



Vlaanderen
verbeelding werkt

Gecoördineerd advies

**In het kader van het openbaar onderzoek van het
ontwerp-plan NPRD en plan-MER**

Vlaamse overheid

7 juli 2025

INLEIDING

In het kader van het openbaar onderzoek van het Nederlandse 'ontwerp van Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD)' en bijhorende Plan-MER wordt Vlaanderen geconsulteerd naar de mogelijke impact op Vlaams grondgebied. Het Espoo focal punt van het Vlaamse Departement Omgeving ontving de notificatie van het ontwerp-NPRD en bijhorende Plan-MER. Het volgende gecoördineerd advies werd opgemaakt door het Algemeen Regeringsbeleid van het Departement Kanselarij en Buitenlandse Zaken.

INHOUD

1. Geluid

1.1 Woensdrecht

1.2. Mate van spreiding door het aanwijzen van laagvlieggebieden nabij de Belgische grens

2. Laagvlieggebied North Sea Port

3. Vogelrichtlijngebieden

4. Licht planologisch regime

5. Sport

6. Onroerend erfgoed

7. Windturbines

8. Verdere informatienoden en verzoeken

8.1 Beleidsdomein Omgeving

8.2 Belgische Defensie

1. Geluid

De globale conclusie in het plan-MER voor wat betreft mogelijke geluidseffecten is dat enkel door de ligging van een aantal nieuwe laagvlieggebieden (vnl. in Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Brabant) er enige mate van hinder kan voorkomen in Vlaanderen. Deze hinder wordt evenwel zeer beperkt ingeschat, dit om een aantal aangehaalde overwegingen zoals:

- De lokale impact van laagvliegende helikopter en zeer incidentele overvluchten te voorzien in grenszones, en al zeker geen overvluchten boven Vlaams grondgebied;
- De afstand tot de opstijg-/landingslocaties dan groot wordt.

Deze conclusie is echter met enig voorbehoud te nemen, zoals hierna weergegeven in 1.1 en 1.2.

1.1 Woensdrecht

Er werd onderzocht welke de mogelijke geluidseffecten zijn van bewegingen van F35 jachtvliegtuigen

vanop/naar luchthaven Woensdrecht. F-35 jachtvliegtuigen staan bekend als erg luidruchtige toestellen. Scenario's werden doorgerekend met invulling van de halve en volledige behoefte aan extra jachtvliegtuigcapaciteit (1150 en 2300 sorties). Er is wellicht in beide scenario's een significante impact op woongebieden in Vlaanderen (vnl. gemeente Essen, in beide scenario's gelegen binnen de Lden 48 dB contour), hoewel dat op basis van de informatie uit het plan-MER niet eenduidig kan vastgesteld worden. Daartoe zouden ook de contourlijn 45 dB Lden (WHO gezondheidkundige advieswaarde voor geluidshinder van luchtverkeer), en eventueel ook, indien relevant, de contourlijn 40 dB Lnight (WHO gezondheidkundige advieswaarde voor slaapverstoring van luchtverkeer) moeten weergegeven worden.

De luchthaven van Woensdrecht werd niet weerhouden als voorkeursalternatief na trechtering. Echter, indien de luchthaven van Woensdrecht toch aangeduid wordt als vliegveld voor jachtvliegtuigen, dient verder onderzoek te gebeuren en de contourlijn 45 dB Lden en de contourlijn 40 dB Lnight bepaald te worden. Het Vlaamse departement Omgeving wenst in dat geval geconsulteerd te worden over deze aanvullingen bij het MER. Het plan-MER brengt daarnaast de bijkomende effecten in beeld van de optie om Woensdrecht te gebruiken als één van de 4 mogelijke "contingency locaties" voor de F-35 (tijdelijke locatie met incidenteel gebruik gedurende 2 x 3dagen/jaar, max. 150 sorties). In het plan-MER zijn daartoe bijkomende berekeningen uitgevoerd van de impact op het aantal woningen binnen de Lden 48 dB contour voor een beperkt aantal bewegingen per jaar (150 sorties). Het aantal woningen binnen de Lden 48 dB contour (niet weergegeven) vermindert hierbij tot 25 % van het aantal woningen in het scenario met invulling van de halve behoefte (1150 sorties).

De optie om Woensdrecht, naast het voorkeursalternatief Lelystad, te gebruiken als een 'contingency locatie' kan mogelijk wel (tijdelijk) tot hinder in de omgeving leiden wanneer de locatie voor relatief korte tijd in gebruik is (zoals ook bevestigd in het plan-MER, deel B, pag. 313-314, § 7.4.6, Effecten op het buitenland).

1.2. Mate van spreiding door het aanwijzen van laagvlieggebieden nabij de Belgische grens

Het plan-MER duidt voor de verschillende voorkeurslocaties nabij België wat de te verwachte impact is op België. Er wordt lokaal matige hinder verwacht, voornamelijk met betrekking tot geluidsimpact. Vanuit het Vlaamse Departement Omgeving lijken enkele vaststellingen in het plan-MER niet volledig accuraat en dienen deze bijgesteld te worden. In de sectie 'Effecten op België' van het plan-MER staat wat betreft de laagvlieggebieden:

"Algemeen geldt uiteraard dat het laagvliegen niet over de grens plaatsvindt. Ook is de mate van spreiding door het aanwijzen van nieuwe laagvlieggebieden groter dan in de huidige situatie. Hinder treedt alleen op als daadwerkelijk in de directe nabijheid van de grens laaggevlogen wordt. Effecten in België zijn beperkt, want tijdelijk en lokaal van aard. Ook is het grensgebied (de zone direct over de grens) buitengebied en is alleen sprake van verspreide woningen".

De eerste onderlijnde zin m.b.t. spreiding is vanuit Vlaams oogpunt echter niet op zijn plaats. Spreiding lijkt mogelijk wel voorzien op grondgebied Nederland, maar voor België is er sprake van een toename. Voordien was er geen laagvlieggebied tegen onze grens en dus is er geen sprake van spreiding in vergelijking met vroeger.

Ook de tweede onderlijnde zin lijkt een incorrecte inschatting. In het grensgebied in België is naast verspreide woningen ook sprake van woongehuchten met lintbebouwing (althans zeker in Oost-Vlaanderen) en de woonkern Vogelzang (Zelzate) ten noorden van de R4.

2. Laagvlieggebied North Sea Port

In het plan-MER wordt gesteld dat grote industriegebieden op voorhand zijn uitgesloten als laagvlieggebied.

Grote delen van het havengebied North Sea Port zitten echter vervat in alternatief 2 – ‘nieuwe laagvlieggebieden aanwijzen’ (Nederlands deel Kanaal Gent-Terneuzen, haven Vlissingen, haven Terneuzen,...). Gezien de aanwezigheid van diverse Seveso-bedrijven is het aangewezen deze zones uit te sluiten. Dit zal een impact hebben op de vorm en oppervlakte van het laagvlieggebied, de voorliggende documenten lijken hier slechts zeer beperkt rekening mee te houden.

We bemerken bovendien dat de drie locatie alternatieven voor de bouw van twee nieuwe kerncentrale zich bevinden ter hoogte van Terneuzen, Borssele en Vlissingen. Het is onduidelijk hoe dit project interfereert met het voorliggende alternatief 2 – ‘nieuwe laagvlieggebieden aanwijzen’.

3. Vogelrichtlijngebieden

Het plan-MER onderzoekt de impact op vogelrichtlijngebieden (bv. verstoring van trekvogels, broedvogels,... door geluid van helikopter). Dit lijkt echter voornamelijk betrekking te hebben op de gebieden in Nederland. Het is niet duidelijk of ook de impact is onderzocht van de voorziene activiteiten in de grensgebieden op vogelrichtlijngebieden gelegen op Belgisch grondgebied, aanpalend aan zowel de N2- als de N3 zone.

Het Agentschap Natuur en Bos verstrekke de volgende informatie:

De helikopter laagvliegzones grenzen aan Vlaamse Vogelrichtlijngebieden met bescherming conform de Europese Vogelrichtlijn:

- Vogelrichtlijngebied Het Zwin, met instandhoudingsdoelstellingen voor volgende soorten: kolgans, ooievaar, grote zilverreiger, kleine zilverreiger, boomleeuwerik, blauwborst, kwak, kemphaan, wespendif, lepelaar en kluut.
- Vogelrichtlijngebied De Maatjes, Wuustwezelheide en Groot Schietveld met instandhoudingsdoelstellingen voor volgende soorten: wespendif, zwarte specht, blauwborst, blauwe en bruine kiekendif, roerdomp, regenwulp, kemphaan, zwartkopmeeuw
- Vogelrichtlijngebied Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout met instandhoudingsdoelstellingen voor volgende soorten: boomleeuwerik, middelste bonte specht, zwarte specht, blauwe en bruine kiekendif, roerdomp, regenwulp, kemphaan, blauwborst, zwartkopmeeuw.

Laagvliegende helikopters vormen een aanzienlijke bedreiging voor deze beschermde vogelpopulaties door verstoring in broedperiodes en rustperiodes.

4. Licht planologisch regime

Het plan-MER duidt - wat betreft de laagvlieggebieden – aan dat er voorlopig een voorkeur is voor een licht planologisch regime. Het Vlaams Departement Omgeving vraagt nauw betrokken te worden bij de uitwerking van het ‘licht planologisch regime’ aan de grensgebieden met Vlaanderen.

5. Sport

Het agentschap Sport Vlaanderen wijst op de mogelijke impact van laagvliegzones qua geluidhinder op dieren (ruitersportinfrastructuur zoals manèges en ruitersweides) en qua vliegbewegingen op de activiteiten van het recreatievliegen (modelvliegen, zweefvliegen, sportvliegen,...). Er wordt vanuit gegaan dat de geldende federale wetgeving terzake ook in acht wordt genomen.

6. Onroerend erfgoed

Het Agentschap onroerend erfgoed oordeelt dat het effect van de acht nieuwe laagvlieggebieden voor helikopters beperkt blijft tot eventuele lokale en kortdurende geluidshinder langs de grens met Vlaanderen. Ook de graafwerken voor de schuttersputten, loopgraven en andere verdedigingswerken in het

natuurgebied Weerterheide en de uitbreiding van de Budelkazerne nabij Weert (Nederland) hebben geen ongunstige effecten op de instandhouding van beschermd onroerend erfgoed in Vlaanderen. De onderzoeksresultaten tonen bijgevolg geen ongunstige impact aan op beschermd onroerend erfgoed in Vlaanderen. Dit betekent dat de acties of projecten die zijn onderzocht, geen schade toebrengen aan de erfgoedwaarden ervan.

7. Windturbines

Hoewel in de nabij de meegegeven voorgestelde vliegzones voor lage vluchten voor Nederlandse helikopters, alvast voor het Antwerpse havengebied, geen concrete windturbinedossiers in de pijplijn zitten, is het strategisch van belang voor Vlaanderen om in de toekomst op verschillende locaties ruimte voor windturbines te voorzien omwille van de energietransitie. In de heel nabije toekomst zorgt de door de EU opgelegde uitrol van walstroom voor zeeschepen voor een snelle toename van de elektriciteitsbehoefte in het havengebied.

Wat het grensoverschrijdend havengebied van North Sea Port betreft (Vlissingen, Terneuzen, Gent) betreft, valt het havengebied voor een groot deel onder de laagvliegzone voor helikopters zoals aangeduid in bijlage 2, zone N3. Gezien de grote energiebehoeften ook in dit havengebied, is een verdere uitrol van windturbines hier zeker te verwachten en bijgevolg mogelijk conflictuerend met de laagvliegzone.

Het is dus van belang om met de rijksoverheid, vanuit respect voor de soevereine bevoegdheden, te komen tot een afsprakenkader “laagvliegzones – windturbines”, eventueel uit te breiden met bijkomende hoogspanningslijnen om ook de toenemende windenergie die zowel in Nederlandse als Belgische nationale wateren wordt geproduceerd, te laten aanlanden en interconnecteren op het bestaande grid.

8. Verdere informatienoden en verzoeken

8.1 Beleidsdomein Omgeving

Het Vlaams Departement Omgeving ziet bepaalde informatienoden die nog niet of maar beperkt in kaart zijn gebracht in het plan-MER. Zo wordt gevraagd om in de verdere uitwerking rekening te houden met volgende verzoeken en informatienoden:

- Het delen van informatie over de geplande helikoptervluchten met de relevante Vlaamse instanties;
- Ontbrekende informatie over hoe luchtmissies van de helikopterbewegingen gemonitord zullen worden en hoe deze informatie met Vlaanderen zal gedeeld worden;
- Het opzetten van een meldpunt voor (geluids)overlast voor de bewoners van de Vlaamse grensgemeentes die impact kunnen ondervinden;
- Het vermijden van interferenties binnen de laagvliegzones met:
 - o Observatie- en monitoringsvluchten door zowel scheepvaartpolitie als marine die de emissies van de scheepvaart meten;
 - o Vluchten van drones;
 - o Windturbines en de impact op de vergunbaarheid.
- Het is aangewezen om een afsprakenkader te voorzien voor potentiële gevallen van calamiteiten voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer;
- Indien Nederland hoogtebeperkingen nodig acht in Vlaanderen ten gevolge van de aangeduide (nieuwe/bestaande) oefenzones/gebieden en laagvliegzones of in de aanvliegroutes daarnaartoe (die mogelijk over Vlaams grondgebied kunnen lopen).

Voor deze elementen vraagt het Vlaams Departement Omgeving om hierover in overleg te gaan. Afstemming met het Havenbedrijf POAB is ook van belang.

8.2 Belgische Defensie

De Belgische Defensie wenst via de Vlaamse overheid te attenderen op de volgende thema's:

8.2.1. Betreffende de laagvlieggebieden

- *Technische analyse: Onze Luchtcomponent heeft de voorgestelde laagvlieggebieden (LFA's) geanalyseerd. Wij kunnen bevestigen dat deze gebieden geen impact zullen hebben op het Belgische militaire luchtruim (Belgian Military Airspace), op voorwaarde dat ze een hoogte van 4500ft AMSL (Above Mean Sea Level) niet overschrijden.*
- *Mogelijkheid tot samenwerking: Wij stellen vast dat een aantal van deze nieuwe gebieden grenzen aan onze eigen trainingszones. Belgische Defensie ziet dit als een uitstekende gelegenheid om de samenwerking tussen onze strijdkrachten te initiëren of te versterken. Wij staan open voor overleg over de mogelijkheden voor gezamenlijk gebruik, de coördinatie van trainingen of andere synergiën die voor onze beide ministeries van Defensie voordelig kunnen zijn.*
- *Terminologische verduidelijking: Ter informatie en om toekomstige verwarring te vermijden, merken we op dat uw LFA's vergelijkbare namen dragen als sommige van onze zones (bv. N2, N3). De onze worden echter aangeduid als TRA's (Temporary Reserved Airspace).*

2. Betreffende de instelling van "Beperkingengebieden"

- *Wij hebben kennisgenomen van uw voornemen om "Beperkingengebieden" rond luchthavens in de wetgeving op te nemen, waarvan sommige zich nabij de grens bevinden en grensoverschrijdende effecten kunnen hebben.*
- *Om een perfecte coördinatie te verzekeren en de potentiële impact te beheersen, stellen wij nadrukkelijk voor dat de Nederlandse autoriteiten die voor dit project verantwoordelijk zijn, rechtstreeks contact opnemen met ons Operationeel Commando van de Lucht- en Ruimtecomponent (COMOPSAIR & Space). Een dergelijke coördinatie is essentieel, met name om de impact op civiele en militaire projecten aan beide zijden van de grens, zoals het potentieel voor windenergiesites, te evalueren.*

In het algemeen is nog aan te stippen dat de havengebieden in toenemende mate doelwitten vormen vanuit defensieoogpunt. Vlaanderen vraagt om op de hoogte gehouden te worden over de effecten op de Vlaamse bevoegdheden die in het kader van de afstemming met de Belgische federale bevoegdheid defensie plaatsvinden.

Voor de aspecten betreffende de burgerluchtvaart dient eveneens rekening te worden gehouden met de adviezen van Skeyes en het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV).

Contact

Algemene coördinatie

Algemeen regeringsbeleid van het Departement Kanselarij en Buitenlandse Zaken
(Joris.Scheers@vlaanderen.be)

Departement Omgeving

Stafdienst
(stafdiensten.omgeving@vlaanderen.be)