Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 232
van **ELISABETH MEULEMAN**
datum: 11 januari 2018

---

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Helihavens - Aanpassing regelgeving inzake omgevingsvergunning

Door het toenemend verkeer op de weg zoeken mensen uitwegen via water en lucht. Stilaan tekent zich een toename af van het aantal helikopters. En dit niet enkel voor diensten van openbaar nut zoals ziekenhuizen, politie en brandweer, maar ook voor bedrijven en privépersonen. Ook het aantal vluchten met ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's), paragliders en drones neemt toe. Er is wetgeving ter zake maar de vraag is of deze volstaat.

Voor de aanleg en het gebruik van een helihaven is een machtiging nodig van het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart. De voorwaarden hiervoor zijn opgenomen in omzendbrief GDF – 02 P. Dat landen en opstijgen voor helikopters verboden is in de bebouwde kom is opgenomen in artikel 2, 3° van het Ministerieel Besluit van 29 mei 2013 houdende regeling van het landen en het opstijgen van helikopters buiten de luchtvaartterreinen.

Voor een landingsplaats voor helikopters en ULM's is volgens VLAREM II een milieuvergunning klasse 2 vereist met een positief advies van de Afdeling Milieuvergunningen en van het Agentschap Zorg en Gezondheid.

Volgens art. 35, §2, van het Natuurdecreet is het "binnen de natuurreservaten verboden, behoudens ontheffing in het goedgekeurd beheersplan: … 12° het terrein op geringe hoogte te overvliegen of er te landen met vliegtuigen of helikopters, luchtballonnen en andere luchtvaartuigen van om het even welke aard."

Maar wat met de privacy, de (verkeers)veiligheid, de verstoring van leefmilieu en natuur buiten de natuurreservaten?

We kunnen er van uitgaan dat een opstijg- en landingsplaats voor kleine luchtvaartuigen niet zo maar overal inpasbaar is in onze ruimtelijke ordening en ook niet wenselijk is. Gezien een te verwachten toename van aanvragen voor landingsplekken voor kleine luchtvaartuigen en het gevaar voor de veiligheid en hinder, is in verband met de omgevingsvergunning een aangepaste regelgeving aangewezen.

1. Welke globale visie hanteert de Vlaamse overheid bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning voor helihavens?
2. Wat de verkeersveiligheid betreft: hoe dicht mogen helihavens bij (drukke) wegen aangelegd worden? Hangt dit af van hoe druk de weg is of van de wegclassificatie? Is

er standaardsignalisatie die automobilisten verwittigt dat ze een helihaven naderen? Houdt men bij aanleg van wegen rekening met de aanwezigheid van helihavens in de buurt?

3. Wat de hinder betreft: zijn er plaatsen – behalve de bebouwde kom - waar het luchtruim moet gevrijwaard blijven? Wat met hoogspanningslijnen, windmolens, zendmasten, kerk- en watertorens …?
4. Natuurgebieden mogen niet overvlogen worden op geringe hoogte.

   Wat is 'geringe' hoogte?

5. Ook de verstoring van kleinere luchtvliegtuigen zoals ULM's, paragliders met of zonder motor, zweefvliegtuigen en drones is aanzienlijk.

   Hebben die een verbod om over natuurreservaten te vliegen in Vlaanderen/België?
6. Voorziet de minister in een optimalisering van de regelgeving in deze materie zodanig dat de veiligheid voor zowel gebruiker als omwonende zoveel mogelijk gegarandeerd is en de hinder voor beide en voor de natuur zo veel mogelijk beperkt blijft?
7. Acht de minister een kaderdecreet een geschikt instrument dat ervoor zorgt dat gemeenten en provincies hun autonomie behouden terwijl de vergunningsvoorwaarden op de verschillende plaatsen vergelijkbaar zijn?

JOKE SCHAUVLIEGE
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

ANTWOORD
op vraag nr. 232 van 11 januari 2018
van **ELISABETH MEULEMAN**

---

1. Bij de beoordeling van aanvragen voor helihavens worden de lokale situatie, inplanting en omgeving mee in overweging genomen, naast de toets aan de geldende regelgeving Het uitgangspunt is telkens om na te gaan of de inplanting verenigbaar is met de omgeving op vlak van hinder en veiligheid. Indien noodzakelijk kunnen via bijzondere voorwaarden bijkomende bepalingen opgelegd worden om de veiligheid te garanderen en de hinder te beperken voor milieu en omwonenden.

2. VLAREM II voorziet geen verbodsbepaling voor helihavens tegenover bepaalde gebieden, wegen of infrastructuur. Het is aan de adviesinstanties dit geval per geval te beoordelen. VLAREM II voorziet ook geen bepaling met betrekking tot interactie met wegverkeer.

3. De interactie met het luchtruim behoort tot de bevoegdheid van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

4. De bepaling "geringe hoogte" zoals aangehaald in artikel 35, §2, van het Natuurdecreet moet begrepen en geïnterpreteerd worden als het vliegen op een zodanige hoogte dat dieren er merkbaar door verstoord worden.

5. Elk toestel dat kan vliegen wordt aanzien al een luchtvaartuig. Hierdoor vallen ULM's, paragliders met of zonder motor, zweefvliegtuigen en drones onder deze definitie. Bijgevolg is artikel 35, §2, 12, van het Natuurdecreet tevens van kracht voor deze toestellen.

6-7. Er zijn geen initiatieven gepland om de bestaande wetgeving te optimaliseren of bijkomende wetgeving te creëren.