juni 2026 werd de aanvraag gewijzigd naar aanleiding van opmerkingen en aandachtspunten geformuleerd in het advies van 11 mei 2026 van het Agentschap voor Natuur en Bos en 13 mei 2026 van de Vlaamse Milieumaatschappij (Advisering Afvalwater). De voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op het voorzien van een bijkomende Wezer-toets, het aanpassen van de project-m.e.r.-screening en het toevoegen van een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets.

Concreet werden volgende documenten toegevoegd of aangepast:

- Lozing van bedrijfsafvalwater – deel R3B
 - o twee bijkomende Wezer-tools (LL2) in functie van de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets,
 - o de twee oorspronkelijke Wezer-tools, inclusief een gecorrigeerde samenvatting aangezien deze in de vorige versie niet geactualiseerd was;
- MER-plicht:
 - o de aangepaste project- m.e.r.-screening. De gewijzigde passages zijn aangeduid in lichtblauwe kleur, voornamelijk binnen de disciplines water en biodiversiteit,
- Effecten op biodiversiteit:
 - o toevoeging van de twee oorspronkelijke PAS-berekeningen van de te vervangen en de nieuwe stookinstallatie;
 - o toevoeging van twee bijkomende PAS-berekeningen voor het totaal van de stookinstallaties vóór en na de vervanging,
 - o actualisatie van enkele antwoorden en toelichtingen in zowel de project-MER-screening als het hoofdstuk biodiversiteit naar aanleiding van de opmaak van de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets,
 - o toevoeging van de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets, gebundeld in één document

De gewestelijke omgevingsambtenaar heeft op 11 juni 2026 het wijzigingsverzoek aanvaard met de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek en een tweede adviesvraag aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie.

Deze wijzigingen worden meegenomen in de beoordeling van de aanvraag.

Voorwerp van de gewijzigde aanvraag

De aanvraag omvat voor wat de ingedeelde inrichting of activiteit betreft.

- de uitbreiding met het lozen van bedrijfsafvalwater onder de vorm van potentieel verontreinigd hemelwater, komende van de nieuwe niet-overdekte tankpiste (27 m²) (bijkomend debiet +23 m³/jaar),
- het lozen van bemalingswater, komende van de drainage van de tunnel onder de start- en landingsbaan 25R, met een maximaal debiet van 116.680 m³/jaar, via de RWA-riolering die uitmondt in het Brucargo wachtbekken,
- het schrappen van een bovengrondse houder voor 1.200 l olie in G133,
- de verplaatsing van de verdeelinstallatie van binnen in gebouw 102 naar gebouw 112 buiten op een nieuwe vloestofdichte zone;
- de actualisatie (hernieuwing en wijziging) van diverse alternatoren en transformatoren,
- de uitbreiding met het stallen van maximaal 300 voertuigen bij Housing Alyzia Cargo,
- de actualisatie (hernieuwing en wijziging) van diverse koelinstallaties, warmtepompen en airco's,
- de uitbreiding met 1 vulinstallatie voor het vullen van verplaatsbare recipienten met omgevingslucht;
- de wijziging van de opslag van 600 liter zuurstof naar 600 liter ademplucht,

- de actualisatie (hernieuwing en wijziging) van diverse houders voor de opslag van gasolie,
- diverse wijzigingen in de opslag van schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07 en GHS08) en in de opslag van gevaarlijke producten in kleine verpakkingen,
- de uitbreiding met een kolomboormachine,
- de hernieuwing van 1 ontvettingsbad van 200 l (gebouw 133),
- de actualisatie (hernieuwing en wijziging) van diverse stationaire motoren,
- de uitbreiding met de opslag van springstoffen (+175 kg) en de opslag van strooizout (+18,3 ton);
- de actualisatie (hernieuwing en wijziging) van diverse warmtewisselaars,
- het vervangen van de stookinstallatie in gebouw 133 van 256 kW door een stookinstallatie van 190 kW,
- een grondwaterbemaling met een debiet van maximaal 116.680 m³/jaar in de vorm van een drainage voor het drooghouden van de tunnel onder start- en landingsbaan 25R,
- een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomp) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250.880 m³/jaar;
- een verfijning van de geografische afbakening (projectcontour van de ingedeelde inrichtingen of activiteiten) van de luchthaven, zodat enkel activiteiten die technisch en functioneel samenhangen met de luchthavenexploitatie worden opgenomen;
- de bijstelling van de bijzondere milieuvoorwaarde (opgelegd in het ministerieel besluit met kenmerk OMV2022106386 van 29 maart 2024) met betrekking tot de proefdraailocatie, waarbij deze operationeel moet zijn tegen 1 januari 2027. Er wordt gevraagd om deze uiterste datum aan te passen naar 31 maart 2027.

De aanvraag omvat de volgende rubrieken

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid
3 4.2°	Verandering	Uitbreiding met het lozen van (potentieel verontreinigd) hemelwater dat op de tankpiste valt aan gebouw 112 (vloeistofdichte zone van circa 27 m ²) (neerslagdebieten 0,85 m ³ /m ² /jaar, 0,0408 m ³ /m ² /dag, 0,0159 m ³ /m ² /uur.) + 23 m ³ /jaar, 1,1 m ³ /dag, 0,43 m ³ /uur	0,43 m ³ /uur
3 8.1°b)	Nieuw	Lozen van bemalingswater afkomstig van het drooghouden van de tunnel onder start- en landingsbaan 25R (maximaal debiet 116.680 m ³ /jaar)	640 m ³ /dag
6 4 1°	Verandering	Schrappen van de bovengrondse oliehouder (1200 l) in G133	-1 200 liter
6.5 1°	Verandering	Verplaatsing van de verdeelinstallatie naar buiten aan G112	1 verdeelslang
12.113°	Verandering	Actualisatie van diverse alternatoren	-5 kVA
12 2 2°	Verandering	Actualisatie van diverse transformatoren	4.400 kVA
15 1 2°	Verandering	Uitbreiding met het stallen van 300 voertuigen andere dan personenwagens	300 voertuigen
16.3.1°	Verandering	Actualisatie/uitbreiding en/of schrappen van diverse koelinstallaties, warmtepompen en/of airco's	4 394,906 ton CO ₂ -equivalent
16 3.2°b)	Verandering	Actualisatie van de koelinstallaties in diverse gebouwen + opname van enkele	4.174,14 kW

		nieuwe installaties voor toekomstige projecten	
16.4.2°	Nieuw	1 vulinstallatie voor het vullen van verplaatsbare recipienten met omgevingslucht	1 vulinstallatie
17.1.2.12°	Verandering	Wijziging van 600 l zuurstof naar 600 l ademplucht	0 liter
17.3.2.112°	Verandering	Actualisatie van diverse houders wat resulteert in een vermindering van 25 700 l	21,336 ton
17.3.4.1°a)	Nieuw	Opslag van 2 000 l Superoilex	2,01 ton
17.3.6.2°b)	Verandering	Actualisatie van diverse houders en opslag (voor details zie bijlage C7) vervanging van een bovengrondse houder Glycol (-5 000 l) door 10 cubitainers van elk 1 000 l (+10 000 l) Uitbreiding met 800 l Stahmex (+ 800 l)	5,104 ton
17.3.7.2°b)	Verandering	Vervanging van de bovengrondse houder voor glycol van 5 000 l (-4,2 ton) door 10 cubitainers van elk 1.000 l (+8,4 ton)	4,2 ton
17.4	Verandering	Uitbreiding met opslag van maximaal 135 l/kg gevaarlijke producten in kleine verpakkingen in G112	135 kg
29.5.2.1°b)	Verandering	Uitbreiding met een kolomboormachine	0,75 kW
29.5.7.1°a)2)	Hernieuwing	1 ontvettingsbad van 200 l (gebouw 133)	200 liter
31.1.3°	Verandering	Actualisatie van diverse stationaire motoren	-3 329 kW
38.3.2°	Verandering	Uitbreiding van de hoeveelheid opgeslagen jacht- en knalpatronen, trainingsmunitie en feestvuurwerk	175 kg
39.4.1°	Verandering	Schrappen van 2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van 100 l	-200 liter
39.4.2°	Hernieuwing	2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5.000 l en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW	10.000 liter
43.1.3°	Verandering	Vervangen van de stookinstallatie in gebouw 133 van 256 kW door een stookinstallatie van 190 kW	-66 kW
50	Verandering	Uitbreiding met 18,3 ton strooizout in 12 bigbags van 1 ton en in zakken	18,3 ton
53.5.3°c)	Nieuw	Grondwaterbemaling in de vorm van een drainage voor het drooghouden van de tunnel onder start- en landingsbaan 25R	116 680 m ³ /jaar
53.6.3°	Hernieuwing	Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomp) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250.880 m ³ /jaar	250.880 m ³ /jaar

Zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat:

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3.2.2°a)	Lozen van 2 197 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering	2 197 m ³ /jaar	3
3.4.2°	Lozen van bedrijfsafvalwater in de openbare riolering, afkomstig van. - de wasplaatsen (0,3 m³/uur, 5,4 m³/dag en 2.000 m³/jaar - spui van de stookketels (23 m³/uur, 23 m³/dag en 82,8 m³/jaar) - de tankpiste (mogelijk verontreinigd hemelwater) (0,43 m³/uur, 1,1 m³/dag en 23 m³/jaar)	23,73 m ³ /uur	2
3.8.1°b)	Lozen van bemalingswater afkomstig van het drooghouden van de tunnel onder de start- en landingsbaan 25R (met een maximaal debiet van 640 m ³ /dag en 116 680 m ³ /jaar)	640 m ³ /dag	2
6.4.1°	Opslag van 6.240 l brandbare vloeistoffen (smeervet en diverse oliën)	6.240 liter	3
6.5.1°	Verdeelinstallatie voor diesel met 1 verdeelslang	1 verdeelslang	3
12.1.13°	Alternatoren (horende bij noodgroepen) voor de opwekking van wisselspanning met een gezamenlijk vermogen van 26.805 kVA	26.805 kVA	1
12.2.2°	51 transformatoren met een vermogen meer dan 1 000 kVA (totaal 80.150 kVA)	80.150 kVA	2
15.1.2°	Stallen van in totaal maximaal 5 599 voertuigen andere dan personenwagens op verschillende plaatsen op de site. Dit betreft brandweerwagens, bestelwagens, aanhangwagens, dolly's, bagagekarretjes, trappen, schaarliften, en dergelijke	5.599 voertuigen	2
15.2	1 werkplaats met 1 verplaatsbare hefbrug met 4 kolommen en 1 vaste hefbrug (gebouw 133)	2 hefbruggen	3
15.4.2°a)	2 wasplaatsen (gebouw 204g en 45b) voor het wassen van in totaal maximaal 4 motorvoertuigen per dag (2 motorvoertuigen per dag per wasplaats)	4 motorvoertuigen en hun aanhangwagens/dag	3
16.3.1°	Koelinstallaties, warmtepompen en airco's met een gezamenlijke hoeveelheid van 14.487,95 ton CO ₂ -equivalent	14.487,95 ton CO ₂ -equivalent	1
16.3.2°b)	Koelinstallaties, warmtepompen en/of airco's met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 10 990,69 kW + compressoren met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 111,20 kW	11.101,89 kW	2
16.4.2°	1 vulinstallatie voor het vullen van verplaatsbare recipiënten met omgevingslucht	1 vulinstallatie	2
17.1.2.1.2°	Opslag van 600 l ademplucht en 600 l stikstof in verplaatsbare recipiënten	1.200 liter	2
17.3.2.1.1.2°	Opslag van maximaal 128 600 l gasolie (108 024 kg)	108,024 ton	2
17.3.2.2.1°	Opslag van 200 l benzine	144 kg	3
17.3.4.1°a)	Opslag van 2 000 l Superoilx	2,01 ton	3

17 3 6 2°b)	Opslag van 27 000 l (22,914 ton) schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07) - 10.000 l glycol (8,4 ton) - 1000 l kerosine (0,84 ton) - 200 l antivries (0,170 ton) - 15.000 l blusschuim concentraat (12,6 ton) - 800 l Stahmex (0,904 ton)	22,914 ton	2
17 3 7 2°b)	Opslag van 10 200 l (8,57 ton) vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn gevaarlijk zijn voor de gezondheid (GHS08) - 10 000 l glycol (8,4 ton) - 200 l antivries (0,17 ton)	8,57 ton	2
17 4	Opslag van maximaal 4 885 l/kg gevaarlijke producten in kleine verpakkingen, verspreid over verschillende locaties	4 885 kg	3
19.3 1°b)	5 houtbewerkingstoestellen (2 boormachines, 2 zaagmachines en 1 kolomboor) met een totaal vermogen van 7,42 kW (gebouw 9)	7,42 kW	3
29 5.2 1°b)	Machines voor metaalbewerking (draaibank, kolomboormachine, plooi bank,..) met een totaal vermogen van 12,63 kW	12,63 kW	3
29 5 7 1°a)2)	1 ontvettingsbad van 200 l (gebouw 133)	200 liter	3
31.1.3°	Stationaire motoren (dieselmotoren horend bij noodgroepen of generatoren) + 2 gasmotoren horende bij een WKK	28 195 kW	1
38 3 2°	Opslag van maximaal 210 kg jacht- en knalpatronen, trainingsmunitie en feestvuurwerk	210 kg	2
39 4 1°	29 warmtewisselaars met een totale inhoud van de secundaire ruimte van 3.203 l	3 203 liter	3
39 4.2°	2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5.000 l en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW	10 000 liter	2
43 1 3°	17 stookinstallaties (totaal 92 006 kW). - 3 stookinstallaties op aardgas (2 x 170 kW en 1 x 240 kW - gebouw 128) - 6 direct gestookte gasbuizen van elk 45 kW (totaal 270 kW) en 1 stookinstallatie van 190 kW (gebouw 133) - 5 stookinstallaties met een vermogen van respectievelijk 2 x 4.615 kW, 1 x 34.884 kW en 2 x 23.256 kW - 2 stookinstallaties met een vermogen van elk 170 kW	92 006 kW	1
43.3 2°	GPBV-stookinstallaties: 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW	95,83 MW	1
43 4.	BKG-stookinstallaties.	95,83 MW	1

	5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW		
50	Opslag van strooizout	138,3 ton	2
53 5 3°c)	Grondwaterbemaling in de vorm van een drainage voor het drooghouden van de tunnel onder start- en landingsbaan 25R	116.680 m ³ /jaar	1
53 6 3°	Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomping) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250.880 m ³ /jaar	250 880 m ³ /jaar	1
57 1 2°	3 start- en landingsbanen van respectievelijk 3 638 m, 3 211 m en 2 984 m	9 833 m	1

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, Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, en per beveiligde zending verzonden en ontvangen op 6 maart 2026 vervolledigd op 18 maart 2026

De aanvraag is volledig en ontvankelijk verklaard op 23 maart 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

TERMIJNVERLENGING

Wijziging van de aanvraag

In uitvoering van artikel 30 van het Omgevingsvergunningsdecreet heeft de aanvrager op 5 juni 2026 een wijziging van de aanvraag gevraagd.

Zoals bepaald in artikel 32, §2, van het Omgevingsvergunningsdecreet, wordt de beslissingstermijn met 60 dagen verlengd omwille van de organisatie van een nieuw openbaar onderzoek

OPENBAAR ONDERZOEK

Het eerste openbaar onderzoek (PIV 2) vond plaats van 1 april 2026 tot en met 30 april 2026 in de gemeenten Kortenbergh, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem. Er werden 146 bezwaarschriften ingediend. Een deel van de bezwaren werd meermaals ingediend door dezelfde personen. Er werden uiteindelijk 102 unieke bezwaren ingediend.

Het tweede openbaar onderzoek (na wijziging van de aanvraag PIV 3) vond plaats van 20 juni 2026 tot en met 19 juli 2026 in de gemeenten Kortenbergh, Machelen en Zaventem en van 21 juni 2026 tot en met 20 juli 2026 in de gemeente Steenokkerzeel. Er werden 4 bezwaarschriften ingediend.

Een overzicht van de inhoud van de aangehaalde bezwaarargumenten, samen met een beoordeling van deze argumenten is opgenomen onder 'Bezwaren openbaar onderzoek', verder in dit document.

ADVIEZEN

Adviezen aan de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie (GOVC)

Adviesinstantie	Advies ontvangen op	Aard advies
Agentschap voor Natuur en Bos	11 mei 2026 (PIV 2)	Ongunstig
	29 juni 2026 (PIV 3)	Gunstig
Afdeling Gebiedsontwikkeling en Vergunningen Limburg en Vlaams-Brabant (GVLVB) (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving	15 juli 2026 (PIV 3)	Voorwaardelijk gunstig
College van burgemeester en schepenen van de gemeente Kortenbergh	8 mei 2026 (PIV 2)	Voorwaardelijk gunstig
	15 juli 2026 (PIV 3)	Voorwaardelijk gunstig
College van burgemeester en schepenen van de gemeente Machelen	21 mei 2026 (PIV 2)	Voorwaardelijk gunstig
	4 augustus 2026 (PIV 3)	Voorwaardelijk gunstig
College van burgemeester en schepenen van de gemeente Steenokkerzeel	8 mei 2026 (PIV 2)	Voorwaardelijk gunstig
	29 juli 2026 (PIV 3)	Voorwaardelijk gunstig
	13 mei 2026 (PIV 2)	Voorwaardelijk gunstig

College van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem	15 juli 2026 (PIV 3)	Voorwaardelijk gunstig
Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Grondwater)	12 augustus 2026 (PIV 3)	Gunstig
Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) (Advisering Afvalwater en Lucht)	13 mei 2026 (PIV 2)	Voorwaardelijk gunstig
	16 juli 2026 (PIV 3)	Voorwaardelijk gunstig
Watering der Barebeek	-	Stilzwijgend gunstig

GOVC

De aanvrager werd tijdens de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie van 18 augustus 2026 gehoord en verklaarde hierbij het volgende.

- De adviezen zijn gelezen. Naar aanleiding van de hoorzitting werd er op 14 augustus 2026 een replieknota op het Omgevingsloket geladen,
- In de adviezen van de gemeenten worden heel wat voorwaarden vooropgesteld die reeds worden gedekt door de bestaande (bijzondere) voorwaarden in de huidige vergunningen. Er wordt gevraagd om deze niet opnieuw op te nemen;
- Men stelt voor om de termijn van de lozingsnormen voor PFAS en PFOS horende bij de lozing van het bemalingswater gelijk te trekken met de einddatum van de (basis)vergunning en niet tot 31 mei 2028 zoals VMM adviseert;
- In het advies van de gemeente Zaventem wordt een voorwaarde gesteld rond de proefdraailocatie, waarbij aangegeven wordt dat men akkoord gaat met de gewijzigde inplanting en dit voor een proefperiode van 2 jaar. Dit klopt niet. De aanvrager verduidelijkt dat de plaatsing van een geluidsscherm en de gekozen positionering van de proefdraailocatie reeds onderdeel uitmaakten van de beoordeling en besluitvorming in het kader van de basisvergunning (OMV_2022106386). In het project-MER dat werd opgesteld in het kader van de basisvergunning, werd als milderende maatregel voorgesteld om een nieuwe proefdraaiplaats aan te leggen, voorzien van een U-vormig geluidsscherm met een hoogte van 15 meter. De nieuwe proefdraailocatie is vergund via het besluit met kenmerk OMV_2025150127 voor onbepaalde duur en kaderde binnen de uitvoering van deze milderende maatregel. De werken zijn reeds aangevat;
- In het advies van de Afdeling GVLVB (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving werd een actualisatie doorgevoerd van de huidige bijzondere voorwaarden, waarbij een aantal voorwaarden werden geschrapt waarvan de doelstellingen inmiddels zijn gerealiseerd of die niet langer relevant zijn. Voor de voorwaarden met betrekking tot waterbeheer wenst de aanvrager echter enkele subonderdelen te behouden, aangezien bepaalde acties nog uitgevoerd moeten worden.

Het advies van 18 augustus 2026 van de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie is voorwaardelijk gunstig.

HISTORIEK

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

Overheid ⁽¹⁾	Referentie	Datum besluit	Vervaldatum	Voorwerp
-------------------------	------------	---------------	-------------	----------

MB	OMV_2022106386	29/03/2024	Onbepaalde duur	Verandering en verdere exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal
MB	OMV_2022106386	16/12/2024	Onbepaalde duur	Erratum bij de beslissing van 29 maart 2024
MB	OMV_2024024022	17/12/2025	Onbepaalde duur	ABD - Terminal Uitbreiding
MB	OMV_2026014018	12/06/2026	Onbepaalde duur	De regularisatie van diverse aarside verhardingen en reliefwijzigingen

⁽¹⁾ MB = besluit bevoegde Vlaamse minister

Opmerking

Op 17 juli 2025 besliste de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb) dat de lopende vergunning met kenmerk OMV_2022106386 in strijd is met het Europese recht en werd de vergunning vernietigd. Echter blijven de rechtsgevolgen van de vernietigde omgevingsvergunning in stand tot en met 30 juni 2029, en wordt de vernietigde omgevingsvergunning, op grond van het arrest van de RvVb, als de vergunde toestand beschouwd in kader van huidige omgevingsvergunningsaanvraag. Tot en met 30 juni 2029 mag de luchthaven dus verder uitgebaat worden volgens de voorwaarden van de vernietigde vergunning, uitgezonderd de opgelegde financiële last opgenomen in artikel 4, §1, b. 16.

"Lasten - diabolotoeslag

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

Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de in 2025 verleende omgevingsvergunning van 17 december 2025 (dossier ABD, kenmerk OMV_2024024022) en de verleende vergunning van 12 juni 2026 (kenmerk OMV_2026014018).

BESCHRIJVING OMGEVING

De luchthaven Brussel-Nationaal ligt in de provincie Vlaams-Brabant op het grondgebied van de gemeenten Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel en Kortenberg. De luchthaven ligt ten noordoosten van Brussel, op een afstand van circa 1 km van de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De luchthaven wordt gekenmerkt door de start- en landingsbanen in een Z-patroon en een zeer wijds zicht. Centraal is de terminal gelegen met de 2 pieren.

De westelijke en zuidwestelijke omgeving van de luchthaven sluit sterk aan bij de Brusselse agglomeratie. Deze zone is dicht bebouwd met goed uitgeruste kernen waaronder Zaventem, Diegem, Machelen en Vilvoorde. De residentiële woonzones hier zijn sterk verweven met zones voor industrie en kantoorcomplexen. De noordelijke en oostelijke omgeving is meer open en landelijk met veel landbouwgebied, kleinere kernen zoals Melsbroek (deelgemeente van Steenokkerzeel), Steenokkerzeel en Kortenberg en de voor Vlaanderen typerende lintbebouwing.

De omgeving van de luchthaven wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van transportinfrastructuur. In het westen ligt de verkeerswisselaar van Zaventem, een knooppunt tussen de Brusselse ring R0 en de A201 met enkele extra vertakkingen voor de Vilvoordse ring R22. Dit is voor het autoverkeer de primaire toegangsweg tot het projectgebied autosnelweg E19 en de gewestweg N211 liggen in het noorden. Ten zuiden ligt op grotere afstand de

autosnelweg E40 Zowel onder de terreinen als in de omgeving zijn verschillende spoorlijnen en het Zeekanaal Brussel-Schelde aanwezig.

Natuur

Het projectgebied grenst rechtstreeks aan het SBZ-H 'Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem' (BE2400010), alsook aan het VEN-gebied 'Het Floordambos', gebiedsnummer 524 dat voor het grootste deel overlapt met dit Habitatrichtlijngebied

Onroerend Erfgoed

De gebouwen van de luchthaven Brussel-Nationaal zijn opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed

Seveso

Binnen de terreinen van de luchthaven bevindt zich het hogedrempel-Sevesobedrijf de nv Hydrant Refuelling System

PLANOLOGISCHE LIGGING

Plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan 'Halle - Vilvoorde - Asse', vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 en gedeeltelijke wijziging, vastgesteld bij koninklijk besluit van 17 juli 2000, gelegen in agrarisch gebied (bebakening in het zuiden en noorden), bufferzone, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, bufferzone met geluidswerende aarden wallen bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem en projectgebied ter uitvoering van de maatregelen tegen grondlawaai bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften zoals bepaald in artikel 114.1, 144.5 en 17.60 + 17.62, van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, en artikel 17 en 18 van de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften van de gewestplanwijziging. Deze voorschriften luiden als volgt:

"Artikel 114.1

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

Artikel 144.5.

De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

Artikel 176 0

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

Artikel 176 2.

De gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

Artikel 17

Bufferzone met geluidswerende aarden wallen bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem

Deze bufferzone dient ingericht als geluidwerende en visuele scheiding tussen de internationale luchthaven Zaventem en de aansluitende bestemmingen. In de bufferzone kunnen geluidswerende aarden wallen en geluidsschermen worden opgericht in harmonie met zowel de internationale luchthaven Zaventem alsook met de aansluitende en omliggende bestemmingen.

Artikel 18

Projectgebied ter uitvoering van de maatregelen tegen grondlawaai bij de economische poort internationale luchthaven Zaventem

Dit gebied dient te worden ingericht als wering van grondlawaai van de internationale luchthaven Zaventem. In het projectgebied ligt het tracé van de aan te leggen omleidingsweg voor de N227. De interne verkeersafwikkeling in het gebied dient rekening te houden met de rol van deze aan te leggen omleidingsweg, waarop geen nieuwe functies kunnen aantakken. Ten westen van de omleidingsweg zijn activiteiten mogelijk ter technische ondersteuning van het luchthavengebeuren, maar zonder personeelsintensieve functies. De uitbouw van luchtverkeersleidingactiviteiten, essentieel voor het functioneren van de luchthaven van Zaventem is mogelijk. Ten oosten van de omleidingsweg zijn activiteiten mogelijk in functie en op niveau van de kern van het buitengebied Steenokkerzeel. De plaatsing en vorm van gebouwen en constructies staat in functie van geluidwering”.

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 is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) ‘Afbakening VSGB en aansluitende open ruimtegebieden’, vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 november 2011, gelegen in een specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven (artikel C5.1) en gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur (artikel C5.3).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt:

“Artikel C5.1. Specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven

[]

Artikel C5.12.

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

- het optimaal gebruiken van de percelen, echter rekening houdend met de verplichtingen inzake veiligheid,
- de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein,
- het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaarterfdienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtverkeersveiligheid

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

[]

Artikel C5.3 Gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn handelingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van verkeers- en vervoersinfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht "

Het arrest 227.731 van de Raad van State van 17 juni 2014 vernietigde de artikelen C5.11, C5.1.3, C5.14 en C5.15 zoals deze definitief vastgesteld werden door de Vlaamse Regering op 16 december 2011

De aanvraag is volgens het GRUP 'Afbakening van het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden - cluster Zaventem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 maart 2015 gelegen in specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven (artikel C5.1)

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt.

"Artikel C5.1 Specifiek regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven

Artikel C5.1.1

Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven met luchthavengebonden karakter. Een bedrijf is luchthavengebonden als de activiteiten ervan noodzakelijk of ondersteunend zijn voor de werking van de luchthaven of als ze afhankelijk zijn van de luchtvaart

De hoofdactiviteiten van die bedrijven zijn:

- transport, distributie en logistiek;
- op- en overslag, voorraadbeheer, groepage, fysieke distributie en logistiek,
- dienstverlening met een fysieke binding met de luchthaven;
- productie en verwerking van goederen;

Het bedrijventerrein is tevens bestemd voor alle activiteiten die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de openbare nutsfunctie van de luchthaven, met inbegrip van luchtvaartactiviteiten, luchtvrachthaven, waterzuivering, vluchtelingencentrum, taxiwegen, stallen van vliegtuigen en signalisatie-, communicatie- en veiligheidsinfrastructuur

Daarnaast zijn installaties voor het opwekken van hernieuwbare energie of energierecuperatie toegelaten

De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten

- *autonome kleinhandel,*
- *autonome kantoren*

Artikel C5.1.3.

Bij een vergunningsaanvraag voor een project van minstens 1000 m² bruto vloeroppervlakte wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.

De inrichtingsstudie zal ten minste aantonen hoe het parkeren wordt georganiseerd, hoe de ontsluiting zal verlopen, hoe de fasering van ontwikkeling zal verlopen en hoe de waterhuishouding wordt geregeld. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

Artikel C5.1.4

Handelingen die tegelijk aan de onderstaande voorwaarden voldoen, zijn slechts toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen in het bedrijf voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria:

- *Het gaat over handelingen voor een nieuwe inrichting die vallen onder de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken*
- *De geplande inrichting is gelegen binnen een straal van 2 km van een gebied waar wonen is toegelaten, of van een aanwezige of geplande cluster van ten minste vijf niet-onteiende woongelegenheden, of van een gebied waar een ziekenhuis of een school of een verzorgingsinstelling of een door publiek bezochte plaats of gebouw met inbegrip van recreatiegebied, aanwezig of gepland is.*

[.]

Artikel C5.1.6.

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze niet strijdig zijn met de gangbare luchtvaartvoldienstbaarheden of een gevaar opleveren voor de luchtveiligheid

Alle werken, handelingen of wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het vrijwaren van de luchtvaartveiligheid zijn toegestaan.”.

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

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt

"Artikel 2

Gebied voor ongelijkvloerse spoorweginfrastructuur

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

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

Artikel 3

Regionaal bedrijventerrein voor luchthavengebonden bedrijven

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

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

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

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

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

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

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

De aanvraag is volgens het GRUP 'Terminalzone internationale luchthaven van Zaventem', vastgesteld bij besluit van de Vlaamse Regering van 9 juli 2010, gelegen in een gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen en luchthavengerelateerde activiteiten (artikel 1)

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt

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

11

Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

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

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

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

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

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

1.2.

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

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

De aanvraag is volgens het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Wijk-Centrum', vastgesteld bij besluit van de provincieraad van 17 december 2009 voor een klein gedeelte gelegen in een zone voor buurtpark (artikel 63) en in een bufferzone – volumebuffer tegen grondlawaai (artikel 71).

De stedenbouwkundige voorschriften volgens dit GRUP luiden als volgt.

"Artikel 63. Zone voor buurtpark

Bestemming

Hoofdbestemming

Deze zone is bestemd om ingericht te worden als buurtpark. Wandel-, rust-, en bijhorende voorzieningen zijn toegelaten (zitbanken, speeltuinen e.d.). Eveneens toegestaan is één enkel kleinschalig uitkijkpunt voor vliegtuigspotters.

Nevenbestemming

In nevenbestemming is deze zone bestemd als buffergebied, met name als groene volumebuffer t.o.v. bedrijfzone PG-L en de kern van Steenokkerzeel. [...]

Artikel 7.1. Bufferzone – volumebuffer tegen grondlawaaï

Bestemming

Zone voor de aanleg van geluidswerende infrastructuur, al dan niet in combinatie met beplanting [.]”

De aanvraag is niet gelegen binnen een provinciaal 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 gewestplan ‘Halle – Vilvoorde – Asse’,
- het GRUP ‘Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aanpalende open ruimtegebieden’;
- het GRUP ‘Afbakening VSGB en aanpalende open ruimtegebieden - cluster Zaventem’,
- het GRUP ‘Noordelijke ontsluiting van de internationale luchthaven van Zaventem’,
- het GRUP ‘Terminalzone internationale luchthaven van Zaventem’,
- het GRUP ‘Wijk-Centrum’.

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

Op de aanvraag zijn geen relevante gewestelijke, gemeentelijke of provinciale bouw- en stedenbouwkundige verordeningen van toepassing

VERPLICHTINGEN VANUIT EUROPESE REGELGEVING

Milieueffectrapportage

Het project valt onder bijlage 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2025 tot uitvoering van titel IV van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM), wat betreft de milieueffectrapportage, meer bepaald onder rubriek “10. N) ‘Werken voor het onttrekken of kunstmatig aanvullen van grondwater met inbegrip van terugpompingen.’”, en de aanvraag omvat een m.e.r.-screening.

De aanvraag werd op 23 maart 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

GPBV-installatie

De ingedeelde inrichting of activiteit omvat overeenkomstig de RIE (Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging)) een GPBV-installatie waarvoor in

toepassing van artikel 211 van titel III van het VLAREM uitdrukkelijk is gesteld dat alle passende preventieve maatregelen tegen verontreiniging moeten getroffen worden door toepassing van de beste beschikbare technieken zodat geen belangrijke verontreiniging veroorzaakt kan worden

De volgende X-rubriek is van toepassing

- rubriek 43.3.2° verbrandingsinstallaties met een totaal nominaal thermisch ingangsvermogen van 95,83 MW, welke een nevenactiviteit betreft

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

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

Voor de volledigheid kan worden meegegeven dat deze stookinstallaties onderworpen zijn aan de GPBV-plicht en dat deze installatie in 2019 werd onderworpen aan een GPBV-toetsing. Uit deze toetsing bleek dat aan alle opgelegde voorwaarden wordt voldaan en dat het rendement gunstig was. Aanvullend moet de exploitant rekening houden met de bepalingen van titel III van het VLAREM.

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

BKG-inrichting

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

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

De aanvraag heeft geen betrekking op de BKG-installatie.

Energie-intensieve inrichting

Het jaarlijks finaal energiegebruik van de vestiging waartoe de ingedeelde inrichting of activiteit behoort, betreft ten minste 0,1 PetaJoule, in casu 0,5802PJ/jaar, zodat het een energie-intensieve inrichting betreft.

De aanvraag betreft de verandering van een vestiging met een totaal jaarlijks finaal energiegebruik van ten minste 0,1 PetaJoule, waarbij de verandering een jaarlijks finaal energiegebruik van minder dan 10 TJ met zich meebrengt, in casu 5,988 TJ. Een energiestudie is niet vereist.

BEOORDELING

Activiteiten en aanvraag (inclusief wijzigingen)

Brussels Airport Company (BAC) is de uitbater van de nationale luchthaven 'Brussels Airport' en staat in voor de infrastructuur voor het veilig landen en opstijgen van zowel passagiersvliegtuigen, vrachtvliegtuigen, militaire vliegtuigen, privéjets en helikopters, deze laatste onder andere van de federale politie. Men beschikt hierbij over drie landings- en startbanen die in beide richtingen kunnen worden gebruikt. De meest zuidelijke parallelle baan

(25L/07R) is 3 211 m lang. De noordelijke (25R/07L) is 3 638 m lang. Beide banen hebben een breedte van 45 m. De dwarsbaan (01/19) is 2.984 meter lang.

Naast het uitbaten en onderhouden van de start- en landingsbanen, zijn er verschillende gebouwen en activiteiten die noodzakelijk zijn voor de operationaliteit van de luchthaven.

Bij het hernieuwen van de vroegere milieuvergunning voor de start- en landingsbanen werden verschillende vergunningen geconsolideerd in één basisvergunning (OMV_2022106386).

Naast de milieuvergunning voor de start- en landingsbanen werden er in het verleden namelijk ook verschillende andere afzonderlijke milieuvergunningen verleend aan BAC voor bijvoorbeeld installaties en/of activiteiten horend bij (groepen van) gebouwen, terminals, brandweerkazernes, ... Door de invoering van het Omgevingsvergunningendecreet en het begrip ingedeelde inrichting of activiteit (IIOA) is de verplichting tot stand gekomen om meerdere inrichtingen (VLAREM-rubrieken) op een bepaalde locatie die voor hun exploitatie als een samenhangend technisch geheel moeten worden beschouwd, samen te beschouwen als één IIOA, die dan worden opgenomen in één omgevingsvergunning. Daarom werden in de (basis)omgevingsvergunning van de luchthaven (ministerieel besluit met kenmerk OMV_2022106386) ook inrichtingen opgenomen, vergund door een lopende milieuvergunning klasse 2 of 1, die nu pas in aanmerking komen voor hernieuwing.

In het huidige voorwerp van de aanvraag worden volgende inrichtingen opgenomen:

- Inrichtingen vergund door milieuvergunningen (klasse 2 of 1) die reeds geconsolideerd waren in de ingedeelde inrichtingen of activiteiten van de luchthaven, maar nog met een vervaldatum later dan die van de start- en landingsbanen, die op hun beurt nu hernieuwd kunnen (moeten) worden. Het betreft de vergunning met kenmerk OMV_2017000500 met als vervaldatum 10 januari 2028 en de vergunning met kenmerk Reg_1198/07 met als vervaldatum 14 januari 2028,
- Veranderingen of nieuwe installaties/activiteiten die zijn doorgevoerd sinds de laatste aanvraag voor omgevingsvergunning van de luchthaven (vergund bij ministerieel besluit met kenmerk OMV_2022106386 verleend op 29 maart 2024), samen met een consolidatie van de inrichtingen horende bij de terminaluitbreiding (vergund bij ministerieel besluit met kenmerk OMV_2024024022 verleend op 17 december 2025).

De belangrijkste te hernieuwen of aan te passen activiteiten betreffen

- o uitbreiding van het lozingsdebiet van het bedrijfsafvalwater afkomstig van de nieuwe niet-overdekte tankpiste (+ 23 m³/jaar);
- o actualisatie en opname van enkele nieuwe koelinstallaties en warmtepompen,
- o verminderen van het vermogen van de stationaire motoren met 3 329 kW;
- o verhogen van de opslag van jacht- en knalpatronen, trainingsmunitie en feestvuurwerk met 175 kg;
- o een hernieuwing van de grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomp) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250 880 m³/jaar,

Aan de overige rubrieken worden slechts zeer beperkte veranderingen doorgevoerd, waarbij de hinderaspecten nauwelijks wijzigen.

- Regularisatie van de drainage van de tunnel onder de RWY 25R. De tunnel is voorzien van 2 pompkamers met pompen die lekkend grondwater (en deels regenwater) van de tunnel wegpompen naar het regenwaterstelsel. De drainage is gelegen op privéterrein en noodzakelijk voor de exploitatie van de tunnel. De tunnel bevindt zich onder de RWY 25R en zorgt ervoor dat de airside voertuigen zich kunnen verplaatsen van het zuiden naar het noorden en omgekeerd zonder dat zij daarvoor de runway moeten oversteken. Het debiet wordt ingeschat op circa 116.680 m³ per jaar.

Daarnaast wordt er een aanpassing doorgevoerd van de projectcontour van de ingedeelde inrichtingen of activiteiten om zo tot een meer coherente en meer logische afbakening te komen. Het gaat hierbij om onderstaande aanpassingen:

- Correctie van de contour, zodat de personeelsparking P31 buiten de contour valt. Dit gezien dit reeds het geval was voor alle andere personeelsparkings én gezien de luchthaven en parking P31 onafhankelijk van elkaar kunnen functioneren en vice versa. Bijgevolg dient deze niet voor zijn exploitatie als een samenhangend technisch geheel met rubriek 57 beschouwd te worden;
- Verschuiven van de contour bij de gebouwen Moyson en Safran, zodat ze niet binnen de contour vallen. Safran voert onderhoud en herstellingen uit aan vliegtuigmotoren (dewelke afzonderlijk worden aangeleverd). Het betreft activiteiten die kunnen worden uitgevoerd los van de activiteiten van de luchthaven en dus niet voor hun exploitatie als een samenhangend technisch geheel moeten worden beschouwd en die ook tijdens het vorige hervergunningsdossier buiten de contour vielen,
- Voor CTC Moyson (onderhoud en stalling van grondafhandelingsmateriaal) geldt een gelijkaardige analyse. Hoewel de activiteiten in zekere zin luchthavengebonden zijn, is hier bepalend of zij voor hun exploitatie een samenhangend technisch geheel vormen met de ingedeelde inrichting of activiteit (rubriek 57). De luchthaven kan voor deze diensten beroep doen op alternatieve dienstverleners en CTC Moyson kan autonoom functioneren, bijgevolg ontbreekt de noodzakelijke exploitatieverwevenheid, en vormen zij geen technisch geheel met rubriek 57,
- Aanpassing wat betreft het satellietgebouw (1c). De installaties in het satellietgebouw werden verkeerdelijk opgenomen in de toestellenlijst van de bestaande omgevingsvergunningen. Evenwel valt het gebouw niet binnen de contour. Bijgevolg worden de installaties geschrapt uit deze vergunning. De vergunning met referentie Reg. 1318/09 voor gebouw 1c welke vervalt op 24 augustus 2029, blijft op zich nog gelden.

De geografische afbakening van de ingedeelde inrichtingen of activiteiten van de luchthavenactiviteit (rubriek 57) is zichtbaar als de contour in het Omgevingsloket. Deze contour omvat de luchtzijde, terminal en landzijde restricted en gebouw 16 aan de landzijde, en de toekomstige uitbreiding van het terminalgebouw.

Tot slot wordt nog gevraagd om de termijn om de nieuwe centrale proefdraaiplaats af te werken, te verschuiven van 1 januari 2027 naar 31 maart 2027.

Naar aanleiding van de opmerkingen en aandachtspunten geformuleerd in de adviezen van 11 mei 2026 van het ANB en 13 mei 2026 van de VMM werd een nieuwe projectinhoudversie (PIV 3) ingediend. De wijzigingen hebben betrekking op het voorzien van een bijkomende Wezer-toets, het aanpassen van de project-m.e.r.-screening en het toevoegen van een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets aan het aanvraagdossier.

In het advies van 15 juli 2026 van de gemeente Zaventem wordt de opmerking gemaakt dat de inrichtingen, horende bij de terminaluitbreiding en vergund met de omgevingsvergunning (kenmerk OMV_2024024022) niet in huidige aanvraag kunnen opgenomen worden gezien het lopende beroep bij de Raad voor Vergunningenbetwistingen.

De omgevingsvergunning met kenmerk OMV_2024024022 is rechtsgeldig en uitvoerbaar. Er werd weliswaar een verzoek tot vernietiging ingediend voor de Raad voor Vergunningenbetwistingen, maar geen verzoek tot schorsing. Het verzoek tot vernietiging heeft geen schorsende werking. De omgevingsvergunning blijft dan ook rechtsgeldig en uitvoerbaar tot de omgevingsvergunning eventueel vernietigd zou worden. De inrichtingen die deel uitmaken van de terminaluitbreiding kunnen bijgevolg terecht worden opgenomen in de

voorliggende vergunningsaanvraag Er is dan ook geen juridische of vergunningstechnische aanleiding om deze inrichtingen buiten beschouwing te laten louter omwille van deze hangende procedure

Lucht

Er is een wijziging van het vermogen van 8 dieselmotoren horende bij noodgroepen (-3 329 kW)

- wijziging van het vermogen van een dieselmotor van 1104 kW naar 175 kW in G38 (-929 kW)
- wijziging van het vermogen van 2 dieselmotoren van 2 x 1.295 kW naar 2 x 440 kW in G34 (-1710 kW)
- wijziging van het vermogen van 3 dieselmotoren van 3 x 1710 kW naar 3 x 1600 kW in G34 (-330 kW)
- wijziging van het vermogen van een dieselmotor van 1935 kW naar 1.800 kW in G34 (-135 kW)
- schrappen van een dieselmotor van 225 kW in G1c (-225 kW)

Daarnaast wordt een stookinstallatie van 256 kW vervangen door een stookinstallatie van 190 kW (-66 kW)

Er kan gesteld worden dat de vervanging van een stookinstallatie (-66 kW) en de wijziging van het vermogen van 7 dieselmotoren (en 1 schrapping) horende bij een noodgroep (-3.329 kW) een beperkt positief effect hebben inzake emissies. Echter, ten opzichte van de activiteiten van de volledige site zal dit zeer beperkt blijven.

Er worden voorts verschillende koelinstallaties en warmtepompen voorzien met een totaal geïnstalleerd vermogen van 4.174,14 kW. Er wordt zoveel mogelijk gekozen voor koelmiddelen met een lage Global Warming Potential (GWP)

De evolutie van de vliegbewegingen wordt niet beïnvloed door voorliggende aanvraag. Er worden ook geen uitbreidingen voorzien. Verder wordt er ook geen wijziging met betrekking tot de verkeersgeneratie verwacht ten gevolge van huidige aanvraag.

Er worden geen significante effecten inzake luchtmissies verwacht

In het advies van 15 juli 2026 van de gemeente Zaventem wordt aangegeven dat de bestaande monitoring inzake luchtpolluenten periodiek moet worden geëvalueerd. Hiervoor kan verwezen worden naar de bijzondere voorwaarden van de basisvergunning (OMV_2022106386), die onverminderd van toepassing blijven en waarin de gevraagde aspecten met betrekking tot monitoring-lucht (zie onder andere de bijzondere voorwaarden 5, 6 en 7) reeds zijn opgenomen

Bodem

Om het risico inzake bodemverontreiniging te vermijden worden de nodige voorzieningen getroffen. Dit betreft onder andere de correcte opslag op vloeistofondoorlatende oppervlakten, opslag in gekeurde opslagtanks, het voorzien van dubbelwandige opslagvoorzieningen, of de plaatsing van de opslagrecipiënten op lekbakken. Deze worden ook periodiek gekeurd en de opvolging hiervan wordt bijgehouden in het ISO-kwaliteitssysteem

De meeste vaste houders zijn dubbelwandige bovengrondse houders, inkuiping is hier dan ook niet van toepassing gezien de dubbele wand. De vaste bovengrondse houders die enkelwandig zijn, zijn voorzien van een (prefab) inkuiping die door de fabrikant wordt meegeleverd. De verplaatsbare recipiënten worden opgeslagen op een voldoende verharde ondergrond binnen in een gebouw, zodat lekvloeistoffen niet in de bodem kunnen dringen. Ook deze zijn op (prefab) lekbakken geplaatst met minstens een capaciteit van 10% van de inhoud van de recipiënten

Voor transformatoren van het natte type, worden eveneens de nodige inkoopingen voorzien.

Er worden geen aanzienlijk negatieve effecten inzake bodemkwaliteit verwacht

In het advies van 15 juli 2026 van de gemeente Zaventem wordt als voorwaarde opgenomen dat er een globaal inrichtingsplan voor de luchthaven moet worden opgenomen, waarbij de verontreinigde zones worden opgenomen, alsook waarbinnen te ontharden zones zijn vastgesteld. Een sanering van de grond moet gebeuren op het ogenblik dat er een heraanleg of afbraak wordt gevraagd. Dit is momenteel als aandachtspunt opgenomen in de huidige vergunning (OMV_2022106386), gezien dit aspect reeds valt onder een uitgebreid en specifiek regelgevend kader via het Bodemdecreet en zijn uitvoeringsbesluiten. Eventuele onthardingsmaatregelen moeten projectmatig worden beoordeeld en vallen buiten voorliggende vergunningsaanvraag.

Externe veiligheid

Er wordt een uitbreiding aangevraagd van de hoeveelheid opgeslagen springstoffen naar maximaal 210 kg (uitbreiding met 175 kg). De opslag van springstoffen betreft enerzijds knalpatronen en munitie voor de Bird & Wildlife Unit, een dienst die waakt over de aanwezigheid en het eventueel elimineren van dieren die de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang kunnen brengen en anderzijds in beslag genomen springstoffen welke in afwachting van afvoer en vernietiging worden opgeslagen. De springstoffen worden opgeslagen in brandwerende kluizen in een apart, omheind en niet-publiek toegankelijk gebouw, voorzien van verschillende brandbestrijdingsmiddelen. De verwarmingsunit staat aan de buitenzijde van het gebouw. Er is explosievrije verlichtingsarmatuur binnen in het gebouw. De lichtschakelaar bevindt zich aan de buitenzijde. Het gebouw is voorzien van een brandwerende metalen deur. Er gebeurt geen opslag van andere gevaarlijke producten in het gebouw. Er geldt tevens een strikt rookverbod en verbod op werken met open vlam op het volledige luchthavendomein.

Op het terrein van de Luchthaven bevindt zich de hogedrempel Seveso-inrichting "Skytanking Brussels Fuel Farm". De Seveso-activiteit betreft de opslag in koelpakhuizen en overige opslag. De opslag van springstoffen bevindt zich bovendien buiten de consultatiezone van de Seveso-inrichting, zodat geen indirecte effecten veroorzaakt kunnen worden.

Gelet op de getroffen maatregelen wordt geen onaanvaardbaar risico voor de externe veiligheid verwacht.

Geluid en trillingen

Er wordt een uitbreiding aangevraagd met 3 compressoren (+16,5 kW), een wijziging van het vermogen van 8 dieselmotoren (-3 329 kW) en een vervanging van een stookinstallatie van 256 kW door een stookinstallatie van 190 kW (-66 kW). In het kader van de huidige aanvraag worden geen installaties voorzien die een aanzienlijke impact hebben op het geluidsklimaat rond de luchthaven.

De aanvraag bevat ook een vraag tot bijstelling van de volgende bijzondere milieuvoorwaarde met betrekking tot de proefdraaiplaats, zoals opgenomen in de vergunningen met kenmerk OMV_2022106386 van 29 maart 2024 en OMV_2024024022 van 17 december 2025:

"Geluid - Grondgeluid"

- a Voordat de definitieve proefdraaiplaats aangelegd wordt, dus tot en met 1 januari 2027, is het proefdraaien enkel toegestaan op volgende locaties waarbij onderstaande voorkeursrangorde wordt gerespecteerd.
- 1) Het proefdraaien is enkel toegestaan op de centrale proefdraaiplaats gelegen op de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y tussen 7 uur en 22 uur,
 - 2) Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 01 ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden bijvoorbeeld bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats,
 - 3) Outer 1, is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden indien voorgaande opties niet mogelijk zijn

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

- 1) Het proefdraaien is enkel toegestaan op de nieuwe centrale proefdraaiplaats tussen 7 uur en 22 uur,
- 2) Indien deze niet gebruikt kan worden dan is het gebruik van de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden bijvoorbeeld bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats,
- 3) Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 01 ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden als optie 1 en 2 niet mogelijk zijn bijvoorbeeld bij renovatiewerken van de 01/19;
- 4) Outer 1, is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie indien alle voorgaande opties niet mogelijk zijn

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

De aanvrager vraagt om de uiterste termijn tot ingebruikname van de nieuwe proefdraaiplaats op te schuiven van 1 januari 2027 naar 31 maart 2027 omwille van de volgende redenen.

“De vergunningsaanvraag voor de proefdraaiplaats werd ingediend op 22 december 2025, met referentie OMV_2025150127. Op 19 januari 2026 verzocht de vergunningverlenende overheid om een wijziging van de projectinhoud alvorens het dossier volledig en ontvankelijk (V&O) kon worden verklaard. Het dossier werd ondertussen vergund op 11 juni 2026. Dit impliceert dat de effectieve uitvoering van de werken pas kan aanvangen in de tweede helft van 2026, terwijl in de oorspronkelijke planning werd uitgegaan van een opstart in maart. Hierdoor verschuift de effectieve uitvoeringsfase met circa drie maanden.

Deze verschuiving heeft aanzienlijke gevolgen voor de werfplanning. Indien de vergunning midden juni wordt verkregen, is het onmogelijk om de noodzakelijke grondwerken nog volledig vóór het bouwverlof af te ronden, zoals initieel voorzien. De daaropvolgende verhardingswerken schuiven daardoor onvermijdelijk op. Indien deze fase pas tegen oktober kan worden afgerond, kan de opbouw van de geluidsmuren ten vroegste in november worden aangevat. Daarnaast zijn bepaalde uitvoeringsonderdelen, zoals betonwerken en bijhorende uithardingstermijnen, onderhevig aan vaste technische doorlooptijden die niet verder kunnen worden ingekort zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit, duurzaamheid en veiligheid van de

infrastructuur De globale uitvoeringstermijn werd reeds maximaal geoptimaliseerd, zelfs onder gunstige omstandigheden was een oplevering tegen 1 januari 2027 bijzonder krap.

Gelet op het voorgaande is het objectief onmogelijk om de nieuwe centrale proefdraaiplaats tegen 1 januari 2027 volledig afgewerkt, getest en operationeel in gebruik te nemen. Op basis van de geactualiseerde en technisch realistische planning kan een eerste test run worden voorzien eind februari of begin maart 2027, waarna de infrastructuur effectief operationeel kan worden verklaard.

De gevraagde bijstelling houdt geen inhoudelijke wijziging in van de exploitatievoorwaarden, noch een versoepeling van de milieubescherpende maatregelen of de vastgelegde voorkeursrangorde voor het proefdraaien. Er wordt uitsluitend een realistische aanpassing gevraagd van de uiterste datum van ingebruikname, rekening houdend met de verschoven vergunningverlening en de technisch noodzakelijke uitvoeringstermijnen. Tot aan de effectieve ingebruikname van de nieuwe centrale proefdraaiplaats blijven alle bestaande bepalingen, inclusief de voorkeursrangorde en de maandelijkse rapporteringsverplichting bij gebruik van alternatieve locaties, integraal van toepassing.

BAC heeft aantoonbaar alle redelijke inspanningen geleverd om de oorspronkelijke planning te respecteren en de uitvoering maximaal te optimaliseren. Er wordt verzocht de uiterste datum van 1 januari 2027 aan te passen naar 31 maart 2027, zijnde de vroegst haalbare en technisch verantwoorde datum voor operationele ingebruikname."

Deze motivering wordt onderschreven. De exploitant heeft de nodige acties ondernomen om de gevraagde termijn te halen. Bij dergelijke grote en complexe projecten is het bovendien niet ongebruikelijk dat de effectieve uitvoering opschuift, omwille van bepaalde omstandigheden zoals in dit geval het bekomen van een vergunning. Het beperkt uitstellen van het in dienst nemen van de proefdraaiplaats (circa 3 maanden) is daarom aanvaardbaar. De bijzondere voorwaarde wordt in die zin aangepast.

In het advies van 4 augustus 2026 van de gemeente Machelen en het advies van 29 juli 2026 van de gemeente Steenokkerzeel wordt het volgende gevraagd met betrekking tot geluid en proefdraaien:

- strikte naleving van de bestaande voorkeursrangorde voor proefdraaien tot de nieuwe installatie operationeel is;
- behoud en effectieve toepassing van de maandelijkse rapporteringsverplichting bij gebruik van alternatieve locaties;
- transparante monitoring en handhaving van grondgeluidshinder;
- realisatie en ingebruikname van de nieuwe centrale proefdraaiplaats uiterlijk tegen 31 maart 2027.

In de eerste plaats kan worden verwezen naar de reeds bestaande voorwaarden in de vergunning, waaronder voorwaarde 1 'Geluid - Grondgeluid'.

De gevraagde voorkeursvolgorde voor het uitvoeren van proefdraaien (F-W, P7, OUT1) is reeds opgenomen in de bijzondere voorwaarden en stemt overeen met de huidige bijzondere vergunningsvoorwaarde 1a van de basisvergunning. Hierbij worden ook maandelijks de proefdraaibeurten die niet op de centrale proefdraaiplaats (F-W) konden plaatsvinden gerapporteerd aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving.

Voor vliegvelden, ingedeeld onder rubriek 57 van bijlage I bij titel II van het VLAREM, zijn de algemene milieuvoorwaarden van hoofdstuk 4.5 inzake de beheersing van geluidshinder niet van toepassing. Er zijn bijgevolg geen algemene geluidsgrenswaarden waaraan het grondgeluid kan worden getoetst of die kunnen worden gehandhaafd. Dit neemt echter niet weg dat de

huidige bijzondere voorwaarden opgenomen in de basisvergunning (OMV_2022106386) reeds verschillende maatregelen bevatten om de impact van grondgeluid te beperken en op te volgen. Zo wordt onder meer voorzien in

- de realisatie en ingebruikname van een nieuwe centrale proefdraaiplaats met U-vormig geluidsscherm (bijzondere voorwaarde 1.a);
- monitoring en rapportering wanneer uitzonderlijk op een alternatieve locatie moet worden proefgedraaid (bijzondere voorwaarden 1.a);
- de realisatie van drie bijkomende geluidswerende objecten (bijzondere voorwaarden 1.b),
- de uitvoering van het monitoringsplan lucht, waarin eveneens maatregelen zijn opgenomen die het grondgeluid reduceren, zoals het beperken van het gebruik van APU's, het verminderen van taxitijden, taxiën met één motor en de elektrificatie van grondaandrijvingen.

De door de gemeente Steenokkerzeel en de gemeente Machelen gevraagde voorwaarden inzake geluid zijn reeds afdoende geborgd en hoeven niet opnieuw als afzonderlijke vergunningsvoorwaarde te worden opgenomen.

In het advies van 15 juli van de gemeente Zaventem wordt rond de proefdraailocatie het volgende gesteld: *"De gewijzigde inplanting van proeflocatie kan worden toegelaten voor een proefperiode van 2 jaar. Het is onduidelijk of er een noodzaak is om deze zone te voorzien binnen een gebouw, waarbij het omgevingsgeluid kan worden verlaagd. Er wordt een geluidsscherm voorzien rondom de locatie. De plannen en de aanvraag vermelden echter geen verduidelijking over het bouwen van geluidsschermen rondom de proeflocatie."*

De plaatsing van een geluidsscherm en de gekozen positionering van de proefdraailocatie maakten reeds onderdeel uit van de beoordeling en besluitvorming in het kader van de basisvergunning met kenmerk OMV_2022106386. In het project-MER dat werd opgesteld in het kader van deze basisvergunning, werd als milderende maatregel voorgesteld om een nieuwe proefdraaiplaats aan te leggen, voorzien van een U-vormig geluidsscherm met een hoogte van 15 meter. De nieuwe proefdraailocatie is vergund via het besluit met kenmerk OMV_2025150127. De vergunning is verleend voor onbepaalde duur. De vergunningsaanvraag met referentie OMV_2025150127 kaderde binnen de uitvoering van deze milderende maatregel en heeft tot doel om de in het project-MER beschreven nieuwe proefdraaiplaats, inclusief de voorziene geluidswerende maatregelen, te realiseren. In die zin is het niet duidelijk welke bijkomende doelstelling wordt beoogd met de voorgestelde voorwaarde van de gemeente om de proefdraailocatie bijkomend binnen een gebouw te voorzien en te beperken voor een proefperiode van 2 jaar. Deze opmerking wordt bijgevolg niet behouden.

Daarnaast wordt in het advies van de gemeente Zaventem gevraagd naar bijkomende meetpunten, de oprichting van een taskforce en een jaarlijks fonds van 100.000 euro voor onderzoek naar en beperking van de geluidshinder.

De organisatie van geluidsmonitoring en het onderzoek naar geluidsimpact worden opgevolgd binnen de bestaande wettelijke en institutionele kaders, waarbij ook kan verwezen worden naar de reeds bestaande voorwaarden in de vergunning en de opvolging ervan die gebeurt door de monitoringscommissie.

Met betrekking tot het proefdraaien werden in het project-MER voor zowel de bestaande situatie alsook de te verwachten effecten van de nieuwe proefdraailocatie met een geluidsscherm van 15 m hoog bestudeerd en besproken. BAC voorziet een acceptatietest met geluidsmetingen voor de oplevering van de nieuwe proefdraailocatie uitgevoerd door een erkend deskundige geluid. Hierbij zal éénmalig het geluid worden opgemeten van een proefdraaibeurt uitgevoerd in 2 situaties. Deze metingen zullen vlak achter elkaar worden uitgevoerd om de omstandigheden (meteo, vliegtuig, testprocedure, ...) zo vergelijkbaar mogelijk

te houden. Door in beide situaties geluidsmetingen uit te voeren op een aantal referentieposities ten opzichte van het toestel kan op die manier het effect van het geluidsscherm in kaart gebracht worden. Eén van de vaste meetposten van het geluidsmetnet van BAC (NMT03-03, zie kaart) staat in de omgeving van de nieuwe proefdraairlocatie. Deze meetpost kan toelaten het effect van het proefdraaien te monitoren. Voor het uitvoeren van de algemene geluidsmonitoringsactiviteiten beschikt BAC reeds over een zeer uitgebreid geluidsmetnet met meer dan 20 vaste meetpunten in de omgeving van de luchthaven. De resultaten van de meetposten waar een koppeling met de overvliegende toestellen gemaakt kan worden, zijn publiek (<https://www.batc.be/nl/geluid/geluidsmetingen>) beschikbaar op de batc-website.

De vraag om BAC te verplichten jaarlijks een bedrag van 100 000 euro te storten in een fonds houdt geen verband met het voorwerp van de huidige aanvraag en vormt geen maatregel die noodzakelijk is voor de beoordeling van de aanvraag.

Verder wordt in het advies van de gemeente Zaventem een voorwaarde geformuleerd inzake de evaluatie van de vlootsamenstelling, het behoud van bepaalde doelstellingen voor 2032 en het uitschakelen van vliegtuigcategorieën R3, R4 en R5. Ook wordt een beperking voorgesteld van het aantal nachtslots en de beperking op slots voor nachtelijke vertrekken tijdens bepaalde tijdsvensters. Tenslotte wordt aangegeven dat er moet gestreefd naar een zo laag mogelijke Quotacount (QC).

De voorgestelde voorwaarden hebben geen betrekking op de aangevraagde handelingen of wijzigingen die het voorwerp uitmaken van voorliggende aanvraag en worden bijgevolg niet behouden. De aanvraag omvat geen wijzigingen aan het bestaande exploitatiekader inzake nachtvluchten of luchthavencapaciteit. Op initiatief van de Vlaamse overheid loopt momenteel een Balanced Approach-procedure (EU-verordening 598/2014) voor Brussels Airport. Deze procedure heeft precies tot doel om eventuele operationele geluidsgelateerde beperkingen te beoordelen volgens het toepasselijke Europese wettelijke kader en rekening houdend met alle betrokken belangen. De eventuele invoering van operationele beperkingen, waaronder maatregelen die betrekking hebben op de Quotacount (QC), maakt integraal deel uit van deze procedure. Het komt bijgevolg niet toe aan voorliggende aanvraag om vooruit te lopen op de resultaten van deze procedure, noch om via een bijkomende vergunningsvoorwaarde operationele beperkingen op te leggen die reeds geregeld zijn in het bestaande juridische kader of het voorwerp uitmaken van een afzonderlijk wettelijk besluitvormingstraject.

Water

Overeenkomstig artikel 1.3.11 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid moet de aanvraag onderworpen worden aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 1.2.2 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

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

Er zijn geen waterlopen gelegen binnen het projectgebied.
Het projectgebied bevindt zich niet in of nabij een signaalgebied.

Hemelwater

Het project heeft geen impact op bestaande verhardingen of de hemelwaterhuishouding.

In de adviezen van de gemeente Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem worden voorwaarden opgenomen met betrekking tot infiltratie/buffering en afkoppeling van hemelwater. Hiervoor wordt verwezen naar de bijzondere voorwaarden van de basisvergunning, die blijven gelden, en waarin deze aspecten zijn opgenomen. Voorliggende vergunningsaanvraag omvat geen nieuwe verhardingen. In de replieknota van 14 augustus 2026 wordt door de aanvrager aangegeven dat men momenteel bezig is met het voorbereiden van een studie voor een centrale infiltratievoorziening naar aanleiding van de bijzondere vergunningsvoorwaarde die is opgelegd in het besluit regularisatie verhardingen airside en reliefwijziging, met kenmerk OMV_2026014018.

"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 1832.490 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 infiltratie van hemelwater wordt dus reeds meegenomen binnen een afzonderlijk lopend traject. Daarom is het niet nodig om hierover bijkomende voorwaarden op te leggen in het kader van de voorliggende vergunningsaanvraag.

KWO-installatie

De aanvraag betreft de hernieuwing van de vergunning voor de ondiepe geothermie installatie (KWO-installatie). De geothermische installatie wordt gebruikt voor de verwarming en verkoeling van het connectorgebouw (bidirectioneel systeem). Het grondwater wordt bij een KWO-installatie, op een beperkt volume aan spui na, integraal terug in de ondergrond gebracht.

De installatie bestaat uit 5 koppels van telkens een koude en een warme bron met een onderkant filter op 38,1 m onder maaiveld voor de warme bronnen die westelijk gelegen zijn en van 35,07–35,59 m onder maaiveld voor de koude bronnen die oostelijk gelegen zijn. Er wordt grondwater uit het Zand van Brussel (HCOV A0620) rondgepompt. De vergunning werd afgeleverd in 2015, maar de putten werden pas geboord in mei en oktober 2017.

De aanvrager wenst een verlenging van de eerder vergunde volumes, maximaal 250.880 m³/jaar en 1.920 m³/dag. Voor een geothermie-installatie met dergelijke volumes is rubriek 53.6.3° (klasse 1) van toepassing. In 2018 werd een volume van 27.326 m³ rondgepompt (bron: IMJV-aangifte). Voor de recentere jaren is er geen info van de rondgepompte volumes bij VMM. Volgens de aanvrager heeft de KWO-installatie de laatste jaren maar weinig gedraaid wegens technische problemen. Gelet dat het een verderzetting betreft van de eerder vergunde volumes kan het aangevraagde debiet aanvaard worden. Het zand van Brussel (HCOV A0620) is op deze locatie een freatische watervoerende laag. Het zand van Brussel behoort tot het grondwaterlichaam BLKS_0600_GWL1. De KWO is centraal op de terreinen van de luchthaven gelegen. De hydraulische invloed zal bij het reeds vergunde en opnieuw aangevraagde debiet beperkt zijn. Er zijn geen andere vergunde KWO's binnen een straal van 2 km. De KWO van BAC voor bedrijvenzone Machelen Cargo 706 is gelegen op circa 2,1 km en zal water uit het krijt, een diepere watervoerende laag die afgescheiden is van het Zand van Brussel, rondpompen. Er is geen interferentie tussen beiden te verwachten.

Er worden ook geen negatieve effecten verwacht op bijzonder beschermde gebieden gelet dat het onttrokken volume, op een beperkt volume aan spui na, integraal terug in de ondergrond gebracht wordt. Het onttrekken van het spuidebiet tot maximaal 500 m³/jaar/put zit vervat

in rubriek 53.6 Het spuidebiet dient conform artikel 5.53.6.2.4 van titel II van het VLAREM gemeten te worden met een afzonderlijke debietmeter

Vermits er jaarlijks meer dan 100.000 m³ grondwater mag onttrokken worden, is er conform de VLAREM-bepalingen van artikel 5.53.6.2.5 minimaal 1 peilput vereist bij een debiet van 250.880 m³/jaar (gewijzigd met de grondwatertrein). De peilput moet aangelegd worden met filters in de aangepompte watervoerende laag en elke bovenliggende laag. In dit geval is dit enkel een filter in het Zand van Brussel. Er zijn 2 peilputten met een diepte van respectievelijk 40m (PZ4) en 38,13m (PZ3) in het Zand van Brussel. De peilputten werden geboord op 24 oktober 2017 en 25 februari 2013.

Conform de VLAREM-bepalingen van artikel 5.53.6.2.5, §3, is er een jaarlijkse analyseverplichting uit één van de onttrekkings- en 1 van de injectiefilters (gewijzigd met de grondwatertrein). Conform de VLAREM-bepalingen van artikel 5.53.6.2.6 moeten maandelijks peilmetingen in de meest centraal gelegen onttrekkings- en injectieput en in de peilput(ten) uitgevoerd worden.

Het aangevraagde debiet van 250.880 m³/jaar kan aanvaard worden. Bij deze debieten wordt verwacht dat de capaciteit van deze watervoerende laag door deze winning niet in het gedrang komt. Gelet op de aangebrachte gegevens en mits de winning op een correcte manier is afgewerkt en wordt geëxploiteerd, wordt een verwaarloosbare impact op de kwaliteit van het grondwater verwacht.

Drainage van de tunnel onder de RWY 25R

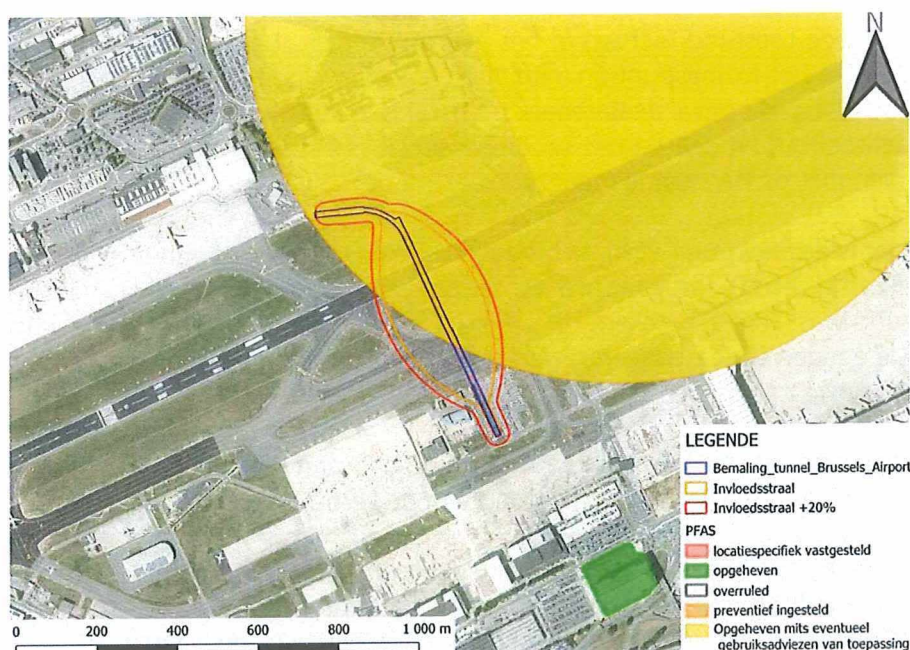
De aanvraag betreft ook de regularisatie van een permanente bemaling (drainage) van de tunnel onder de start- en landingsbaan RWY 25R. De tunnel bevindt zich onder de RWY 25R en zorgt ervoor dat de airside voertuigen zich kunnen verplaatsen van het zuiden naar het noorden en omgekeerd zonder dat zij daarvoor de runway moeten oversteken. De bemaling is nodig om te vermijden dat er wateraccumulatie optreedt binnen de tunnelstructuur en zodat de stabiliteit en drooglegging gegarandeerd blijven.

De bemaling via drains is gelegen op privéterrein. Hierdoor is rubriek 53.5.3 van toepassing. De tunnel is bouwvergund in 1977.

De tunnel is 800 m lang. De bovenkant van de vloerplaat bevindt zich centraal over ongeveer 400 m op een uniforme diepte van 7,25 m-mv. Dit is ook de diepte van de drainagebuizen. Er wordt dus verlaagd tot een diepte van 7,25 m onder maaiveld (en niet tot 3 m zoals opgenomen bij de bemalingseenheid in addendum R53B). Op die diepte bevindt de drain zich in het Zand van Brussel (HCOV A0620). Langs weerszijden van het centrale gedeelte zijn schuin oplopende zijden waar de diepte oploopt van 7,25 m onder het maaiveld naar het maaiveld. De vloerplaat is 0,80 m dik. De onderkant van de vloerplaat bevindt zich centraal dus op 8,05 m-mv. De wanden van de tunnel zijn aangezet tot een diepte van ongeveer 11 m-mv. Het drooghouden van de tunnel gebeurt door het insijpelende grondwater dat doorheen de tunnelwanden binnendringt, gecontroleerd op te vangen. Langs beide zijden van de tunnel is hiervoor een geïntegreerde drainagesleuf aangebracht, die fungeert als verzamelgoot. Het insijpelende water en instromend hemelwater via de flanken stroomt gravitair verder af richting twee pompstations. In deze pompstations wordt het verzamelde water vervolgens opgepompt en verder afgevoerd naar het regenwaterrioleringsstelsel. Dit watert af naar het Brucargo wachtbekken dat op zijn beurt uitwatert in de bovenlopen van de Barebeek.

Het bemalingsdebiet wordt ingeschat op maximaal 116.680 m³ per jaar en 640 m³/dag bij een verlaging tot 7,25 m onder maaiveld. Opwaarts en afwaarts van het lozingspunt in de riolering werden gedurende de periode 28 januari 2025 en 3 april 2025 de debieten geregistreerd. Hieruit

leidt de aanvrager af dat de droogweerafvoer circa 320 m³/dag bedraagt (= 116.680 m³/jaar). Als maximaal dagdebiet wordt het dubbele, namelijk 640 m³/dag aangevraagd. De impact werd met een numeriek grondwatermodel gesimuleerd (MODFLOW). De invloedsstraal van de bemaling werd berekend op circa 100 meter vanaf de rand van de tunnel (zie onderstaande figuur). De verlaging buiten de wanden van de tunnel blijft beperkt tot 0,15 m. Eventuele zettingen zouden al opgetreden zijn, aangezien de tunnel al in deze vorm bestaat sinds eind de jaren '70. Er zijn geen speciale beschermingszones of VEN-gebieden, noch drinkwaterbeschermingszones gelegen binnen de invloedstraal.



Berekende invloedsstraal van de bemaling

De bemalingsstudie concludeert dat er geen significante verplaatsing van verontreiniging ten gevolge van de drainage van de tunnel verwacht wordt. Op de locatie van de tunnel zijn er wel gekende grondwaterverontreinigingen die kunnen opgepompt worden. In 2025 werden stalen genomen in de beide pompkamers en geanalyseerd op de parameters van het standaardanalysepakket plus de gekende verontreinigingen binnen een straal van 750 m rond de tunnel. Aan de hand van deze resultaten worden verhoogde bijzondere lozingsnormen aangevraagd voor de parameters zink (Zn-tot), een aantal VOCl en een aantal PFAS. De exploitant verwacht echter dat er elders op het terrein nog bijkomende verontreinigingen kunnen aanwezig zijn die verder van de bemaling gelegen zijn en die na verloop van tijd alsnog in het bemalingswater kunnen terechtkomen. Daarom werden er ook verhoogde lozingsnormen aangevraagd voor de parameters minerale olie, BTEX en MTBE, ook al werden deze niet in concentraties boven het indelingscriterium (IC) gemeten in de stalen.

Parameter	Eenheid	IC-GS	Aangevraagde lozingsnorm
zink totaal	µg/l	200	500
benzeen	µg/l	10	30
tolueen	µg/l	90	270
ethylbenzeen	µg/l	5	15
xyleen	µg/l	4	12
trichloormethaan	µg/l	2,5	25
tetrachlooretheen	µg/l	10	30
trichlooretheen	µg/l	10	100
1,2 dichlooretheen	µg/l	10	30

MTBE	µg/l	-	100
Minerale olie	µg/l	-	500
PFAS ind	ng/l	-	100
PFOS	ng/l	-	20

Om de impact van de lozing op de waterkwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater (Barebeek) na te gaan, werd het Wezer-stappenplan van VMM gebruikt. Dit stappenplan maakt het mogelijk om op een uniforme wijze een antwoord te bieden op de vraag of een lozing een achteruitgang veroorzaakt van de waterkwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater of het bereiken van de goede toestand hiervan in het gedrang brengt. Deze beoordeling wordt uitgevoerd ter hoogte van het lozingspunt én (cumulatief) op het einde van het waterlichaam waarin geloosd wordt, wat in dit geval de Barebeek (VL11_76) is. Aangezien de lozing plaatsvindt op het Brucargo-wachtbekken en daarna pas op de Barebeek, is het in dit geval niet relevant om rekening te houden met de berekende mengzones.

In het aanvraagdossier is de exploitant er bij het invullen van de Wezertoets vanuit gegaan dat het hier een nieuwe lozing betreft. Het gaat hier echter om een bestaande lozing, die voorheen weliswaar niet vergund was. Echter betekent dit wel dat de geloosde druk al aanwezig was in het waterlichaam. De aangevraagde concentratie zorgt dus niet voor een achteruitgang van dat waterlichaam ten opzichte van de huidige toestand.

Vervolgens werd nagegaan of de lozing eventueel bijdraagt aan het niet halen van de doelstelling en indien wel, of er moet voldaan worden aan de verbeterverplichting.

Voor de parameters zink totaal, benzeen, toluen, ethylbenzeen, xylenen, tetrachlooretheen en 1,2-dichlooretheen is de kwaliteit van het oppervlaktewater in het stroomopwaartse meetpunt goed. Uit de berekening van de impact stroomafwaarts blijkt dat de toetswaarde ook stroomafwaarts (na volledige verdunning) gehaald wordt. Ook de kwaliteit op het einde van het waterlichaam is goed. Deze lozing zorgt niet voor het overschrijden van de doelstellingen in het ontvangend oppervlaktewater. Er is geen verdere verbeterverplichting mits toepassing van BBT. De aangevraagde bijzondere lozingsnormen kunnen dus gunstig geadviseerd worden met uitzondering van de normen voor benzeen, toluen, ethylbenzeen, xylenen en tetrachlooretheen waarvoor de normen uit de standaardprocedure 'bodemsaneringsproject en beperkt bodemsanerings-project' als BBT worden behouden.

Voor de parameters trichloormethaan en trichlooretheen is de kwaliteit van het oppervlaktewater in het stroomopwaartse meetpunt goed. Uit de berekening van de worst case impact stroomafwaarts blijkt dat de toetswaarde stroomafwaarts niet gehaald wordt. Aangezien stroomafwaarts de toetswaarde overschreden wordt, draagt de aangevraagde concentratie in worstcaseomstandigheden bij aan het niet halen van de doelstellingen en geldt er een verbeterverplichting. Voor de parameter trichloormethaan is een verdere reductie tot een concentratie van 21,74 µg/l (waardoor de goede toestand wordt bereikt), de verbeterdoelstelling. Voor de parameter trichlooretheen is een verdere reductie tot een concentratie van 86,95 µg/l (waardoor de goede toestand wordt bereikt), de verbeterdoelstelling. De wezertoets wordt in tweede instantie ook in meer realistische omstandigheden uitgevoerd. Aangezien voor beide parameters getoetst wordt aan een jaargemiddelde toetswaarde, kan in dit scenario gerekend worden met een gemiddeld dagdebiet van 320 m³/dag (116 680 m³/jaar/365 dagen). In dat geval blijkt uit de berekening van de impact stroomafwaarts dat de toetswaarde stroomafwaarts (na volledige verdunning) gehaald wordt. Er zijn geen meetgegevens voor deze parameters beschikbaar op het einde van het waterlichaam, dus kan een toetsing hieraan niet gebeuren. In meer realistische omstandigheden zorgt deze lozing dus niet voor het overschrijden van de doelstellingen in het

ontvangend oppervlaktewater. Er is geen verdere verbeterverplichting mits toepassing van BBT. De aangevraagde bijzondere lozingsnormen kunnen aanvaard worden met uitzondering van de norm voor trichlooretheen, waarvoor de norm uit de standaardprocedure 'bodemsaneringsproject en beperkt bodemsanerings-project' als BBT wordt weerhouden.

Bij de beoordeling van de aangevraagde lozingsnormen voor de parameters MTBE en minerale olie wordt rekening gehouden met de voorgestelde BBT-lozingsnormen uit de 'standaardprocedure bodemsaneringsproject en beperkt bodemsanerings-project' (OVAM 2021). Voor bemalingsdossiers gelden minimaal dezelfde normen als van toepassing zijn voor bodemsaneringen, aangezien het niet de bedoeling is om de verontreiniging op te pompen en te verspreiden naar het andere milieucompartiment. De aangevraagde normen voor MTBE en minerale olie liggen hiermee in lijn en kunnen aanvaard worden.

PFAS kunnen niet beoordeeld worden via het Wezerstappenplan, omdat de Wezertool enkel berekent wat de individuele bijdrage is van de lozing op de concentratie van één stof in het ontvangende oppervlaktewater, terwijl het belangrijk is rekening te houden met de gemeenschappelijke druk van alle PFAS-verbindingen samen.

Elke lozing van PFAS-houdend bemalingswater moet zo ver als mogelijk gezuiverd worden. De huidige rapportagegrens van 20 ng/l (of voor een aantal 50 ng/l) per individuele component geldt hierbij als richtwaarde. Gelet op de BBT-studie voor de zuivering van met PFAS belast bedrijfsafvalwater en bemalingswater (gepubliceerd op 21 december 2023). In het eindrapport 'De Cirkel rond?' van de opdrachtgever voor de aanpak van de PFAS-problematiek aangesteld door de Vlaamse Regering (gepubliceerd op 16 december 2022) wordt voor de lozing van bemalingswater een aanpak op lange en korte termijn voorgesteld, zodat maximaal in overeenstemming met de doelstellingen van de KRW en de bijhorende rechtspraak van het Europees Hof van Justitie kan gehandeld worden. Conform de gemotiveerde aanpak op korte termijn, beschreven in punt 3.2.2.3 van dit eindrapport, dient er voor lozing van bemalingswater een lozingsnorm gehanteerd te worden tussen 20/50 ng/l en maximaal 100 ng/l per individuele stof. Een lozingsnorm van 100 ng/l per individuele PFAS-parameter geldt als maximum in afwachting van verdere evoluties op vlak van BBT. In het advies van 16 juli 2026 van de VMM wordt voorgesteld om de lozingsnormen voor PFOS en PFAS (individueel) te vergunnen voor een termijn tot 31 mei 2028. Gezien de RvVB oordeelde dat de rechtsgevolgen van de vernietigde omgevingsvergunning in stand blijven tot en met 30 juni 2029 en er tegen die datum een nieuwe beslissing zal moeten genomen worden, wordt de termijn van de lozingsnormen hiermee in lijn gebracht.

Ondertussen dient de exploitant een studie uit te voeren naar optimalisatie van de bestaande zuiveringstechnieken of de toepassing van alternatieve technieken, rekening houdend met de toepassing van de beste beschikbare technieken, voor de verdere verwijdering van de concentraties aan PFAS-verbindingen uit het effluent. Dit wordt opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

Het bemalingswater wordt geanalyseerd op de parameters van het standaardanalysepakket grondwater, zoals opgenomen in bijlage 3 van de standaardprocedure voor een oriënterend bodemonderzoek (OVAM, 1 april 2023), de gekende verontreinigingen binnen een straal van 750 m rond de tunnel en de parameters waarvoor een bijzondere lozingsnorm is opgenomen en dit met volgende frequentie:

- gedurende het eerste jaar: maandelijks
- de jaren nadien: driemaandelijks

Indien uit de analyseresultaten blijkt dat de vergunde bijzondere lozingsnormen overschreden worden, moet een waterzuiveringsinstallatie in gebruik genomen worden alvorens geloosd wordt. Bij inzet van een waterzuivering gebeurt de analyse op het effluent van de

waterzuivering ter vervanging van de monitoring van het opgepompte bemalingswater in de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling. Dit wordt eveneens opgenomen als voorwaarde in de vergunning.

In het advies van 8 mei 2026 en 15 juli 2026 van de gemeente Kortenberg wordt gevraagd om medegebruik van de waterreserves in het Brucargo wachtbekken mogelijk te maken voor bijvoorbeeld landbouwgebruik en andere toepassingen.

In de basisvergunning is hieromtrent reeds de bijzondere voorwaarde 12 b) opgenomen: *“De exploitant onderzoekt de mogelijkheden om opgevangen hemelwater ter beschikking te stellen voor diverse actoren uit de omliggende luchthavengemeenten ter bevordering van hergebruik”*. De door de gemeente Kortenberg gevraagde voorwaarde inzake hergebruik is reeds afdoende geborgd en hoeft niet opnieuw als afzonderlijke vergunningsvoorwaarde te worden opgenomen. Verder wordt ook nog verwezen naar artikel 5.53.6.13, §3, van titel II van VLAREM waarin gesteld wordt dat nuttig gebruik van bemalingswater toegestaan is, maar niet wanneer er een reëel risico bestaat dat het water door een nabijgelegen (potentieel) verontreinigd perceel verontreinigd is. Bij terbeschikkingstelling moet bovendien duidelijk worden gemaakt dat het geen drinkwater is en moeten hinder, veiligheid en afhaaltijden worden geregeld.

De vergunning voor de permanente bemaling inclusief lozing wordt aangevraagd voor onbepaalde duur. Vergunningen voor rubriek 53.5 kunnen sinds 6 oktober 2024 maximaal voor een termijn tot 20 jaar afgeleverd worden (artikel 53/1 van het Omgevingsvergunningenbesluit). De permanente bemaling kan verleend worden voor een termijn tot en met 30 juni 2029.

Bedrijfsafvalwater

Middels de vergunning OMV_2022106386 is BAC vergund voor het lozen van bedrijfsafvalwater, bestaande uit:

- water afkomstig van de wasplaatsen (manueel met hogedrukreiniger), met een maximaal debiet van 0,3 m³/u, 5,4 m³/dag en 2.000 m³/jaar,
- spui van de het inwendig spoelen van de stookinstallatie, met een maximaal debiet van 23 m³/u, 23 m³/dag, 82,8 m³/jaar.

In totaal wordt zodoende maximum 23,3 m³/u, 28,6 m³/dag en 2.082,8 m³/jaar aan bedrijfsafvalwater geloosd. Het bedrijfsafvalwater van de wasplaatsen zal eerst via een KWS-afscheider met coalescentiefilter en slibvang passeren alvorens het geloosd wordt.

Er zijn op dit moment drie lozingspunten voor bedrijfsafvalwater (BA) op de site van de luchthaven.

- LP BA gebouw 16 (stookplaats, gelegen in zone Technics Noord) maximaal 23 m³/u, 23 m³/dag en 82,8 m³/jaar in de openbare riolering van de luchthaven die aangesloten is op RWZI Brussel-Noord.
- LP BA gebouw 204g (brandweerkazerne oost, gelegen in zone Oost/zone Canac) · maximaal 0,1 m³/u, 1,4 m³/dag en 500 m³/jaar in de openbare riolering met aansluiting op RWZI Melsbroek,
- LP BA gebouw 45b (brandweerkazerne west, gelegen in zone Technics Noord) · maximaal 0,2 m³/u, 4,2 m³/dag en 1.500 m³/jaar in de openbare riolering aangesloten op RWZI Brussel-Noord;

Met huidige aanvraag wordt een bijkomend lozingspunt aangevraagd voor de lozing van het bedrijfsafvalwater, bestaande uit mogelijk verontreinigd hemelwater van de tankplaats gelegen aan gebouw 112. Het maximum lozingsdebiet bedraagt 0,43 m³/u, 1,1 m³/dag, 23 m³/jaar. Het afvalwater zal, na passage door een KWS-afscheider met coalescentiefilter, geloosd worden in

de afvalwaterriolering van de luchthaven (DWA) en aansluitend de openbare riolering en RWZI Melsbroek (Perk)

Gezien het beperkte lozingsdebiet, de herkomst van het afvalwater en de lozing op riolering en aansluitend RWZI, kan akkoord gegaan worden met de gevraagde uitbreiding van het lozingsdebiet voor bedrijfsafvalwater inclusief een bijkomend lozingspunt. Er wordt dan een maximaal debiet vergund van 1,43 m³/uur, 5,8 m³/dag en 2105,8 m³/jaar voor het lozen van bedrijfsafvalwater in de openbare riolering.

Wat betreft de voorgestelde voorwaarden in het advies van de gemeente Machelen en de gemeente Steenokkerzeel met betrekking tot (1) waterbeheer en lozingen, (2) hydraulische en milieutechnische randvoorwaarden, (3) monitoring en beheer en (4) operationele en technische maatregelen, wordt verwezen naar de bestaande bijzondere voorwaarden van de basisvergunning, die blijven gelden, en waarin deze aspecten zijn opgenomen, die onverminderd van toepassing blijven en waarin de gevraagde aspecten met betrekking tot waterbeheer reeds zijn opgenomen. Het actueel rioleringsplan werd met de gemeente gedeeld. Het hydrodynamisch model werd voorgesteld. De lozingspunten zijn aangeduid in de vergunningsaanvraag. In kader van de drainage worden nieuwe voorwaarden opgelegd rond de monitoring en het beheer van de lozing van het gezuiverde grondwater. Deze voorwaarden bieden een duidelijk kader voor de opvolging van de grondwaterzuivering en de kwaliteit van het te lozen effluent. Om die reden worden de bijkomende voorwaarden, zoals voorgesteld in de adviezen van de gemeenten, niet overgenomen.

Huishoudelijk afvalwater

De lozingsdebieten en -punten voor huishoudelijk afvalwater blijven identiek binnen de huidige aanvraag.

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

Natuur

Stikstof

Uit het aanvraagdossier blijkt dat de impactscore voor alle stookinstallaties in de oorspronkelijke toestand 0,995% bedraagt. Na het vervangen van een stookinstallatie van 256 kW naar een installatie van 190 kW bedraagt de impactscore in de aangevraagde toestand voor alle stookinstallaties 0,993%. Gezien er geen wijzigingen worden doorgevoerd aan rubriek 5712° of andere stikstofgerelateerde rubrieken blijft de argumentatie in de basisvergunning (met kenmerk OMV_2022106386) nog steeds van toepassing:

"De emissies van de luchthaven zijn inbegrepen in de gegevens op grond waarvan de PAS-doelstelling 2030 is bepaald. Op grond hiervoor zijn emissiereducties bepaald, het zogenaamde G8-scenario. Het G8-scenario bevat generieke emissiereducties die van toepassing zijn over heel het Vlaamse Gewest, waarbij niet wordt gedifferentieerd op maat van specifieke SBZ-H. Het G8-scenario verwijst naar de generieke emissiereducties die vereist zijn om de 2030-doelstelling te realiseren. De uitvoering van deze reducties garandeert het bereiken van de PAS-doelstelling, welke op zijn beurt de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen moet garanderen. Binnen dit G8-scenario is aldus rekening gehouden met de stikstofemissies van de bestaande luchthaven. Bovendien is zelfs rekening gehouden met bijkomende stikstofemissies, welke door de voorliggende aanvraag niet eens geheel zullen worden opgevuld. Doordat de voorliggende aanvraag géén bijkomende stikstofdeposities zal veroorzaken dan diegenen waarmee al

rekening is gehouden in het G8-scenario, waarvan de uitvoeringsmaatregelen decretaal zijn verankerd in het Stikstofdecreet, wordt geoordeeld dat het project de gebiedsspecifieke neerwaartse depositietrend nergens zal hypothekeren. De aangevraagde emissies liggen ruim onder de emissies die zijn voorzien in het G8-scenario"

In het advies van 15 juli 2026 van de gemeente Zaventem wordt een voorwaarde geformuleerd inzake maatregelen en communicatie met betrekking tot stikstofreductie. Deze voorgestelde voorwaarde houdt geen verband met de aangevraagde handelingen of wijzigingen en valt bijgevolg buiten het voorwerp van de huidige aanvraag. Voorliggende aanvraag heeft hoofdzakelijk betrekking op de hernieuwing van bestaande vergunningen waarvan de geldigheidsduur op korte termijn verstrijkt, alsook op een beperkt aantal wijzigingen en regularisaties van reeds vergunde infrastructuur. De aanvraag omvat geen wijzigingen aan de operationele exploitatie van de luchthaven.

Passende beoordeling

Impact drainage van de tunnel onder de RWY 25R

De grondwaterbemaling heeft betrekking op de drainage die geïnstalleerd werd om de tunnel droog te houden. Uit de bemalingsnota kan opgemaakt worden dat de invloedsstraal werd berekend op 100 m vanaf de rand van de tunnel en de verlaging buiten de wanden van de tunnel maximaal 0,15 m bedraagt. De impact van de bemaling is aanvaardbaar, aangezien de verlagingscontour niet overlapt met het beschermde natuurgebied, noch met een verdrogingsgevoelige vegetatie.

Impact waterkwaliteit

Om de tunnel, die zich onder de start- en landingsbaan 25R bevindt, operationeel te houden, moet het insijpelend grondwater en het periodiek aanwezige regenwater afgevoerd worden. Het water dat in de tunnel terechtkomt, wordt via 2 pompkamers verpompt naar het RWA-stelsel, waarbij vervolgens geloosd wordt in het Brucargowachtbekken. Er wordt uitgegaan van een maximaal dagdebiet van 640 m³ water dat in het Brucargowachtbekken geloosd wordt. Hierbij wordt opgemerkt dat op basis van de meetgegevens een dagdebiet 320 m³/dag meer realistisch is (zie verder). Dit bekken staat in voor de volledige voeding van de Lellebeek/Leibeek, die doorheen het betrokken Habitatrichtlijngebied stroomt. Via een rioolbuis watert het Brucargowachtbekken gecontroleerd af naar deze waterloop, die enkele kilometers verder overgaat in de Barebeek. Gezien het drainagewater vervuild is, zal er voorafgaandelijk aan de lozing een waterzuivering uitgevoerd worden. Er worden verhoogde lozingsnormen aangevraagd voor zink, VOCL, minerale olie, BTEX, MTBE en PFAS.

Het onderzoeksgebied van de effectgroep wordt afgebakend op basis van de contour die volgens de (rode) voortoets afgebakend werd op basis van de verwachte verdunning stroomafwaarts van de lozing. Vervolgens werd nagegaan welke actueel en tot doel gestelde habitats in de effectbeoordeling van toepassing zijn. Voor elk van deze habitats werd nagegaan wat de gevoeligheid is voor verontreiniging via oppervlaktewater. Type 1 habitats zijn vegetaties die direct onder invloed van oppervlaktewater staan. In dit geval betreft het habitats 6430_hf en 91E0_vn. De overige habitats 91E0_va, 6510_hu, 9160, 9120 zijn eveneens gevoelig voor verontreiniging van oppervlaktewater, maar uitsluitend via een incidentele overstroming (type 3). Voor de overstroombaarheid worden de fluviale overstromingskaarten, T10, in beschouwing genomen. Hieruit blijkt dat er een grote kans op overstroming is van de betrokken waterlopen. Hierdoor worden alle betrokken habitats verder beoordeeld. Volgens het reeds goedgekeurde MER (PR3451) blijkt dat het uitstromend debiet van het Brucargowachtbekken naar de Lellebeek/Leibeek van circa 1 027 620 m³/jaar of 2 815,40 m³/dag bedraagt. Dit wil zeggen dat de stroom van het drainagewater op basis van het realistisch voorkomende dagdebiet van 320 m³/dag met ongeveer een factor van 10 verdund wordt in het Brucargowachtbekken,

alvorens het terechtkomt in de Lellebeek/Leibeek. Wanneer met deze verdunningsfactor wordt gerekend, blijkt dat de aangevraagde parameters niet tot een overschrijding van de referentiewaarden leiden. Een kanttekening wordt gemaakt voor de PFAS-verbindingen, gezien het momenteel nog niet mogelijk is om de gemeenschappelijke druk in beeld te brengen. Voor PFAS (individueel) en PFOS wordt een lozingsnorm opgelegd van respectievelijk 100 en 20 ng/l (zie ook de beoordeling onder 'Water').

Conclusie

Ter conclusie wordt in de passende beoordeling gesteld dat er geen betekenisvolle effecten ten opzichte van de instandhoudingsdoelstellingen, zowel voor de habitats als het leefgebied van de betrokken soorten, in het Habitatrichtlijngebied. Er wordt akkoord gegaan met deze conclusie waarbij wordt uitgegaan van het gehanteerde realistisch lozingsscenario ter hoogte van het Habitatrichtlijngebied en de op deze locatie veronderstelde verdunningsparameters.

Er kan worden besloten dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone zal veroorzaken.

Verscherpte natuurtoets

Er werd een verscherpte natuurtoets opgemaakt. Gezien het betrokken VEN- en SBZ-H met elkaar overlappen worden in de verscherpte natuurtoets een gelijkaardige analyse en conclusie gemaakt. De verscherpte natuurtoets concludeert dat het aangevraagde project geen permanente negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden binnen het VEN kan veroorzaken.

Er kan worden besloten dat de vergunningsplichtige activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken.

Actualisatie van de milieuvoorwaarden

Conform artikel 48, §2, van het Omgevingsvergunningsbesluit moet een omgevingsvergunning de geactualiseerde vergunningstoestand vermelden.

Volgende bijzondere milieuvoorwaarden uit de (basis)vergunning (ministerieel besluit met kenmerk OMV_2022106386) moeten worden aangepast:

2. Geluid – Wegverkeer

De exploitant voert een haalbaarheidsstudie uit om grondlawaai afkomstig van het bijkomend wegverkeersgeluid ter hoogte van de A201 te milderen. In deze studie wordt minstens het effect onderzocht van het plaatsen van geluidsafschermende objecten ten zuiden van de A201.

- Deze studie is beëindigd en opgeleverd. Deze voorwaarde is dus niet meer actueel en wordt geschrapt.

6. Lucht – Monitoring

b. Meetprogramma luchtkwaliteit en zorgwekkende stoffen

De exploitant zal conform het monitoringplan lucht (Monitoringsplan lucht.pdf) een meetprogramma (duurtijd, locaties, meettechniek...) voor continue metingen van luchtkwaliteit en screeningsprogramma's van zorgwekkende stoffen naar luchtkwaliteit uitwerken binnen een termijn van 6 maanden na het verlenen van de vergunning. In het voorstel wordt de huidige meetpost van het meten van de luchtkwaliteit zoveel mogelijk behouden. Bij de representativiteit van de nieuwe meetposten wordt vooropgesteld de maximale blootstelling naar de omgeving te monitoren. Het meetprogramma en de meetmethodiek en eventuele wijzigingen van het meetprogramma gebeurt in overleg met

VMM Het voorstel van wijziging van het meetprogramma en/of methodiek voor het monitoren van luchtkwaliteit in de directe omgeving wordt gemotiveerd De monitoringskosten worden gedragen door de exploitant

- Dit meetprogramma werd voorgesteld op de monitoringscommissie 2025 Deze bijzondere voorwaarde kan geherformuleerd worden tot:

"Meetprogramma luchtkwaliteit en zorgwekkende stoffen

De exploitant herevalueert jaarlijks, conform het monitoringplan lucht (Monitoringsplan lucht.pdf) het meetprogramma (duurtijd, locaties, meettechniek) voor continue metingen van luchtkwaliteit en screeningsprogramma's van zorgwekkende stoffen naar luchtkwaliteit conform de methodiek voorgesteld tijdens de monitoringscommissie van 13 mei 2025 Eventuele wijzigingen van het meetprogramma gebeurt in overleg met VMM Het voorstel van wijziging van het meetprogramma en/of methodiek voor het monitoren van luchtkwaliteit in de directe omgeving wordt gemotiveerd De monitoringskosten worden gedragen door de exploitant ".

6 Lucht – Monitoring

e Gedurende een periode van 1 jaar na het verlenen van de vergunning worden immissiemetingen uitgevoerd van bijkomende belangrijke parameters van luchthavenactiviteiten zoals EC, lood, VOS, PAK's, SO₂, CO, CO₂, CH₄ en N₂O Het immissiemeetplan (tijdspanne, aantal meetposten, parameters, en gezondheidkundige toetsingswaarden) wordt voor de start van de metingen voorgelegd aan de monitoringscommissie De MER-deskundige formuleert op basis van zijn/haar bevindingen over de relevantie van dergelijke immissiemetingen ook een voorstel tot het opnemen van bijkomende parameters en al dan niet-periodieke herhaling van dergelijke metingen

- De metingen zijn uitgevoerd en op de monitoringscommissie van 12 mei 2026 besproken. De gemeten waarden voor de luchthavenactiviteiten blijven ver onder de gezondheidkundige advieswaarden (GAW), behalve voor benzo(a)pyreen, waarbij de GAW licht wordt overschreden maar de concentraties voor benzo(a)pyreen blijven wel lager dan de huidige luchtkwaliteitsnormen en de toekomstige (Europese) luchtkwaliteitsdoelstellingen Benzo(a)pyreen is een stof welke typisch aanwezig is in houtrook.

Voor de zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), liggen de concentraties van 5 van de 6 gemeten ZZS lager dan de GAW. Voor benzeen ligt de gemeten concentratie hoger dan de GAW. In Vlaanderen variëren de benzeen-concentraties tussen 0,28 en 0,75 µg/m³ (data 2024, bron <https://vmm.vlaanderen.be/feiten-cijfers/lucht/overzicht-per-vervuilende-stof/andere-vervuilende-stoffen/indicator-concentratie-vos>) en is de benzeen-concentratie op elke meetplaats hoger dan de GAW De invloed van de luchthavenactiviteiten op de benzeenconcentratie in de omgeving van de luchthaven wordt op basis van het MER (2023) eerder als verwaarloosbaar ingeschat. Gezien zowel de huidige als de toekomstige luchtkwaliteitsnormen worden behaald, worden dan ook geen verdere immissiemetingen voor benzeen voorgesteld

Er werd op de monitoringscommissie besloten dat aan deze voorwaarde voldaan is Deze voorwaarde kan geschrapt worden.

10 Geur

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

- een protocol met acties en termijnen,
 - een protocol voor de monitoring van geur,
 - een protocol voor de reactie op geconstateerde geurincidenten met bijzondere aandacht voor klachten,
 - een programma ter voorkoming en beperking van geuren, ontworpen om de bronnen te bepalen, de karakterisering van de bijdragen van de bronnen en de invoering van preventieve of beperkende maatregelen
- Het geurbeheersplan werd op 27 maart 2026 aangeleverd. Deze voorwaarde is dus niet meer actueel en wordt geschrapt.

12 Water

- a. De exploitant voert voor de zuidwest-zone van het luchthaventerrein een hemelwaterstudie uit, waarin de in artikel 4.2.13 van titel II van het VLAREM vermelde voorkeur-afvoerwijzen voor hemelwater onderzocht worden en een concrete timing wordt voorgesteld voor de uitvoering van de voorgestelde aanpassingen. Het rapport van deze studie wordt uiterlijk 1 jaar na het verlenen van de vergunning bezorgd aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving (gop.vbr.omgeving@vlaanderen.be), de VMM (Water – Lucht (industrie)) (vergunningen@vmm.be) en betrokken gemeentebesturen.
- b. De exploitant onderzoekt de mogelijkheden om opgevangen hemelwater ter beschikking stellen voor diverse actoren uit de omliggende luchthavengemeenten ter bevordering van hergebruik.
- c. De exploitant onderzoekt de mogelijke plaatsing van coalescentiefilters aan de KWS-afscheiders om het zuiveringsrendement te verhogen. Deze studie en uitvoeringstermijn wordt bezorgd aan de afdeling GOP van het Departement Omgeving (gop.vbr.omgeving@vlaanderen.be) binnen een termijn van 1 jaar na het verlenen van de vergunning.
- d. Binnen een termijn van 3 maanden na het verlenen van de vergunning wordt een actieplan opgesteld, omvattende onderstaande opgenomen maatregelen/studies met betrekking tot het lozen van hemelwater op oppervlaktewater.
 - i. Opmaak van een globaal waterplan;
 - ii. Periodieke monitoring van de kwaliteit van het influent en effluent van de verschillende waterstromen van de bekkens;
 - iii. Monitoring (bronmaatregelen) van de icing-activiteiten enkel de-icing op locaties die aangesloten zijn op de-icing systeem, opvolgen verbruiken glycol/formiaat, verbruiken formiaat verminderen (frequente controles, temperatuur sensor), voorspellen first flush (periode regen/ dooi na winter), operationele procedures en maatregelen om first flush maximaal te capteren uitbreiden (regenvall);
 - iv. Labotesten met betrekking tot de afbreekbaarheid van de gebruikte de-icingproducten,
 - v. Audit werking KWS-afscheiders en opstellen/bijhouden van een permanent onderhouds- en controleplan van alle KWS-afscheiders en coalescentiefilters,
 - vi. Reinigen afvoerkanalen hemelwater/de-icingwater naar het Vogelzangwachtbekken;
 - vii. Implementeren van de resultaten van de labotesten op het werkelijke waterhuishoudingssysteem: verhogen biologische afbraak de-icingproducten door middel van toevoeging bacteriën, aanpassen verblijftijd en beluchting in bekkens, online sturing van verblijftijd en beluchting bekkens door middel van sensoren + uitwerking sturing die eerst door buffering/beluchting de stoffen biologisch omzet, waarna het water kan geïnfiltrerd worden,

- viii Infrastructurele aanpassingen aan het opvangsysteem van het de-icingwater om zo de capaciteit te vergroten, dit voor het opvangen en bufferen van de first-flush-hoeveelheden,
- ix Uitvoering van studies in verband met het verhogen van het zuiveringsrendement van de WZI;
- x Inzetten op extra infiltratiemogelijkheden en afkoppeling hemelwater
- xi Onderzoek naar de haalbaarheid van (1) het toevoegen van bacterien in de zandvang als nabehandeling van het water in het Vogelzangwachtbekken, indien acties in het Noordoostelijk wachtbekken, zoals bijkomende beluchting niet voldoende blijken en (2) de aanleg van een rietveld of een beperkte beluchting in het Vogelzangwachtbekken

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

- e Het globale afwateringssysteem wordt opnieuw gedimensioneerd, waarbij er rekening wordt gehouden met zowel de wijzigende klimatologische omstandigheden (bij geen uitbreidingen van de verhardingen) als met de bijkomende extra verhardingen (indien deze gerealiseerd worden).
 - f De exploitant onderzoekt de mogelijkheden tot ontharding als compensatie voor de bijkomende verharding, waarbij het uitgangspunt - waar mogelijk - ontharding is
 - g. Voor elk lozingspunt wordt een afzonderlijke controlevoorziening voorzien die geschikt is voor bemonsteringsdoeleinden, waar geen vermenging plaatsvindt met andere afvalwaterstromen, en die goed bereikbaar en toegankelijk is
 - h Elke bijkomende aan te leggen verharding voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening Hemelwater en de provinciale verordening Hemelwater Dit wordt gestaafd met een rekennota en uitvoeringsplannen voor de vereiste maatregelen
- De hemelwaterstudie, evenals het onderzoek omtrent coalescentiefilters werden opgeleverd. Het actieplan werd opgeleverd en een aantal acties en studies, die in deze voorwaarde werden opgenomen, zijn ondertussen uitgevoerd of afgerond. Andere acties zijn nog lopende en worden verder opgevolgd. Het is daarom aangewezen om voorwaarde 12 gedeeltelijk te schrappen en te actualiseren, zodat de bijzondere voorwaarde aansluit bij de huidige stand van zaken en enkel nog acties bevat die relevant zijn. Volgende punten worden geschrapt 12.a, 12.c, 12.d.iv, 12.d.v, 12.d.vii en 12.d.xi

14 Communicatie

a De exploitant maakt een communicatieplan op in samenwerking met een onafhankelijk communicatiebureau. Het communicatieplan heeft minstens tot doel een procedure uit te werken om tot een vlotte doorstroming van de klachten te komen, inclusief een correcte behandeling en antwoord op de zo kortst mogelijke termijn. De gevoerde communicatie zelf kan onder begeleiding van dit communicatiebureau gebeuren, maar dit is niet verplicht. Het bestaande klachtenmeldpunt en aanspreekpunt maken onderdeel uit van het communicatieplan, evenals een jaarlijks overlegmoment met de bevolking en de betrokken overheidsinstanties. De verslagen van dit overlegmoment liggen steeds ter inzage bij de gemeentebesturen. De exploitant communiceert zowel intern als extern. Er kan gebruik gemaakt worden van de leidraad 'Communiceren met uw burens', co-uitgegeven door het Departement (<https://vlaamselogos.be/content/leidraadcommuniceren-met-uw-burens>)

- Het communicatieplan is opgemaakt en er is een burenpagina opgemaakt waar er meldingen kunnen gedaan worden. Via deze bestaande kanalen kunnen meldingen

worden geregistreerd en opgevolgd en kan hierover gericht worden gecommuniceerd. De bijzondere voorwaarde wordt als volgt aangepast:

“De aanvrager houdt het communicatieplan actueel. Het communicatieplan heeft minstens tot doel een procedure uit te werken om tot een vlotte doorstroming van de klachten te komen, inclusief een correcte behandeling en antwoord op de zo kortst mogelijke termijn. De gevoerde communicatie zelf kan onder begeleiding van dit communicatiebureau gebeuren, maar dit is niet verplicht. Het bestaande klachtenmeldpunt en aanspreekpunt maken onderdeel uit van het communicatieplan, evenals een jaarlijks overlegmoment met de bevolking en de betrokken overheidsinstanties. De verslagen van dit overlegmoment liggen steeds ter inzage bij de gemeentebesturen. De exploitant communiceert zowel intern als extern. Er kan gebruik gemaakt worden van de leidraad ‘Communiceren met uw burens’, co-uitgegeven door het Departement (<https://vlaamselogos.be/content/leidraadcommuniceren-met-uw-burens>)”

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

De afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) van het Departement Omgeving is qua naamgeving (en structuur), samen met de contactgegevens, recent aangepast naar de afdeling Gebiedsontwikkeling en Vergunningen Limburg en Vlaams-Brabant (GVLVB), (Ruimte en Milieu) van het Departement Omgeving (gvlvb.omgeving@vlaanderen.be). Dit wordt aangepast in de voorwaarden.

Op 14 augustus 2026 werd een replieknota opgeladen op het Omgevingsloket ('Nota GOVC - actualisatie hervergunning.pdf'). In deze nota vraagt de aanvrager bijkomend nog een aantal voorwaarden inhoudelijk aan te passen, met name voorwaarde 6.d, 7a, en 4.b-c-d-e. Dit valt echter buiten het toepassingsgebied van artikel 48, §2, van het Omgevingsvergunningsbesluit, dat stelt dat:

“§2. De geactualiseerde vergunningssituatie van het project, vermeld in paragraaf 1, 12°, omvat de volgende onderdelen:

[..]

3° een opsomming van de bijzondere milieuvorwaarden die al van toepassing zijn of dan worden opgelegd, met uitzondering van de bijzondere milieuvorwaarden die als gevolg van hun tijdelijke karakter, van een veranderde exploitatie of van een wettelijke of reglementaire bepaling geen uitwerking meer hebben.”

De door de aanvrager gewenste aanpassingen overstijgen de reikwijdte van bovengenoemd artikel. Deze bijstellingen werden ook niet opgenomen in het huidige aanvraagdossier en kunnen dus niet beoordeeld/meegenomen worden. Dit dient te gebeuren via een afzonderlijke procedure conform artikel 82/1 van het Omgevingsvergunningsdecreet.

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

Overeenstemming van de aangevraagde ingedeelde inrichting of activiteit met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende plan

De ingedeelde inrichtingen of activiteiten vervat in de aanvraag zijn principieel in overeenstemming met de geldende plannen zoals hoger omschreven.

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

mobilitateitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemrelief en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 114 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 4.31, §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.

De gevraagde wijzigingen hebben een louter milieutechnisch karakter en betreffen uitsluitend de exploitatievoorwaarden van de inrichting. Aangezien er in deze vergunningsaanvraag geen bouw- of sloopwerken worden aangevraagd, noch enige wijziging wordt gevraagd aan de vergunde bebouwde oppervlakte of de inplanting van de installaties, blijft de uiterlijke verschijningsvorm en de ruimtelijke voetafdruk van de inrichting ongewijzigd. Er is geen sprake van een wijziging in de aard of de functionele intensiteit van de vergunde activiteiten die een extra beslag legt op de ruimte. De evolutie van de vliegbewegingen wordt niet beïnvloed door huidige aanvraag.

De ruimtelijke impact op de omgeving blijft bijgevolg identiek aan de reeds vergunde en bestaande toestand. Er kan dan ook geoordeeld worden dat de gevraagde aanpassing de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet overschrijdt en overeenstemt met de goede ruimtelijke ordening, aangezien er geen sprake is van een significante toename van de ruimtelijke druk.

In het bijzonder wordt vastgesteld dat de wijziging geen aanleiding geeft tot extra transportbewegingen, een verhoogde parkeerdruk of een wijziging in de mobiliteitsgeneratie, en ook niet tot visuele hinder of een wijziging in de belevingswaarde van de omgeving. Aangezien er geen graafwerken of grondverzet plaatsvindt, worden ook geen effecten ten aanzien van archeologie verwacht.

In het advies van 15 juli van de gemeente Zaventem worden een aantal opmerkingen geformuleerd omtrent de Diabolotoeslag en het stimuleren van de modal shift.

De vraag van de gemeente Zaventem dat de Luchthaven de Diabolotaks zou overnemen valt buiten het voorwerp van de huidige aanvraag en betreft een regeling die afhankelijk is van beslissingen van andere bevoegde overheden en partijen. Hierbij wordt ook nog eens meegegeven dat een gelijkaardige last reeds in de omgevingsvergunning van 29 maart 2024 was opgenomen en door de Raad voor Vergunningsbetwistingen werd vernietigd bij arrest van 17 juli 2025 met nummer RvVb-A-24251024, omdat deze last niet voldeed aan de decretale vereisten (de voorwaarde dat er enkel een financiële last kan opgelegd worden indien dit geregeld wordt in een stedenbouwkundige verordening, zoals bedoeld in artikel 2.31 en 2.32 van de VCRO, geldt sinds 1 januari 2024).

Daarnaast wordt in het advies van de gemeente Zaventem als voorwaarde gevraagd om het meerjarenplan sustainable airport mobility plan (SAMP) publiek te maken. In de bijzondere voorwaarden van de (basis)vergunning is reeds opgenomen dat de resultaten van de monitoring van dit mobiliteitsplan ter bespreking worden voorgelegd aan de monitoringcommissie. Bijgevolg wordt het mobiliteitsplan (SAMP) gedeeld met de belangrijkste stakeholders aanwezig op de monitoringscommissie, waaronder de gemeentes. De door de gemeente Zaventem gevraagde voorwaarden inzake publicatie van het SAMP is reeds afdoende geborgd en hoeft niet opnieuw als afzonderlijke vergunningsvoorwaarde te worden opgenomen.

Ook de voorwaarde omtrent het wegverkeersgeluid langs de A201 en de vraag om bijkomende geluidsafschermende infrastructuur te realiseren wordt niet gevolgd. Hiervoor wordt in eerste instantie verwezen naar de bijzondere voorwaarden van de basisvergunning (OMV_2022106386), die onverminderd van toepassing blijven en waarin de gevraagde aspecten met betrekking tot geluid-wegverkeer reeds zijn opgenomen. Daarnaast wordt ook de bestaande voorwaarde 2 inzake het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie om grondlawaai afkomstig van het bijkomend wegverkeersgeluid ter hoogte van de A201 te milderen geschrapt, aangezien werd vastgesteld dat deze reeds is vervuld. Bovendien houdt de gevraagde voorwaarde van de gemeente geen verband met de handelingen die het voorwerp uitmaken van de huidige aanvraag. Voorliggende aanvraag betreft hoofdzakelijk de hernieuwing van bestaande vergunningen en een beperkt aantal wijzigingen en regularisaties van reeds vergunde infrastructuur. Zij omvat geen wijzigingen aan de A201 of aan het bestaande weggennet.

Verder wordt in het advies van de gemeente Zaventem gesteld dat de luchthaven beperkt moet blijven tot de terreinen die nu in gebruik zijn genomen (dus geen verlenging of verlegging van baan 25L), waarbij een verdere ontwikkeling in de dichtbevolkte regio niet wenselijk is. Deze opmerking heeft geen betrekking op het voorwerp van voorliggende aanvraag. De huidige aanvraag omvat geen verlenging, verlegging of andere structurele wijziging van de start- en landingsbanen.

Ook de voorgestelde voorwaarde in het advies van de gemeente Zaventem met betrekking tot de landschappelijke inpassing, het ingroenen en het beplanten van geluidswerende objecten, houden geen verband met de aangevraagde handelingen of wijzigingen en valt bijgevolg buiten het voorwerp van de huidige aanvraag.

In het advies van 4 augustus 2026 van de gemeente Machelen en het advies van 29 juli 2026 van de gemeente Steenokkerzeel wordt gevraagd om in kader van calamiteitenbeheer, een meldingsplicht in te voeren van incidenten binnen de 4 uur aan de gemeente en om evaluatierapporten op te maken met een oorzaakanalyse en de remediërende maatregelen. Er wordt ook gevraagd naar een implementatie van structurele maatregelen ter voorkoming van herhaling. Hiervoor wordt verwezen naar de geldende wetgeving, waaronder artikel 5.4.9, §2, van het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) dat de algemene verplichting omvat om incidenten en ongevallen te voorkomen en bij een incident onmiddellijk maatregelen te nemen om de gevolgen voor mens en milieu te beperken en verdere incidenten te voorkomen. Dit wordt dus niet expliciet als voorwaarde in de vergunning opgenomen. In de replieknota van 14 augustus 2026 wordt door de aanvrager aangegeven dat in de praktijk de mondelinge melding van incidenten doorgaans binnen de vier uur gebeurt, uitgezonderd tijdens de nacht.

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.

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.

Gelet op het feit dat de RvVb de (basis)vergunning met kenmerk OMV_2022106386 vernietigd heeft, waarbij de rechtsgevolgen van de vernietigde omgevingsvergunning in stand blijven tot en met 30 juni 2029, kan de vergunning niet verleend worden voor onbepaalde duur, maar valt de vergunningstermijn samen met de duur van de basisvergunning waarover de RvVb uitspraak deed, namelijk een termijn tot en met 30 juni 2029.

BEZWAREN OPENBAAR ONDERZOEK

Het merendeel van de bezwaren handelt over gezondheid, luchtkwaliteit, veiligheidsrisico's van overvliegende vliegtuigen, klimaat, geluid, slaapverstoring, het baangebruik en de vliegroutes, samen met de daarmee gepaard gaande hinder die de bezwaarindieners ondervinden door de uitbating van de luchthaven

- De voorliggende aanvraag heeft geen betrekking op de organisatie van het luchtverkeer, de vliegroutes of de spreiding van vliegtuigbewegingen. Deze aspecten maken geen deel uit van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen of activiteiten en vallen bovendien onder andere bevoegdheidsniveaus (federale bevoegdheid met onder andere de Balanced Approach-procedure). Bezwaarschriften die hierop betrekking hebben, vallen daardoor buiten het inhoudelijk toepassingsgebied van deze vergunningsprocedure en kunnen in dit kader niet rechtsgeldig beoordeeld worden. Daarnaast situeert de aanvraag zich binnen een specifieke juridische context waarbij de bestaande exploitatie van de luchthaven, ondanks de vernietiging van de omgevingsvergunning van 29 maart 2024 door de Raad voor Vergunningsbetwistingen op 17 juli 2025, verder mag worden voortgezet met behoud van rechtsgevolgen tot en met 30 juni 2029. Dit impliceert dat in voorliggende procedure niet het volledige luchthavengebeuren opnieuw ter beoordeling voorligt, maar uitsluitend de aangevraagde wijzigingen en handelingen. Deze bezwaren werden dan ook niet behouden in de beoordeling van de adviezen van de gemeente Steenokkerzeel, Machelen en Zaventem.

Daarnaast wordt ook nog aangekaart dat het openbaar onderzoek enkel gehouden werd in de 4 deelgemeenten. Ook wordt er aangehaald dat de procedure niet correct werd verlopen en dat er meer adviesinstanties moeten bevestigd worden.

- Het openbaar onderzoek werd conform de regelgeving georganiseerd in de 4 gemeenten volgens het grondgebied waarop het project zich bevindt. Tevens werd een affiche met betrekking tot de organisatie van het openbaar onderzoek op verschillende plaatsen aan de openbare weg uitgehangen en werd dit ook kenbaar gemaakt in verschillende dagbladen. Iedere belanghebbende kon tijdens dit openbaar onderzoek zijn grieven uiten. Alle adviesinstanties werden bevestigd, welke decretaal vastgelegd zijn. Het openbaar onderzoek en de procedure zijn bijgevolg correct verlopen.

Er wordt in de bezwaren aangegeven dat de mer-screening in het aanvraagdossier te beperkt is.

- Dit argument wordt niet gevolgd. Voor de huidige aanvraag werd een correcte mer-screening uitgevoerd waarbij alle elementen aanwezig zijn om een correcte beoordeling te maken over het dossier.

Er wordt in de bezwaren aangehaald dat er een waardevermindering van de woning optreedt ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven.

- Argumenten rond eigendom, schade en waardevermindering behoren tot het burgerlijk recht en vallen buiten het beoordelingskader van een omgevingsvergunningsprocedure.

De gemeente Zaventem heeft 5 bezwaren geheel of gedeeltelijk weerhouden

- 1 In zowel het voorwerp van de aanvraag als de gecoördineerde toestand voor de opslag van springstoffen wordt niet opgedeeld hoeveel maximum aan kg vevat zit aan jacht- en knalpatronen, trainingsmunitie en vuurwerk. Als de significante verhoging de opslag van vuurwerk betekent, moeten er ook gepaste maatregelen genomen worden om ontploffing van vuurwerk in de opslagplaats te voorkomen. Er wordt niet gemotiveerd waarom er een sterke verhoging van 35 kg naar bijkomend 175 kg wat in totaal een opslag aan springstoffen van 210 kg betekent. Dit is in strijd met de motiveringsplicht.
 - Betreffende de opslag van explosieve stoffen (rubriek 38) werd in de lopende procedure op 18 maart 2026 een nieuwe projectversie (PIV2) overgemaakt met bijkomende informatie inzake de aangevraagde rubriek 38. Omwille van de aard van de opslag werd deze informatie confidentieel behandeld in het dossier. De luchthavenexploitant is niet bevoegd om wapens in beslag te nemen. Dit is een verantwoordelijkheid van de aanwezige douanediens. De luchthavenexploitant vraagt dezelfde opslaghoeveelheid aan zoals in het verleden reeds vergund was. Er is bijgevolg geen sprake van een verhoging van de opslag van "vuurwerk". De opslag waarvan sprake is, gebeurt enkel met het oog op georganiseerde afvoer. De aanvrager hoeft niet te verantwoorden waarom de opslag van explosieve stoffen nodig zijn. De overheid moet enkel nagaan of de aangevraagde aanpassing planologisch, milieurechtelijk en technisch toelaatbaar is. Een beoordeling van de noodzaak of wenselijkheid van aanvraag behoort niet tot haar bevoegdheid.
- 2 De bijzondere lozingsnorm van 100 ng/l die wordt aangevraagd, ligt veel te hoog en moet teruggebracht worden tot de drinkwaternorm van maximum 50 ng/l.
 - Hiervoor wordt verwezen naar bovenstaande beoordeling onder 'Water'
- 3 Gelet op de historiek is hier geen sprake van redelijke inspanningen om de oorspronkelijke planning te respecteren. Eerder van grove nalatigheid, gebrekkige zorgvuldigheidsplicht en voorzorgsplicht om de omwonenden te beschermen tegen voorkombaar grondlawaai gedurende 22 jaar. Men vraagt dat de vergunningverlenende overheid samen met BAC een realistisch stappenplan voor de bouw van de afgeschermd proefdraaiplaats voor reactoren op het luchthaventerrein wordt opgemaakt, zodat een nieuwe realistische termijn bepaald wordt tegen wanneer de realisatie rond moet zijn.
 - Een vergunning voor het bouwen van de proefdraaiplaats werd door de vergunningverlenende overheid afgeleverd op 11 juni 2026, met kenmerk OMV_2025150127. De voorbereidende werken zijn reeds aangevangen. Een bijkomende planning is dan ook overbodig. De voorgestelde datum van 31 maart 2027 voor de oplevering van de nieuwe proefdraailocatie getuigt van een onderbouwde planning. De omliggende gemeenten werden hierover reeds geïnformeerd tijdens recurrente bilaterale overlegmomenten.
4. Bezwaar tegen het wijzigen van de contouren om volgende redenen.
 - a De parkings zowel voor passagiers als personeel zijn noodzakelijk voor het functioneren van de luchthaven die niet zonder personeel en zonder passagiers die via de enige toegangsweg A201/Leopold III-laan naar de luchthaven komen. Voor de autohuurbedrijven, taxi's en ander georganiseerd personenvervoer. Ook voor de bedrijven die gevestigd zijn op het terrein van Brussel-Nationaal worden die parkings verhuurd voor het personeel,

- b Het verschuiven van de contour van de gebouwen Moyson en Safran moeten binnen deze contour als geheel blijven. Elk bedrijf dat gevestigd is op de luchthaventerrein Brussel-Nationaal is apart vergund, maar er zijn cumulatieve effecten op vlak van milieu en gezondheid door de activiteiten die de bedrijven uitvoeren, die noodzakelijk zijn voor de luchtvaartveiligheid en noodzakelijk zijn om een luchthaven te kunnen exploiteren en die conform de internationale als Europese regelgeving als één geheel worden beschouwd (bijvoorbeeld Safran onderhoudt en herstelt vliegtuigmotoren daarvoor moeten vliegtuigen taxien, proefdraaien van motoren et cetera, die hinder zowel op vlak van geluidshinder en luchthinder, trillingshinder zijn voor de exploitant van de luchthaven),
 - c Safran is een technische onderhoudsfirma die vliegtuigmotoren onderhoudt en herstelt en in de technische zone Noord gevestigd is en gefaseerd worden de activiteiten overgeheveld naar de nieuwe site op het luchthaventerrein in de Cargo zone. Vliegtuigmotoren moeten getest worden op de testbank die tevens gevestigd is op het luchthaventerrein. Na onderhoud of het herstellen van een vliegtuigmotor moet die terug gemonteerd worden op het vliegtuig waarna die getest worden door te proefdraaien, wat vereist is voor de luchtvaardigheid van het vliegtuig. Al die activiteiten vereisen het gebruik van het luchthaventerrein (taxiën, proefdraaien et cetera),
 - d CTC Moyson is een handling bedrijf dat zorgt voor het onderhoud en stallen van grondafhandelingsmateriaal. Een vliegtuig kan niet zonder handling zonder pushers, schaarliften, vliegtuigtrappen, legen van het sanitair, tanken van kerosine, bagagewagens en bagageliften. Het argument dat er ook alternatieve dienstverleners zijn is niet gegrond omdat alle activiteiten die op het luchthaventerrein gebeuren dat wil zeggen cumulatieve effecten gegenereerd en die conform zijn met de Europese regelgeving. De Europese Unie heeft wettelijk de concurrentie van handlingbedrijven geregeld net om die exclusiviteit van de handlingsactiviteiten op de luchthaven te voorkomen. De handlingsactiviteiten zijn noodzakelijk voor de exploitatie van de luchthaven en om de luchtvaartveiligheid waardoor ze onlosmakelijk een noodzaak zijn voor de exploitatie van de luchthaven;
 - e Idem voor het satellietgebouw (1c);
 - f BAC probeert op deze wijze de exploitatie van de luchthaven en de cumulatieve effecten die ontstaan van de telkens apart vergunde bedrijven die gevestigd zijn op het luchthaventerrein te saucissoneren. Bovendien probeert BAC op deze wijze te ontkomen aan de cumulatieve, negatieve effecten die gepaard gaan met de exploitatie van de luchthaven. De Europese regelgeving laat dit niet toe en de bedrijven voeren activiteiten uit die nodig zijn voor de luchtvaartveiligheid en ze maken gebruik van het luchthaventerrein. De cumulatieve effecten van geluidshinder, trillingshinder, geurhinder, mobiliteit vallen niet op te splitsen.
- De betreffende parking P31 werd uit de contour van de IIOA gehaald gezien het een stedenbouwkundige vergunde constructie betreft. Parking P31 is geen inrichting conform VLAREM, en maakt hierdoor ook geen deel uit van de IIOA. Safran is een internationaal bedrijf dat gespecialiseerd is in onderhoud van vliegtuigmotoren. De vliegtuigmotoren zijn altijd reeds gedemonteerd van het vliegtuig, en worden met vrachtvervoer via de openbare weg vervoerd tot aan de vestiging in Steenokkerzeel. Het testen van deze motoren na uitvoerig onderhoud gebeurt niet meer op grondgebied van Brussels Airport. De testbank werd in 2025 reeds gesloopt (OMV_ 2024124257). Na onderhoud wordt er geen

enkele motor opnieuw aan een vliegtuig op Brussels Airport bevestigd, noch getest. Hierdoor kan Safran onafhankelijk functioneren van eender welke luchthaven.

CTC Moyson is geen grondaanhandeldienstverlener zoals een afhandelaar van vliegtuigen, maar een bedrijf met een herstel- en onderhoudswerkplaats voor gemotoriseerde voertuigen die hoofdzakelijk gebruikt worden bij grondaanhandeldiensten zoals het afhandelen van vliegtuigen. De activiteit van CTC is vergelijkbaar met de activiteiten van een herstelwerkplaats voor gehomologeerde gemotoriseerde voertuigen (personen- en vrachtvoertuigen) en staat bijgevolg los van de activiteiten die nodig zijn voor het exploiteren van een luchthaven.

Het satellietgebouw 1c is een administratief kantoorgebouw, waar de administratieve diensten van de Federale (luchthaven)politie zijn ondergebracht.

De omgevingsvergunning voor de uitbating van de luchthaven (OMV_2022106386) toont aan dat de aparte milieuvergunningen uit het verleden op naam van Brussels Airport Company NV stelselmatig worden geconsolideerd in de basisexploitatievergunning voor rubriek 57, waarbij de cumulatieve effecten wel beoordeeld worden. Bovendien werden de cumulatieve effecten van de luchthavenexploitatie reeds uitvoerig beoordeeld in het project-MER dat aan de omgevingsvergunning OMV_2022106386 ten grondslag ligt. Dit MER vertrekt expliciet van de luchthaven als geïntegreerd systeem en onderzoekt de gezamenlijke effecten van de verschillende activiteiten, installaties en infrastructuren die deel uitmaken van de luchthavenexploitatie. De stapsgewijze consolidatie van historische milieuvergunningen in de basisexploitatievergunning voor rubriek 57 leidt dan ook niet tot een lacune in de milieubeoordeling, maar sluit net aan bij de reeds uitgevoerde integrale beoordeling van de cumulatieve effecten. Geen van bovenstaande bezwaren over projectcontouraanpassingen die betrekking hebben op locaties op en rond de luchthaven waar derde bedrijven/overheidsdiensten zich gevestigd hebben, vormen een samenhangend technisch geheel met de luchthavenactiviteiten uitgebaat door Brussels Airport Company. De aanpassingen aan de projectcontour zijn hierdoor gegrond.

- 5 In het kader van de evenwichtige aanpak is het noodzakelijk dat in het verlengde van de start- en landingsbaan 07R in de Steenokkerzeelstraat in Zaventem een permanent geluidsmmeetpunt komt. Het doel is om de transmissie ervan naar de nabijgelegen woonwijk van de blootgestelden in kaart te brengen. Een permanent geluidsmmeetpunt van Zaventem op het terrein van de luchthaven achter een vliegtuigloods is waardeloos omdat het de blootstelling van de nabijgelegen woonzones niet in kaart brengt. Verder is het een verstoot tegen het gelijkheidsbeginsel. Diegem-Machelen kent ondertussen drie meetpunten, waarvan twee in Diegem. In Groot-Zaventem staat er één in Sterrebeek en Nossegem, maar heel Zaventem-Noord en in het bijzonder het gebruik van start- en landingsbaan 07R wordt niet effectief gemeten. Verder is er een aanpassing nodig van de stedenbouwkundige voorschriften voor het volledige luchthaventerrein om ervoor te zorgen dat er hoogte van de nabijgelegen woonwijken van Zaventem de nodige ruimte voorzien wordt voor het nemen van geluidswerende maatregelen. De vergunningverlenende overheid heeft weet op het moment van de vergunningsverlening over de geluidshinder, luchtvervuiling en de significante gezondheidseconomische impact ervan op de nabijgelegen woonzones en ook verderaf gelegen gemeenten en steden. Er zullen meerdere flankerende maatregelen nodig zijn om de transmissie van geluidshinder en luchtvervuiling naar de omliggende woonzones

te kunnen milderen. Het kan niet de bedoeling zijn dat als er geen zones worden voorzien ter hoogte van de nabijgelegen woonwijken ter hoogte van Zaventem dat er achteraf geen geluidswerende maatregelen kunnen worden genomen. Dat is een belangrijke voorwaarde dat die ruimte ook voorzien wordt om die woonzones te kunnen beschermen, hetzij bij de evenwichtige aanpak als bij de verdere uitbreiding van de exploitatie van de luchthaven.

- BAC heeft een eigen geluidsmeetnet met 22 vaste meetpunten. Van deze 22 meetpunten zijn er 3 opgesteld in de gemeente Zaventem:
 - Meetpunt 04-01 in Nossegem, verlengde van de baan 01,
 - Meetpunt 07-02 in Sterrebeek, waar hoofdzakelijk de opstijgingen van baan 19 worden waargenomen,
 - Meetpunt 15-03 opgesteld in de Steenokkerzeelstraat in Zaventem op de site 'Grondgebiedzaken' van de gemeente.

Deze laatste geluidsmeetpost (15-03) staat opgesteld op de locatie waar in het bezwaarschrift om gevraagd wordt. Hier wordt geluid geregistreerd van overvliegende toestellen bij landing op baan 07R (1,4% van alle landingen in 2025) en vertrek van baan 25L (minder dan 0,1% van alle vertrekken in 2025). Daarnaast wordt ook grondgeluid waargenomen wanneer baan 07R in gebruik is voor vertrek tijdens het taxien van de vliegtuigen. De door de bezwaarindiener aangehaalde aspecten over geluidshinder maken momenteel het voorwerp uit van de lopende Balanced Approach-procedure overeenkomstig Verordening (EU) nr. 598/2014. Deze procedure heeft precies tot doel om te onderzoeken met welke maatregelen verdeeld over de 4 pijlers de vooropgestelde geluidsreductiedoelstelling behaald kunnen worden. Ook maatregelen op gebied van ruimtelijke ordening vormen een onderdeel van deze procedure (pijler 2 maatregelen).

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren in kader van huidige vergunningsaanvraag ongegrond worden verklaard.

ALGEMENE CONCLUSIE: voorwaardelijk gunstig

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

De aanvraag is, onder de voorwaarden die hierna worden geformuleerd, 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 een beperkte duur tot en met 30 juni 2029.

BESLUIT VAN DE VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING EN LANDBOUW,

Artikel 1. Aan nv Brussels Airport Company, Priester Cuypersstraat 3, 1040 Etterbeek, wordt de vergunning verleend voor het verder exploiteren en veranderen van de luchthaven Brussel-

Nationaal met inrichtingsnummer 20230126-0058, gelegen te Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem, omvattende volgende inrichtingen en activiteiten.

Rubriek	Aard	Omschrijving	Hoeveelheid + eenheid
3 4 2°	Verandering	Uitbreiding met het lozen van (potentieel verontreinigd) hemelwater dat op de tankpiste valt aan gebouw 112 (vloeiستofdichte zone van circa 27 m ²) (neerslagdebieten 0,85 m ³ /m ² /jaar, 0,0408 m ³ /m ² /dag, 0,0159 m ³ /m ² /uur) + 23 m ³ /jaar, 1,1 m ³ /dag, 0,43 m ³ /uur	0,43 m ³ /uur
3.8 1°b)	Nieuw	Lozen van bemalingswater afkomstig van het drooghouden van de tunnel onder start- en landingsbaan 25R (maximaal debiet 116.680 m ³ /jaar)	640 m ³ /dag
6 4 1°	Verandering	Schrappen van de bovengrondse oliehouder (1200 l) in G133	-1 200 liter
6.5 1°	Verandering	Verplaatsing van de verdeelinstallatie naar buiten aan G112	1 verdeelslang
12.1.1 3°	Verandering	Actualisatie van diverse alternatoren	-5 kVA
12 2 2°	Verandering	Actualisatie van diverse transformatoren	4.400 kVA
15.1 2°	Verandering	Uitbreiding met het stallen van 300 voertuigen andere dan personenwagens	300 voertuigen
16.3 1°	Verandering	Actualisatie/uitbreiding en/of schrappen van diverse koelinstallaties, warmtepompen en/of airco's	4 394,906 ton CO ₂ -equivalent
16 3.2°b)	Verandering	Actualisatie van de koelinstallaties in diverse gebouwen + opname van enkele nieuwe installaties voor toekomstige projecten	4.174,14 kW
16.4 2°	Nieuw	1 vulinstallatie voor het vullen van verplaatsbare recipiënten met omgevingslucht	1 vulinstallatie
17 1 2 1.2°	Verandering	Wijziging van 600 l zuurstof naar 600 l ademlucht	0 liter
17.3 2 1.1.2°	Verandering	Actualisatie van diverse houders wat resulteert in een vermindering van 25 700 l	21,336 ton
17 3.4.1°a)	Nieuw	Opslag van 2.000 l Superoilex	2,01 ton
17 3 6.2°b)	Verandering	Actualisatie van diverse houders en opslag. (voor details zie bijlage C7)) Vervanging van een bovengrondse houder Glycol (-5 000 l) door 10 cubitainers van elk 1.000 l (+10 000 l) Uitbreiding met 800 l Stahmex (+ 800 l)	5,104 ton
17.3 7 2°b)	Verandering	Vervanging van de bovengrondse houder voor glycol van 5.000 l (-4,2 ton) door 10 cubitainers van elk 1.000 l (+8,4 ton)	4,2 ton
17.4	Verandering	Uitbreiding met opslag van maximaal 135 l/kg gevaarlijke producten in kleine verpakkingen in G112	135 kg
29.5 2 1°b)	Verandering	Uitbreiding met een kolomboormachine	0,75 kW

29 571°a)2)	Hernieuwing	1 ontvettingsbad van 200 l (gebouw 133)	200 liter
3113°	Verandering	Actualisatie van diverse stationaire motoren	-3 329 kW
3832°	Verandering	Uitbreiding van de hoeveelheid opgeslagen jacht- en knalpatronen, trainingsmunitie en feestvuurwerk	175 kg
3941°	Verandering	Schrappen van 2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van 100 l	-200 liter
3942°	Hernieuwing	2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5.000 l en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW	10 000 liter
4313°	Verandering	Vervangen van de stookinstallatie in gebouw 133 van 256 kW door een stookinstallatie van 190 kW	-66 kW
50	Verandering	Uitbreiding met 18,3 ton strooizout in 12 bigbags van 1 ton en in zakken	18,3 ton
53 53°c)	Nieuw	Grondwaterbemaling in de vorm van een drainage voor het drooghouden van de tunnel onder start- en landingsbaan 25R	116 680 m ³ /jaar
53 6.3°	Hernieuwing	Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomp) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van 250 880 m ³ /jaar	250 880 m ³ /jaar

Zodat de ingedeelde inrichting of activiteit voortaan omvat

Rubriek	Omschrijving	Totale hoeveelheid	Klasse
3 2.2°a)	Lozen van 2.197 m ³ /jaar huishoudelijk afvalwater via 3 lozingspunten in de openbare riolering	2 197 m ³ /jaar	3
3 4.2°	Lozen van bedrijfsafvalwater in de openbare riolering, afkomstig van: - de wasplaatsen (0,3 m³/uur, 5,4 m³/dag en 2.000 m³/jaar - spui van de stookketels (23 m³/uur, 23 m³/dag en 82,8 m³/jaar) - de tankpiste (mogelijk verontreinigd hemelwater) (0,43 m³/uur, 1,1 m³/dag en 23 m³/jaar)	23,73 m ³ /uur	2
3 81°b)	Lozen van bemalingswater afkomstig van het drooghouden van de tunnel onder de start- en landingsbaan 25R (met een maximaal debiet van 640 m ³ /dag en 116.680 m ³ /jaar)	640 m ³ /dag	2
6 4.1°	Opslag van 6 240 l brandbare vloeistoffen (smeervet en diverse oliën)	6 240 liter	3
6 51°	Verdeelinstallatie voor diesel met 1 verdeelslang	1 verdeelslang	3
1211.3°	Alternatoren (horende bij noodgroepen) voor de opwekking van wisselspanning met een gezamenlijk vermogen van 26 805 kVA	26 805 kVA	1

12.2.2°	51 transformatoren met een vermogen meer dan 1 000 kVA (totaal 80.150 kVA)	80 150 kVA	2
15.1.2°	Stallen van in totaal maximaal 5 599 voertuigen andere dan personenwagens op verschillende plaatsen op de site. Dit betreft brandweerwagens, bestelwagens, aanhangwagens, dolly's, bagagekarretjes, trappen, schaarliften, en dergelijke	5 599 voertuigen	2
15.2	1 werkplaats met 1 verplaatsbare hefbrug met 4 kolommen en 1 vaste hefbrug (gebouw 133)	2 hefbruggen	3
15.4.2°a)	2 wasplaatsen (gebouw 204g en 45b) voor het wassen van in totaal maximaal 4 motorvoertuigen per dag (2 motorvoertuigen per dag per wasplaats)	4 motorvoertuigen en hun aanhangwagens/dag	3
16.3.1°	Koelinstallaties, warmtepompen en airco's met een gezamenlijke hoeveelheid van 14 487,95 ton CO ₂ -equivalent	14 487,95 ton CO ₂ -equivalent	1
16.3.2°b)	Koelinstallaties, warmtepompen en/of airco's met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 10.990,69 kW + compressoren met een gezamenlijk elektrisch vermogen van 111,20 kW	11.101,89 kW	2
16.4.2°	1 vulinstallatie voor het vullen van verplaatsbare recipiënten met omgevingslucht.	1 vulinstallatie	2
17.1.2.1.2°	Opslag van 600 l ademlucht en 600 l stikstof in verplaatsbare recipiënten	1.200 liter	2
17.3.2.1.1.2°	Opslag van maximaal 128.600 l gasolie (108 024 kg)	108,024 ton	2
17.3.2.2.1°	Opslag van 200 l benzine	144 kg	3
17.3.4.1°a)	Opslag van 2 000 l Superoil	2,01 ton	3
17.3.6.2°b)	Opslag van 27 000 l (22,914 ton) schadelijke vloeistoffen en vaste stoffen (GHS07). - 10.000 l glycol (8,4 ton) - 1 000 l kerosine (0,84 ton) - 200 l antivries (0,170 ton) - 15 000 l blusschuim concentraat (12,6 ton) - 800 l Stahmex (0,904 ton)	22,914 ton	2
17.3.7.2°b)	Opslag van 10.200 l (8,57 ton) vloeistoffen en vaste stoffen die op lange termijn gevaarlijk zijn voor de gezondheid (GHS08). - 10.000 l glycol (8,4 ton) - 200 l antivries (0,17 ton)	8,57 ton	2
17.4.	Opslag van maximaal 4.885 l/kg gevaarlijke producten in kleine verpakkingen, verspreid over verschillende locaties	4 885 kg	3
19.3.1°b)	5 houtbewerkingstoestellen (2 boormachines, 2 zaagmachines en 1 kolomboor) met een totaal vermogen van 7,42 kW (gebouw 9)	7,42 kW	3
29.5.2.1°b)	Machines voor metaalbewerking (draaibank, kolomboormachine, plooi bank,) met een totaal vermogen van 12,63 kW	12,63 kW	3
29.5.7.1°a)2)	1 ontvettingsbad van 200 l (gebouw 133)	200 liter	3

3113°	Stationaire motoren (dieselmotoren horend bij noodgroepen of generatoren) + 2 gasmotoren horende bij een WKK	28 195 kW	1
3832°	Opslag van maximaal 210 kg jacht- en knalpatronen, trainingsmunitie en feestvuurwerk	210 kg	2
3941°	29 warmtewisselaars met een totale inhoud van de secundaire ruimte van 3.203 l	3 203 liter	3
39.42°	2 warmtewisselaars met elk een inhoud van de secundaire ruimte van meer dan 5 000 l en vermogens van respectievelijk 500 kW en 250 kW	10.000 liter	2
4313°	17 stookinstallaties (totaal 92.006 kW): - 3 stookinstallaties op aardgas (2 x 170 kW en 1 x 240 kW - gebouw 128) - 6 direct gestookte gasbuizen van elk 45 kW (totaal 270 kW) en 1 stookinstallatie van 190 kW (gebouw 133) - 5 stookinstallaties met een vermogen van respectievelijk 2 x 4 615 kW, 1 x 34 884 kW en 2 x 23 256 kW - 2 stookinstallaties met een vermogen van elk 170 kW	92.006 kW	1
43.32°	GPBV-stookinstallaties. 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW	95,83 MW	1
43.4	BKG-stookinstallaties. 5 verwarmingsinstallaties op aardgas met een individueel (thermisch) vermogen van 2 x 4,615 MW, 34,884 MW en 2 x 23,256 MW en 2 stationaire gasmotoren met een individueel nominaal thermisch ingangsvermogen van elk 2,6 MW	95,83 MW	1
50	Opslag van strooizout	138,3 ton	2
53.5.3c)	Grondwaterbemaling in de vorm van een drainage voor het drooghouden van de tunnel onder start- en landingsbaan 25R met een maximaal debiet van 640 m ³ /dag en 116 680 m ³ /jaar en een verlaging tot maximaal 7,25 m onder maaiveld	116.680 m ³ /jaar	1
53.6.3°	Een grondwaterwinning (met inbegrip van terugpomp) voor thermische energieopslag (KWO) met een opgepompt debiet van maximaal 1.920 m ³ /dag en 250 880 m ³ /jaar via 10 boorputten met een diepte van maximaal 38,1 m onder maaiveld in het Zand van Brussel (A0620)	250 880 m ³ /jaar	1
57.1.2°	3 start- en landingsbanen van respectievelijk 3.638 m, 3 211 m en 2.984 m	9 833 m	1

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 een termijn tot en met 30 juni 2029, de datum waarop de door het arrest RvVb-A-2425-1025 van 17 juli 2025 in standgehouden rechtsgevolgen van de vernietigde vergunning van 29 maart 2024, een einde nemen.

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

§1. Met betrekking tot de ingedeelde inrichting of activiteit:

- a. Algemene en sectorale milieuvoorwaarden van titel II en titel III van het VLAREM
De algemene en sectorale milieuvoorwaarden staan in titel II en titel III van het VLAREM. Bij wijziging van VLAREM wordt de exploitant geacht de meest actuele versie van de van toepassing zijnde bepalingen na te leven. De integrale en geconsolideerde tekst van titel II en titel III van het VLAREM is raadpleegbaar op de Milieunavigator, via de link: <https://navigator.emis.vito.be/>.

- b. Bijzondere milieuvoorwaarden:

Nieuwe voorwaarden:

1. Drainage van de tunnel onder de RWY 25R

- a. Volgende bijzondere lozingsnormen zijn van toepassing voor de lozing van het bemalingswater (al dan niet via een waterzuivering) in oppervlaktewater:

Parameter	Eenheid	Aangevraagde lozingsnorm
zink totaal	µg/l	500
benzeen	µg/l	10
tolueen	µg/l	90
ethylbenzeen	µg/l	10
xyleen	µg/l	10
trichloormethaan (PS)	µg/l	25
tetrachlooretheen (VS)	µg/l	10
trichlooretheen (VS)	µg/l	10
cis+trans 1,2 dichlooretheen	µg/l	30
Minerale olie	µg/l	500
MTBE	µg/l	100
PFAS individueel	ng/l	100
PFOS	ng/l	20

- b. Het bemalingswater wordt geanalyseerd op de parameters van het standaardanalysepakket grondwater, zoals opgenomen in bijlage 3 van de standaardprocedure voor een oriënterend bodemonderzoek (OVAM, 01/04/2023), de gekende verontreinigingen binnen een straal van 750 m rond de tunnel en de parameters waarvoor een bijzondere lozingsnorm is opgenomen en dit met volgende frequentie:

- gedurende het eerste jaar: maandelijks;
- de jaren nadien: driemaandelijks;

Indien uit de analyseresultaten blijkt dat de vergunde bijzondere lozingsnormen overschreden worden, moet een waterzuiveringsinstallatie in gebruik genomen worden alvorens geloosd wordt. Bij inzet van een waterzuivering gebeurt de analyse op het

effluent van de waterzuivering ter vervanging van de monitoring van het opgepompte bemalingswater. In de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling

- c Met het oog op het bereiken van de milieukwaliteitsdoelstellingen van de ontvangende waterloop, moet binnen een termijn van twee jaar een studie worden uitgevoerd naar optimalisatie van de bestaande zuiveringstechnieken of de toepassing van alternatieve technieken, rekening houdend met de toepassing van de beste beschikbare technieken, voor de verdere verwijdering van de concentraties aan PFAS-verbindingen uit het effluent. Na één jaar wordt een voortgangsrapport opgesteld en overgemaakt aan de VMM en aan de afdeling GVLVB en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Uit de meetgegevens moet duidelijk worden of de geïnstalleerde zuiveringstechnieken geschikt zijn om de PFAS-verbindingen op doeltreffende wijze te verwijderen uit het afvalwater.

Als leidraad voor de studie moet de rapportagegrens van de PFAS-verbindingen als streefwaarde gehanteerd worden. De studie moet bezorgd worden aan de VMM en aan de afdeling GVLVB en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Op basis van deze studie kan een aanpassing van de omgevingsvergunning worden aangevraagd indien het bedrijf na einddatum van de beperkte termijn nog PFAS-verbindingen wenst te lozen boven de indelingscriteria, vermeld in de kolom "indelingscriterium GS (gevaarlijke stoffen)" van artikel 3 van bijlage 231 bij titel II van het VLAREM of, bij ontstentenis van een indelingscriterium, boven de rapportagegrens.

Geactualiseerde toestand:

1. Geluid - Grondgeluid

- a Voordat de definitieve proefdraaiplaats aangelegd wordt, dus **tot en met 31 maart 2027**, is het proefdraaien enkel toegestaan op volgende locaties waarbij onderstaande voorkeursrangorde wordt gerespecteerd:
- 1) Het proefdraaien is enkel toegestaan op de centrale proefdraaiplaats gelegen op de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y tussen 7 uur en 22 uur,
 - 2) Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 01 ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden bijvoorbeeld bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats,
 - 3) Outer 1, is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden indien voorgaande opties niet mogelijk zijn.

Nadat de proefdraaiplaats aangelegd is (**uiterlijk vanaf 31 maart 2027**) is het proefdraaien enkel toegestaan op volgende locaties waarbij onderstaande voorkeursrangorde wordt gerespecteerd:

- 1) Het proefdraaien is enkel toegestaan op de nieuwe centrale proefdraaiplaats tussen 7 uur en 22 uur;
- 2) Indien deze niet gebruikt kan worden is dan is het gebruik van de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden bijvoorbeeld bij werken aan bovengenoemde centrale proefdraaiplaats;
- 3) Het proefdraaien op het platform genaamd P7 gelegen aan de kop van baan 01 ten zuiden van de luchthaven is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie, in uitzonderlijke omstandigheden als optie 1 en 2 niet mogelijk zijn bijvoorbeeld bij renovatiewerken van de 01/19;
- 4) Outer 1, is enkel toegestaan met toestemming van de luchthaveninspectie indien alle voorgaande opties niet mogelijk zijn.

Indien het proefdraaien plaatsvindt op een andere locatie, zijnde de centrale proefdraaiplaats gelegen op de kruising van de wegen W1/W2/F3/Y (**uiterlijk 31 maart 2027**) of de nieuwe centrale proefdraaiplaats (**vanaf 31 maart 2027**) wordt dit maandelijks gerapporteerd aan de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving (omgevingsinspectie.vbr@vlaanderen.be)

- b De uitvoering van de volgende geluidswerende objecten, voorgesteld in het addendum milderende maatregelen wordt voltooid, binnen een termijn van vier jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning

i lot 1

- 6.10.2.4.1.2 Afscherming tussen baan 07R en Zaventem Witte Cité,
- 6.10.2.4.1.3 Afscherming tussen 07R/01 en Kerkhoflaan,

ii lot 2

- 6.10.2.4.1.4 Ter hoogte van het Noordoostelijk wachtbekken – extra afscherming naar Steenokkerzeel en “Groene” wijk

2. [geschrapt]

3 Geluid – Luchtgeluid

De huidige toepasselijke exploitatiebeperkingen, zowel federaal als gewestelijk geregeld, worden gerespecteerd.

- a Voor de toepassing van de onder dit punt vermelde voorwaarden wordt verstaan:

- i. ‘beweging’: zowel het vertrek als de aankomst van een vliegtuig,
- ii. ICAO bijlage 16: bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;
- iii. ‘IATA’: de International Air Transport Association,
- iv. ‘zomer’: het zomerseizoen, zoals gedefinieerd door IATA;
- v. ‘winter’: het winterseizoen, zoals gedefinieerd door IATA;
- vi. ‘IATA-seizoen’: een zomer of een winter,
- vii. ‘vrijgestelde bewegingen’:
 - de opstijgingen en landingen van luchtvaartuigen voor het vervoer van de leden van de Belgische koninklijke familie, de federale regering, de gewest- en gemeenschapsregeringen en de buitenlandse koninklijke families, buitenlandse staatshoofden of regeringsleiders, de voorzitter en de leden van de Europese Commissie, op officiële dienstreis,
 - de opstijgingen en landingen in verband met rampen of medische bijstand,
 - de opstijgingen en landingen in verband met militaire opdrachten,
 - de opstijgingen en landingen die plaatshebben in buitengewone omstandigheden zoals tijdens vluchten die het leven of de gezondheid van mensen en dieren rechtstreeks in gevaar brengen,
 - de landingen (en opstijgingen) van vluchten die wegens weersomstandigheden of andere redenen worden omgeleid naar de luchthaven;

- b Berekening van de geluidshoeveelheid per beweging

Voor de bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen wordt de geluidshoeveelheid per beweging (GB) met een nauwkeurigheid van één decimaal berekend als volgt:

$GB = 10^{[(G - 85)/10]}$, waarin de variabele G =

- I voor elke landing het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingsmeetpunt, min 9 EPNdB,
 - II voor elke opstijging de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, conform de voorschriften van ICAO-bijlage 16
- c Met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, zijn de bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen die niet gecertificeerd werden volgens de normen van de ICAO-bijlage 16, volume 1, deel II, hoofdstuk 3 (of hoofdstuk 4 of strengere normen), niet toegelaten tussen 23 00 uur en 5.59 uur, lokale tijd, op de luchthaven Brussel-Nationaal
- d Behoudens de vrijgestelde bewegingen en behoudens uitzonderlijke gevallen die door de vliegtuigexploitant binnen twee werkdagen volgend op de vlucht behoorlijk worden verantwoord tegenover de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of zijn gemachtigde, wordt, wat betreft de opstijgingen, de toegestane maximale geluidshoeveelheid per beweging van een civiel subsonisch straalvliegtuig vastgesteld als volgt.
 - I 8,0 voor de tijdperiode tussen 23.00 en 5.59 uur lokale tijd;
 - II 12,0 voor de tijdperiode tussen 06.00 en 6.59 uur lokale tijd,
 - III 48,0 voor de tijdperiode tussen 07.00 en 20.59 uur lokale tijd,
 - IV 24,0 voor de tijdperiode tussen 21.00 en 22.59 uur lokale tijd.
- e. Behoudens de vrijgestelde bewegingen en behoudens uitzonderlijke gevallen die door de vliegtuigexploitant binnen twee werkdagen volgend op de vlucht behoorlijk worden verantwoord tegenover de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of zijn gemachtigde, wordt, wat betreft de landingen, de toegestane maximale geluidshoeveelheid per beweging van een civiel subsonisch straalvliegtuig vastgesteld als volgt.
 - I 8,0 voor de tijdperiode tussen 23 00 en 5 59 uur lokale tijd;
 - II 12,0 voor de tijdperiode tussen 06.00 en 6 59 uur lokale tijd,
 - iii 24,0 voor de tijdperiode tussen 07.00 en 20.59 uur lokale tijd;
 - iv. 12,0 voor de tijdperiode tussen 21.00 en 22 59 uur lokale tijd
 - Opstijgingen boven het quota dat is vastgesteld voor de tijdperiode tussen 21 u. en 22 59 u., zijn toegestaan voor zover de maximale geluidshoeveelheid per beweging niet meer dan 26,0 bedraagt en naar rato van een jaarlijks maximum van 3% van het totale aantal opstijgingen vanaf de luchthaven tijdens die tijdperiode.
 - Opstijgingen boven het quota vastgesteld voor de tijdsperiode tussen 23 u. en 5 59 u. zijn toegestaan voor vliegtuigen waarmee op Brussel-Nationaal werd gevlogen tijdens het jaar 2008 en dit voor zover de maximale geluidshoeveelheid per beweging niet meer dan 12,0 bedraagt en met een jaarlijks maximum van 200 opstijgingen.
 - Landingen boven het quota vastgesteld voor de tijdperiode tussen 23 u en 5 59 u zijn toegestaan, voor zover de maximale geluidshoeveelheid per beweging niet meer dan 12,0 bedraagt en met een jaarlijks maximum van 300 landingen per jaar
 - De vliegtuigexploitant die wenst van de uitzonderingen bedoeld in bovenstaande artikelen te kunnen genieten, dient een aanvraag in, ten minste

twee weken vóór de betrokken vlucht of vluchten, bij de Directeur-generaal van de Luchtvaart of zijn gemachtigde

f Seizoensquota

De geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tijdens de zomer tussen 23.00 lokale tijd en 5.59 lokale tijd, berekend met de formule en de toelichting zoals hiervoor vermeld, bedraagt maximaal 49 000 (31 weken).

De geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tijdens de winter tussen 23.00 lokale tijd en 5.59 lokale tijd, berekend met de formule en de toelichting zoals hiervoor vermeld, bedraagt voor de winter maximaal 35 000 (22 weken)

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

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

g Het aantal beschikbare slots van 23.00 u tot 6.00 u lokale tijd, bedraagt per kalenderjaar maximaal 16.000 (waarvan 5.000 vertrekken).

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

De vliegbewegingen die zijn vrijgesteld van slotcoördinatie zijn de volgende

- i Opstijgen en landen van vliegtuigen met aan boord leden van de Belgische Koninklijke Familie, van de Belgische regeringen, van buitenlandse Koninklijke families en staatshoofden en leiders van buitenlandse regeringen, presidenten en commissarissen van de Europese Unie met officiële zending;
 - ii. Opstijgen en landen van vliegtuigen in het kader van militaire opdrachten;
 - iii. Vluchten voor ILS-kalibratie wanneer er dringende operationele behoefte voor bestaat;
 - iv Opstijgen en landen van vliegtuigen voor opdrachten in geval van rampen of voor medische hulp zoals voor medische transplantaties,
 - v Noodvluchten voor politiediensten,
 - vi Opzoekings- en reddingsvluchten;
 - vii Landingen uitgevoerd in geval van operationele uitwijking Het daaropvolgende vertrek is ook vrijgesteld
- h. Met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, mag de coördinator van de luchthaven Brussel-Nationaal geen enkel slot voor opstijgingen tijdens de volgende periodes toewijzen
- i de nacht van vrijdag op zaterdag tussen 1 u en 6 u lokale tijd,
 - ii de nacht van zaterdag op zondag tussen 0 u en 6 u lokale tijd,

III de nacht van zondag op maandag tussen 0 u en 6 u lokale tijd

4 Geluid – Luchtgeluid

a Voor onderstaande voorwaarden met betrekking tot geluid wordt er rekening mee gehouden dat de dag pas begint om 7u00 zoals gedefinieerd volgens de WHO-richtlijnen (WHO, 2009, Night Noise Guidelines for EU), nu ook opgenomen in artikel 5.57.12 van titel II van het VLAREM, i.e. dag (7u00 - 19u00), avond (19u00 - 23u00) en nacht (23u00 - 7u00)

b Plafond op aantal bewegingen

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

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

c. Stille weekendnachten

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

Vanaf het IATA zomerseizoen 2026	- De nacht van vrijdag op zaterdag tussen 1 u en 5 u lokale tijd - De nacht van zaterdag op zondag tussen 1 u en 5 u lokale tijd - De nacht van zondag op maandag tussen 1 u en 5 u lokale tijd
Vanaf het IATA zomerseizoen 2028	- De nacht van vrijdag op zaterdag tussen 24 u en 6 u lokale tijd - De nacht van zaterdag op zondag tussen 24 u en 6 u lokale tijd - De nacht van zondag op maandag tussen 24 u en 6 u lokale tijd
Vanaf het IATA zomerseizoen 2030	- De nacht van vrijdag op zaterdag tussen 23 u en 7 u lokale tijd - De nacht van zaterdag op zondag tussen 23 u en 7 u lokale tijd - De nacht van zondag op maandag tussen 23 u en 7 u lokale tijd

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

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

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

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

d. Marginaal conforme vliegtuigen

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

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

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

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

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

- de procentuele vermindering wordt beoordeeld ten opzichte van het referentiejaar 2019,
 - de bevolkingsgegevens per 1 januari 2022 worden gebruikt;
 - het aantal ernstig gehinderden wordt berekend vanaf de drempelwaarde van Lden 45 dB met toepassing van de dosis-effectrelatie voor hoge mate van hinder (HA) zoals opgenomen in bijlage 2.2.4.3 van titel II van het VLAREM;
 - het aantal ernstig slaapverstoorden wordt berekend vanaf de drempelwaarde van Lnight 40 dB met toepassing van de dosis-effectrelatie voor hoge mate van slaapverstoring (HSD) zoals opgenomen in bijlage 2.2.4.3 van titel II van het VLAREM;
 - de geluidindicatoren Lden en Lnight worden berekend overeenkomstig de rekenmethode van bijlage 2.2.4.2 van titel II van het VLAREM.
- f. Volgende contouren worden bijgevolg berekend en gekoppeld aan een actieplan met maatregelen door een erkend deskundige geluid:
- i. Jaarlijks worden de geluidscontouren (Lday, Levening, Lnight, Lden) bepaald voor het voorbije jaar volgens artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM, evenals het aantal potentieel sterk gehinderden (via Lden);
 - ii. Bijkomend worden jaarlijks ook de geluidscontouren voor Lden > 45dB(A) en Lnight > 40 dB(A) bepaald waarbij het aantal potentieel ernstig gehinderden bij Lden > 45 dB(A) en het aantal ernstig slaapverstoorden bij Lnight > 40 dB(A), opgesplitst per gemeente, wordt bepaald met toepassing van de dosis-effectrelaties voor hoge mate van hinder (HA) en hoge mate van slaapverstoring (HSD) zoals opgenomen in bijlage 2.2.4.3 van titel II van het VLAREM,
 - iii. Jaarlijks worden de frequentiecontouren bepaald voor Lmax 60 dB(A) en 70 dB(A) voor dag (7u00-19u00), avond (19u00-23u00) en nacht (23u00-7u00).

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

- g De exploitant verzamelt per kwartaal de volgende gegevens
 - i een gedetailleerd overzicht van alle vliegbewegingen met vermelding van dag, uur, landing of opstijging, type toestel, de geluidshoeveelheid per beweging (GB), bestemming, gebruikte baan en gevolgde SID,
 - ii. de radartracks per etmaal, voor de perioden van respectievelijk 06u00 tot 22u59 en van 23u00 tot 05u59, ter beschikking gesteld tot een hoogte van minstens 9 000 voet, met een geografisch bereik dat begrensd wordt door een vierkant met zijde 40 NM en middelpunt het geografisch referentiepunt (ARP) van de luchthaven;
 - iii de gedetailleerde, vluchtgerelateerde geluidsmetingen die de uitbater zelf uitvoerde

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

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

5 Lucht - Algemeen

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

6 Lucht - Monitoring

- a Het volledige voorgestelde monitoringplan (inclusief rapporteringemissies en meten luchtkwaliteit) wordt uitgevoerd zoals opgenomen in de omgevingsaanvraag (Monitoringsplan lucht.pdf). Indien de doelstellingen uit het monitoringplan niet gehaald worden, is de uitbater van de luchthaven ertoe gehouden binnen een termijn van 6 maanden een actieplan op te stellen met aanvullende milderende maatregelen om de doelstelling te behalen. Het actieplan wordt gecommuniceerd aan de monitoringscommissie en wordt op hetzelfde ogenblik geïmplementeerd.
- b. Meetprogramma luchtkwaliteit en zorgwekkende stoffen:**
De exploitant herevalueert jaarlijks, conform het monitoringplan lucht (Monitoringsplan lucht.pdf) het meetprogramma (duurtijd, locaties, meettechniek...) voor continue metingen van luchtkwaliteit en screeningsprogramma's van zorgwekkende stoffen naar luchtkwaliteit conform de methodiek voorgesteld tijdens de monitoringscommissie van 13 mei 2025. Eventuele wijzigingen van het meetprogramma gebeurt in overleg met VMM. Het voorstel van wijziging van het meetprogramma en/of methodiek voor het monitoren van luchtkwaliteit in de directe omgeving wordt gemotiveerd. De monitoringskosten worden gedragen door de exploitant.
- c Meetverplichting luchtkwaliteit
De exploitant meet de luchtkwaliteit in de nabije woonomgeving. De exploitant start de metingen 12 maanden nadat de vergunning wordt verleend.
Volgende elementen moeten in het meetprogramma opgenomen worden.
 - i Automatische metingen gebeuren door een ISO 17025- geaccrediteerd labo en volgens de EN-normen;

- II De klassieke luchtpolluenten NO_x, PM_{2.5}, PM₁₀ en UFP gemeten, zoals vooropgesteld in het monitoringsplan lucht;
 - III De meetfrequentie is continue;
 - IV De ruwe en verwerkte resultaten worden gerapporteerd aan VMM (advisering_lucht@vmm.be en labo_antwerpen@vmm.be).
- Jaarlijks wordt getoetst aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Het aantal inwoners dat blootgesteld is aan een overschrijding van deze normen wordt gerapporteerd. Dit kan enkel met behulp van modellering.
- d. Meetverplichting voor screeningscampagne zeer zorgwekkende stoffen:
- De exploitant voert screeningscampagnes uit van zeer zorgwekkende stoffen (formaldehyde, 1,3 butadien, naftaleen, 1-methyl naftaleen, 2-methylnaftaleen, crotonaldehyde en benzeen) rondom de luchthaven.
- Volgende elementen worden opgenomen:
- i. De selectie van ZZS zal jaarlijks geactualiseerd worden op basis van voortschrijdend wetenschappelijk inzicht. Op basis van een afwegingskader (samenstelling van de brandstof, frequentie van voorkomen op de luchthaven Brussel-Nationaal) zal de lijst van prioritaire stoffen van ZZS worden geactualiseerd.
 - ii. De resultaten voor beoordeling worden voorgelegd aan de monitoringscommissie, die zo nodig aanbevelingen zal doen naar het verder monitoren van deze ZZS in de omgevingslucht.
 - III. De ruwe en verwerkte resultaten worden gerapporteerd aan VMM (advisering_lucht@vmm.be en labo_antwerpen@vmm.be).
- e. **[geschrapt]**
- f. De exploitant bezorgt jaarlijks (voor 15 april van het kalenderjaar) een evaluatierapport aan de monitoringcommissie waarin wordt opgelijst in welke mate de maatregelen en doelstellingen concreet zijn uitgevoerd om de emissies en immissies van het voorgaande kalenderjaar te beperken en welke reductie zij teweegbrengen.
- In dit rapport toont een erkend deskundige lucht kwantitatief aan dat de getroffen maatregelen ervoor zorgen dat:
- i. de emissiejaarvracht stikstofoxide (NO_x) niet hoger ligt dan 1.050 ton NO_x in 2030 en 1.078 ton NO_x in 2025 zoals bepaald in het project-MER. Indien blijkt dat deze waarde overschreden wordt, dan wordt de evaluatienota uitgebreid met een plan van maatregelen die ervoor moeten zorgen dat deze verplichting nageleefd wordt,
 - ii. de Europese luchtkwaliteitsnormen van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) in de directe omgeving van de luchthaven niet overschreden worden. Indien een overschrijding wordt vastgesteld, dan wordt deze nota uitgebreid met een plan van maatregelen die ervoor moeten zorgen dat deze verplichting volledig nageleefd wordt. Dit plan omvat één of meer van de volgende maatregelen voor wegtransport, remote sensing van vrachtwagens en bijkomende stimulansen voor een modal shift; voor vliegverkeer, bijstelling van tarifiering van vliegtuigtaksen om een vergroening van de vloot te realiseren.

7. Lucht - Mobiliteit

- a. Er wordt een mobiliteitsplan (Sustainable Airport Mobility Plan) opgemaakt. De resultaten van de monitoring van dit mobiliteitsplan worden ter bespreking voorgelegd aan de monitoringcommissie. Deze monitoring omvat ook de afwikkeling van het kruispunt A201 met de N261 tijdens zowel de ochtend- als avondspits, monitoring van de bezettingsgraad van parkeervoorzieningen voor auto's, monitoring van de bezettingsgraad van parking P72 en parkeren van vrachtwagens in de omgeving (onder andere parking in Peutie) en monitoring vrachtverkeer op de E19 en ten zuiden van het

op- en afrittencomplex 12 'Vilvoorde- Luchthavenlaan' Indien uit de monitoring blijkt dat de vooropgestelde doelen uit het mobiliteitsplan niet gehaald worden, zal BAC bijkomende maatregelen nemen om de doelen wel te realiseren

- b. Indien voor het project het tussentijdse target voor de modal split van 55% autoverkeer in 2032, respectievelijk 50% autoverkeer in 2040 nog niet wordt gehaald, is de uitbater van de luchthaven ertoe gehouden om binnen de 6 maanden een actieplan op te stellen om duurzame modi bijkomend te stimuleren. Dit actieplan bevat minstens maatregelen die de aanvrager zelf kan uitvoeren en waarbij volgende genoemde initiatieven niet limitatief zijn: het verhogen van het parkeertarief, het toekennen van een korting wanneer van het openbaar vervoer gebruikt wordt gemaakt, in samenwerking met de relevante instanties de diabolotoeslag afschaffen. Het actieplan wordt gecommuniceerd aan de monitoringscommissie en wordt op hetzelfde ogenblik geïmplementeerd
- c. De werking van het systeem van de tijdssloten wordt geevalueerd om de impact van het vrachtverkeer te bepalen. Indien zou blijken dat deze een negatieve impact heeft, wordt er gezocht naar alternatieven. De bezettingsgraad van P72 en het parkeren van vrachtwagens in de omgeving wordt op regelmatige tijdstippen opgevolgd. Indien zou blijken dat er een structureel tekort is aan parkeerplaatsen op P72 en/of vrachtwagenparkings in de buurt of er overlast zou ontstaan door vrachtwagens op het openbaar domein, wordt er gezocht naar bijkomende buffercapaciteit.

8 Monitoringcommissie

- a. Er wordt een monitoringscommissie opgericht die de vooruitgang zal opvolgen met betrekking tot de milderende maatregelen die zijn opgenomen in de omgevingsvergunningaanvraag en het bijhorende project-MER, op basis van de gespecificeerde monitoringparameters. Deze opvolging zal ervoor zorgen dat de milderende maatregelen door BAC worden uitgevoerd en de vooropgestelde doelen worden behaald. Zo nodig zal tussentijds worden bijgestuurd en zullen bijkomende acties worden bepaald. Jaarlijks zal een evaluatierapport van emissies, immissies en de impact van maatregelen opgemaakt worden door een erkend deskundige. Dit rapport wordt besproken en geevalueerd door de monitoringscommissie. Aan de monitoringscommissie zal jaarlijks door BAC een 'geactualiseerd' monitoringplan (inclusief concrete geplande acties en status van lopende acties) voorgelegd worden. Indien de vooropgestelde doelstellingen niet gehaald worden, worden er door BAC aanvullende acties genomen, zodat de doelstellingen gehaald worden op zo'n kort mogelijke termijn.
- b. In de monitoringscommissie worden minstens volgende overheden uitgenodigd:
 - i. de afdeling GVLVB, de afdeling BJO en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving;
 - ii. de VMM (Kern Lucht);
 - iii. Departement Zorg,
 - iv. Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - v. De gemeenten Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en ZaventemDaarnaast kunnen ook andere (eventueel externe) deskundigen of wetenschappelijke en technische experts worden uitgenodigd op voorstel van één van de leden van de monitoringscommissie.
- c. Deze commissie is zelf verantwoordelijk voor de aanduiding van een voorzitter
- d. De monitoringscommissie vergadert jaarlijks. De eerste vergadering gaat door ten laatste 1 jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning. De exploitant neemt het initiatief voor het organiseren van deze vergadering
- e. Deze commissie kan op geen enkele wijze taken van handhaving of vergunningverlening van daartoe bevoegde overheden overnemen

9. Klimaat

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

10. [geschrapt]

11 Bodem

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

12 Water

a. [geschrapt]

- b De exploitant onderzoekt de mogelijkheden om opgevangen hemelwater ter beschikking te stellen voor diverse actoren uit de omliggende luchthavengemeenten ter bevordering van hergebruik.

c. [geschrapt]

- d Binnen een termijn van 3 maanden na het verlenen van de vergunning wordt een actieplan opgesteld, omvattende onderstaande opgenomen maatregelen/studies met betrekking tot het lozen van hemelwater op oppervlaktewater:

- i. Opmaak van een globaal waterplan,
- ii. Periodieke monitoring van de kwaliteit van het influent en effluent van de verschillende waterstromen van de bekkens,
- iii Monitoring (bronmaatregelen) van de-icing-activiteiten: enkel de-icen op locaties die aangesloten zijn op de-icing systeem, opvolgen verbruiken glycol/formiaat, verbruiken formiaat verminderen (frequente controles, temperatuur sensor), voorspellen first flush (periode regen/ door na winter), operationele procedures en maatregelen om first flush maximaal te capteren uitbreiden (regenvall);

iv. [geschrapt]

v. [geschrapt]

- vi. Reinigen afvoerkanalen hemelwater/de-icingwater naar het Vogelzangwachtbekken,

vii. [geschrapt]

- viii Infrastructurele aanpassingen aan het opvangsysteem van het de-icingwater om zo de capaciteit te vergroten, dit voor het opvangen en bufferen van de first-flush-hoeveelheden,

- ix Uitvoering van studies in verband met het verhogen van het zuiveringsrendement van de WZI;

- x. Inzetten op extra infiltratiemogelijkheden en afkoppeling hemelwater

xi. [geschrapt]

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

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

Hemelwater Dit wordt gestaafd met een rekennota en uitvoeringsplannen voor de vereiste maatregelen

13 Gezondheid

Na een periode van 5 jaar na het verlenen van de vergunning worden eenmalige metingen ter controle uitgevoerd waarbij de verschillende aspecten (geluid en trillingen, lucht, geur, bodem, klimaat, (niet-limitatieve lijst)) opnieuw worden beoordeeld, en waarbij dit kan doorvertaald worden naar een (nieuwe) gezondheidskundige impactinschatting (health impact assessment). Deze gezondheidskundige impactinschatting wordt uitgevoerd door een erkend MER-deskundige in de discipline mens-gezondheid, vermeld in artikel 6, 1°, d) 1) van het VLAREL. Vooraleer er gestart wordt met de gezondheidskundige inschatting wordt een plan van aanpak besproken met het Departement Zorg. De uitgewerkte gezondheidskundige inschatting en daaruit voortvloeiende eventuele aanbevelingen (met timing van uitvoering) worden binnen een termijn van 5 jaar na het vergunningbesluit voorgelegd aan het Departement Zorg, de afdeling GVLVB en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving en de gemeentebesturen van Kortenberg, Steenokkerzeel, Zaventem en Machelen. De MER-deskundige formuleert op basis van zijn/haar bevindingen over de relevantie van dergelijke health impact assessment ook een voorstel tot al dan niet periodieke herhaling ervan.

14. Communicatie

- a. De aanvrager houdt het communicatieplan actueel. Het communicatieplan heeft minstens tot doel een procedure uit te werken om tot een vlotte doorstroming van de klachten te komen, inclusief een correcte behandeling en antwoord op de zo kortst mogelijke termijn. De gevoerde communicatie zelf kan onder begeleiding van dit communicatiebureau gebeuren, maar dit is niet verplicht. Het bestaande klachtenmeldpunt en aanspreekpunt maken onderdeel uit van het communicatieplan, evenals een jaarlijks overlegmoment met de bevolking en de betrokken overheidsinstanties. De verslagen van dit overlegmoment liggen steeds ter inzage bij de gemeentebesturen. De exploitant communiceert zowel intern als extern. Er kan gebruik gemaakt worden van de leidraad 'Communiceren met uw bureu', co-uitgegeven door het Departement (<https://vlaamselogos.be/content/leidraadcommuniceren-met-uw-bureu>).
- b. De exploitant organiseert jaarlijks een overlegcommissie die als doel heeft de omwonenden en lokale besturen en middenveld in te lichten over de uitgevoerde en nog uit te voeren milderende maatregelen en om de klachten van de omwonenden en lokale besturen en middenveld te bespreken.

Deze overlegcommissie bestaat uit

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

Minstens volgende documenten worden ter beschikking gesteld aan deze commissie.

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

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

15. Landschap

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

16. Drainage van de tunnel onder de RWY 25R

- a Volgende bijzondere lozingsnormen zijn van toepassing voor de lozing van het bemalingswater (al dan niet via een waterzuivering) in oppervlaktewater:

Parameter	Eenheid	Aangevraagde lozingsnorm
zink totaal	µg/l	500
benzeen	µg/l	10
tolueen	µg/l	90
ethylbenzeen	µg/l	10
xyleen	µg/l	10
trichloormethaan (PS)	µg/l	25
tetrachlooretheen (VS)	µg/l	10
trichlooretheen (VS)	µg/l	10
cis+trans 1,2 dichlooretheen	µg/l	30
Minerale olie	µg/l	500
MTBE	µg/l	100
PFAS individueel	ng/l	100
PFOS	ng/l	20

- b Het bemalingswater wordt geanalyseerd op de parameters van het standaardanalysepakket grondwater, zoals opgenomen in bijlage 3 van de standaardprocedure voor een oriënterend bodemonderzoek (OVAM, 01/04/2023), de gekende verontreinigingen binnen een straal van 750m rond de tunnel en de parameters waarvoor een bijzondere lozingsnorm is opgenomen en dit met volgende frequentie:

- gedurende het eerste jaar: maandelijks
- de jaren nadien: driemaandelijks

Indien uit de analyseresultaten blijkt dat de vergunde bijzondere lozingsnormen overschreden worden, moet een waterzuiveringsinstallatie in gebruik genomen worden alvorens geloosd wordt. Bij inzet van een waterzuivering gebeurt de analyse op het effluent van de waterzuivering ter vervanging van de monitoring van het opgepompte bemalingswater. In de eerste maand wekelijks en vervolgens maandelijks tot het einde van de bemaling.

- d. Met het oog op het bereiken van de milieukwaliteitsdoelstellingen van de ontvangende waterloop, moet binnen een termijn van twee jaar een studie worden uitgevoerd naar optimalisatie van de bestaande zuiveringstechnieken of de toepassing van alternatieve technieken, rekening houdend met de toepassing van de beste beschikbare technieken, voor de verdere verwijdering van de concentraties aan PFAS-verbindingen uit het effluent. Na één jaar wordt een voortgangsrapport opgesteld en overgemaakt aan de VMM en aan de afdeling GVLVB en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Uit de meetgegevens moet duidelijk worden of de geïnstalleerde zuiveringstechnieken geschikt zijn om de PFAS-verbindingen op doeltreffende wijze te verwijderen uit het afvalwater.

Als leidraad voor de studie moet de rapportagegrens van de PFAS-verbindingen als streefwaarde gehanteerd worden. De studie moet bezorgd worden aan de VMM en aan de afdeling GVLVB en de afdeling Handhaving van het Departement Omgeving. Op basis van deze studie kan een aanpassing van de omgevingsvergunning worden aangevraagd indien het bedrijf na einddatum van de beperkte termijn nog PFAS-verbindingen wenst te lozen boven de indelingscriteria, vermeld in de kolom "indelingscriterium GS (gevaarlijke stoffen)" van artikel 3 van bijlage 23.1 bij titel II van het VLAREM of, bij ontstentenis van een indelingscriterium, boven de rapportagegrens.

De vergunningverlenende overheid wijst op volgende aandachtspunten

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

gezondheidsimpact van de luchthaven op de omgeving (omwonenden) via humane monitoring en surveillance opgevolgd wordt, dit met het oog op het behalen van interimtargets waar een handelingskader (actieplan) aan verbonden is en waarbij de uitbater zich engageert in het uitvoeren van milderende/flankerende maatregelen. Men baseert zich hiervoor op het onderzoeksrapport van VITO-Sciensano-PIH; te onderzoeken gezondheidsspoor Brussel-Nationaal.

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

4. Met betrekking tot behoud van infiltratiecapaciteit:

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

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,

10 SEP 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 1.3, 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>)