

BUNDEL 8

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN ORGANISATIES OP DE ONTWERP-LUCHTVAARTNOTA 2020 -2050.

Zienswijzentermijn : Vrijdag 29 mei tot en met donderdag 9 juli 2020

74909439	Gemeente Beekdaelen
74909588	Gemeente Meerssen
74928723	Stichting Aalsmeer Westeinder Promotie Aalsmeer



BEEKDAELEN

Aan het Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat, Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft
zienswijze ontwerp
luchtvaartnota

Datum
30 juni 2020

Ons kenmerk
Z/20/144980
234352

Geachte heer/mevrouw,

Het gebied van onze landelijke groengemeente, ontstaan uit een fusie van drie gemeenten op 1 januari 2019, kan gekarakteriseerd worden als een gebied waarin het goed leven en werken is in het landschap. Beekdaelen werkt samen in meerdere samenwerkingsverbanden. Voor het invulling geven van meerdere taken, zoals bijvoorbeeld recreatie en toerisme, werken wij daarom samen met vergelijkbaar groene, niet verstedelijkte gemeenten, onder de naam "Middengebied". Deze gemeenten zijn gelegen in het hart van Zuid Limburg (als buffer tussen meerdere stedelijke gebieden zoals Heerlen en andere stedelijk Parkstad Limburg gemeenten, Sittard-Geleen als centrum voor de westelijke mijnstreek en het verstedelijkte gebied van Maastricht). Een gebied met een uniek karakter, waarbij hoort rust en beleving van het bijzondere landschap.

Gemeente
Beekdaelen

Postadres
Postbus 22000
6360 AA Nuth

E-mail
gemeente@beekdaelen.nl

Telefoon
088 450 2000

Beekdaelen.nl

Bezoekadressen
Kloosterlaan 7, Schinveld
Deweeverplein 1, Nuth
Scalahof 1, Schinnen

Bank

BIC-code

Helaas wordt deze rust en beleving met regelmaat verstoord door vliegverkeer boven ons gebied.

Maastricht Aachen Airport (MAA) en vliegbasis Geilenkirchen zijn de twee vliegvelden in de nabijheid van onze gemeentegrens die maken dat de kwaliteit van de leefomgeving (geluid, luchtkwaliteit etc.) in ons gebied wordt aangetast.

In het prille bestaan van onze gemeente, heeft de gemeenteraad zich al meermaals uitgesproken dat hij bezorgd is over de gevolgen van luchtverkeer boven ons gebied. Als voorbeeld kunnen wij noemen de in juli 2019 aangenomen motie waarin onder andere wordt aangegeven een verruiming van het aantal vluchten en/of openingstijden van het lucht ruim van MAA tegen te gaan. Vanuit het perspectief van recreatie en toerisme wordt dit ook onderschreven door de genoemde gemeenten in het Middengebied. De betreffende motie hebben wij u al eerder separaat doen toekomen.

Wij hebben kennis genomen van de ontwerp luchtvaartnota 2020-2050 "als richtinggevend kader voor de duurzame ontwikkeling van de luchtvaartsector in dit land" (zoals u aangeeft). Ook andere documenten zoals de bijbehorende plan-MER en de zogenoemde passende beoordeling maken hier deel van uit.

Deze ontwerp-nota geeft ons aanleiding om onze zienswijze te geven op de visie en uitgangspunten.

Wij zullen op een aantal punten beknopt ingaan in de wetenschap dat andere deskundige organisaties, gefundeerd op specifieke aspecten en gevolgen van dit nieuwe beleid zullen reageren.

Vanuit het gegeven dat op basis van deze Luchtvaartnota op een later moment een procedure wordt gestart voor het komen tot een het Luchthavenbesluit (waarin meer concreet zal worden wat onder andere dit beleid zal gaan betekenen voor Maastricht Aachen Airport), menen wij dat wij in ieder geval ook op dat latere moment gebruik maken van de mogelijkheden die de procedure inzake het komen tot een nieuw Luchthavenbesluit ons alsdan biedt.

Het andere vliegveld (vliegveld Geilenkirchen) heeft vanuit een oogpunt van aantasting van de leefbaarheid helaas veel betekenis heeft voor onze gemeente en de regio. Organisaties van omwonenden en de gemeente Beekdaelen (en rechtsvoorgangers) zijn sinds vele jaren aan de slag om de gevolgen van de aanwezigheid van deze basis op leefbaarheid, gezondheid, milieu etc. bespreekbaar te maken en oplossingen te zoeken tegen de ondervonden overlast. Geclaimde NATO-belangen en de opstelling van de rijksoverheid, ook uw zusterministerie van Defensie, maken dat dit als een heel moeizaam traject wordt ervaren. Ondanks dat u aangeeft dat de nota zich richt op de toekomstige ontwikkeling van de burgerluchtvaart (onder 1.5.2.) raken ook de vliegbevingen van deze militaire luchthaven het gebruik (en de herziening) van het Nederlandse luchtruim en is het nodig om de gevolgen hiervan te betrekken in uw beleidskeuzen, zulks in het belang van het waarborgen van de kwaliteit van de leefomgeving, zoals hiervoor benoemd.

Door de cumulatie van overlast van de twee vliegvelden wordt onze gemeente en de regio onevenredig belast. Mede door het feit dat het NATO-vliegveld zich niet aan de geluidsnormen van de burgerluchtvaart hoeft te conformeren. Er worden daardoor geluidspieken geregistreerd van ver boven de 100 dBA. Mocht het NATO-vliegveld in de toekomst gaan sluiten, moet voorkomen worden dat er een nieuw burgerluchtaartvliegveld op die locatie komt. Dit is in lijn met het in 2013 opgestelde grensoverschrijdende Masterplan Heidenaturpark. Hierin is opgenomen dat als de NATO vliegbasis op enig moment in de toekomst zal ophouden te bestaan, het verstandig is een gedeelde visie (met de duitse lokale overheid) te hebben op een toekomstig ander gebruik van het gebied. In deze visie past het niet dat de locatie een nieuwe (burger)luchtvaartfunctie krijgt. Vanuit een perspectievolle toekomstvisie is een ontwikkeling wenselijk die voldoet aan de criteria geen lawaai, natuurversterkend en duurzaam. Dit aspect verdient het om mee te nemen in de afwegingen van het gebruik van het luchtruim in ons gebied.

Voor een nadere duiding van de historie van deze twee vliegvelden en de gevolgen (deels geplaatst ook in perspectief van de betekenis voor de ontwerp-nota) en aanvullende (juridische) argumentatie, verwijzen wij naar de bijlage die integraal deel uitmaakt van deze zienswijze.

Met veel belangstelling nemen wij kennis van hoofdstuk 4 van de concept-nota dat een aantal belangrijke beslissingen beschrijft voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Dit hoofdstuk ademt de sfeer dat u het goed voorheeft met omwonenden van luchthavens. Echter, enige zekerheid dat daadwerkelijk ook een vermindering van overlast van (regionale) luchthavens zal plaatsvinden, wordt op de keeper beschouwd, niet geboden.

Er is al vastgesteld dat een lawaaiige en vervuilde omgeving leiden tot hart- en vaatziekten. Andere negatieve gevolgen worden nog onderzocht (bv. fijnstof). Aan verdere besluitvorming die ingrijpen op de kwaliteit van de leefomgeving door het gebruik van vliegvelden zouden deugdelijke rapporten van onafhankelijke instanties ten grondslag moeten liggen.

Aangegeven wordt dat provincies het bevoegd gezag vormen over regionale luchthavens. Met de publieke belangen genoemd in de Luchtvaartnota dient rekening te worden gehouden. Voor MAA dient zich de bijzondere situatie voor dat de provincie zowel hoeder is van dit publieke belang, als beheerder van het luchtvaartterrein en tevens eigenaar is. De vraag is dan of steeds voldoende gewicht kan worden gegeven aan de nagestreefde belangen zoals u die met name beschrijft in hoofdstuk 4 (gezonde, aantrekkelijke leefomgeving). Wij zijn bijzonder nieuwsgierig hoe de "verkenner" (de heer van Geel) die door de provincie is aangesteld, invulling gaat geven in dit traject dat moet leiden tot de provinciale vertaling van de Luchtvaartnota. Hoofdinsteek moet zijn om de genoemde waarden naar de toekomst toe te borgen, zulks in het belang van ons gebied en de daarin wonende, werkende en recreërende burgers.

Voor het Vliegveld Geilenkirchen vragen wij u indringend om te bezien of de nagestreefde beleidsdoelen van dit hoofdstuk 4 ten behoeve van het waarborgen kunnen worden geoperationaliseerd. In het onverhoopte geval dat u dit nalaat, mist u (met deze nota in de hand), als rijksoverheid een mogelijkheid om op te komen voor de leefbaarheid van de burgers in ons gebied. Het gebruik van Nederlands door vliegverkeer dat vanuit het buitenland binnenvliegt zou niet mogen betekenen dat u daarmee voor ons gebied de geformuleerde beleidsdoelen wenst los te laten. Verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving rond luchthavens is een prima na te streven beleidsdoel, echter laat dit voor veel burgers geen loze kreet blijken te zijn. Wij roepen u op om daadwerkelijk invulling geven aan initiatieven zoals het Schone Lucht Akkoord (uw recente brief van 18 juni aan de gemeenten met uitnodiging om hieraan deel te nemen) en stellen voor dat u als rijksoverheid aan de slag gaat om het gebruik van verouderde en zeer luidruchtige en verontreinigende Boeing-motoren (zoals die door AWACS-toestellen worden gebruikt bij vliegveld Geilenkirchen) zo spoedig mogelijk te beëindigen.

Hoofdstuk 5 van de concept-nota gaat over duurzame luchtvaart. Onze gemeente heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan en vindt de hiermee verband houdende klimaatopgave één van de grootste uitdagingen van het huidige bestuur. Dat ook de luchtvaartsector actief hieraan moet en kan bijdragen is derhalve een prima, maar ook niet te vermijden, uitgangspunt.

De vraag kan worden gesteld of met deze Luchtvaartnota voldoende ver wordt gegaan. Groei wordt uitdrukkelijk niet uitgesloten als dit in een te vinden balans met tegelijkertijd meer duurzaamheid (door zuinigere vliegtuigen of elektrisch vliegen, andere brandstoffen of inzet van betere transportalternatieven zoals reizen per trein). Principieel is de vraag of je tijdens en na deze Corona periode de vraag zou moeten stellen of luchtvaartgroei naar de toekomst toe wel bijdraagt aan een veiliger omgeving (vanuit meerdere invalshoeken bezien).

Hoe het ook zij, het harde standpunt dat het aantal gehinderden en slaap verstoorden (zie ook de relatie de hiervoor genoemde motie van

de raad van Beekdaelen) niet zal mogen toenemen, is bij Maastricht Aachen Airport in ieder geval een leidend gegeven. Dit is voor ons een belangrijk ijkpunt bij de beoordeling van de ontwikkelingen van het vliegverkeer in onze omgeving. Sturing van de rijksoverheid naar het verkeer dat over nederlands en ons grondgebied vliegt op duurzaamheid is in onze visie een opgave die ook voorkomt uit deze nota. Ook vanuit dit gezichtspunt gezien doen wij een oproep aan u om de nota aan te grijpen voor het realiseren van mogelijkheden tot het gebruik van meer duurzame (militaire) vliegtuigen. Daarmee kunt u daadwerkelijk verschil maken tussen het "oude" beleid en het met deze nota aangekondigde nieuwe beleid.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Burgemeester en wethouders van Beekdaelen,

Biilage bij Zienswijze gemeente Beekdaelen brief van 30 juni 2020.

Betreft aanvullende algemene opmerkingen op de nota en gedetailleerd overzicht en historie van de overlast van vliegvelden Maastricht Aachen Airport en Geilenkirchen.

INHOUD **2**

Deel A: Algemene opmerkingen **3**

- 1. Vooraf 3
- 2. Totstandkoming van de concept-Nota 3
 - a. het ontbreken van een voorafgaande algemene inspraakronde 4
 - b. Maatstaven en hun 'soortelijk gewicht' voor de
beoordeling van de zienswijzen 5
- 3. Algemene beleidskeuzes 5
- 4. Conclusie deel A 7

**Deel B: Meer gedetailleerde opmerkingen in het bijzonder voor
Luchthaven Maastricht (MAA)** **8**

- 1. Van Oostwestbaan naar gedogen stopway 8
- 2. Conclusie Deel B 12

**Deel C: Meer gedetailleerde opmerkingen in het bijzonder voor
AWACS-vluchten** **13**

- 1. Aanplant nieuw bosgebied 16
- 2. Awacs-beleid 16
- 3. Procedures ter voorkoming en beëindiging van de NIMBY-kap 34
- 4. Na de bomenkap: verdere procedures 35
- 5. Initiatief tot 'Passende Regeling' 35
- 6. Initiatief tegen voortdurende geluidsoverlast 38
- 7. Acties voor isolatie, compensatie en schadevergoeding 40
- 8. Omslag van de Raad van State 44

**Deel D: Samenvattende Zienswijze en Conclusies
gemeente Beekdaalen** **49**

Deel A: Algemene opmerkingen

1. Vooraf

De gemeente heeft kennis genomen van de concept-Luchtvaartnota 2020-2050 en haar bijlagen en wil haar zienswijze daarop gaarne kenbaar te maken.

Deze zienswijze bestrijkt in beginsel alle onderwerpen van het Ontwerp, maar betreft in het bijzonder de volgende twee onderwerpen:

1. De betekenis voor het eigen luchtverkeer in Zuid-Limburg, met name dat van Luchthaven Maastricht (MAA).
2. De bijzondere situatie van het luchtverkeer in Zuid-Limburg dat afkomstig is van Luchthaven Geilenkirchen met vanuit Duitsland opererende NATO-verkenningsvliegtuigen (Awacs).

Dit betreft twee zelfstandige problemen die in de concept-Luchtvaartnota nauwelijks uit de verf komen en haar als gemeentelijke overheid in het bijzonder bekend zijn en treffen. Zij wenst daarom, na de meer algemene opmerkingen in dit deel, deze twee bijzondere onderdelen separaat te behandelen in de delen B en C van deze zienswijze.

2. Totstandkoming van de concept-Nota

Totstandkoming, beleidskeuzes en kader van de Concept-nota geven de gemeente aanleiding tot enkele opmerkingen.

- a. het ontbreken van een voorafgaande algemene inspraakronde

Hoewel deze zienswijze-procedure in principe voor eenieder open staat, kan zij toch niet de betekenis ontnemen aan een aan het concept vooraf gaande algemene inspraakronde. Tijd, energie en geld dat daarin zou moeten worden geïnvesteerd wegen niet op tegen de toevoegende waarde van voorafgaande info en wensen, en het voorkómen van nodeloze procedures, zoals beroepen wegens onvoldoende zorgvuldige voorbereiding of ondeugdelijke of onvolledige motivering. In dit licht is met name aan de waarde en het gewicht van reacties van andere overheden alsmede van representatieve maatschappelijke groeperingen (in de zin van het Verdrag van Arhus) aanmerkelijk tekortgedaan.

Het in het voorgaande onderdeel gewraakte euvel doet zich vooral ernstig gevoelen bij de zienswijzen met betrekking tot Luchthaven Maastricht en Vliegbasis Geilenkirchen. Bij beide onderwerpen zijn (naast andere overheden) ook maatschappelijk zeer representatieve groeperingen betrokken (MAA: Stichting Alliantie; Geilenkirchen: Vereniging Stop Awacs Overlast).

De gemeente beschouwt het als een ernstig gemis dat de indieners van deze zienswijzen hier wel heel in het bijzonder ook vooraf geen kennis hebben kunnen nemen van de daaraan voorafgaande reeds verschaft info en ingenomen standpunten van deze organisaties instanties en groeperingen, en dat zulks met deze zienswijze-procedure onvolledig tot niet wordt ondervangen.

Meer in het bijzonder betreurt de gemeente het, dat bij de voorbereiding alleen sprake is geweest van institutioneel overleg met bestaande instituties en zelfverkozen adviseurs, maar dat geen reëel bilateraal overleg heeft plaatsgevonden met rechtstreeks belanghebbende lagere overheden als de gemeente Beekdaalen.

Voor de vaststelling van de voor de komende dertig jaar en later relevante belangen en de afweging daarvan worden pijnlijk de te hanteren maatstaven gemist.

De gemaakte keuzes schieten hierdoor ernstig tekort in actualiteit en 'soortelijk gewicht'. Dit geldt met name ook voor een verantwoorde weging en beoordeling van de verzochte zienswijzen en hun argumentaties, zelfs waar het die van andere overheden en maatschappelijk representatieve groeperingen en instituties betreft.

Juist de meest principiële vragen blijven hierdoor veelal in de Nota onbeantwoord of onderbelicht, zoals: moet aan algemene belangen, altijd en per definitie, zwaarder gewicht worden toegekend dan aan privé-belangen? En wegen economische belangen per definitie zwaarder dan verdragsrechtelijke of volkenrechtelijke fundamentele verdrags- en grondrechten? Wegen NATO-belangen dan per definitie zwaarder van fundamentele rechten en andere belangen van burgers?

Met name de toename van recente uitspraken van zowel de burgerlijke rechter (HR 20 dec. 2019: Urgenda) als van de bestuursrechter (stikstofproblematiek en Awacs-problematiek) maant tot een grondiger en meer zorgvuldige benadering van deze principiële vraagstukken. Zij onderlijnt de noodzaak van een hernieuwde afweging voor een nieuw ingerichte samenleving die wetenschap en internationale gemeenschap na 'Corona' in de komende twintig jaar verwachten (en zelfs noodzakelijk zijn blijkens ook door Nederland geratificeerde verdragen en beloften en grensverleggende en kostbaar gebleken rechterlijke correcties).

Juist van de historie van MAA met Oostwestbaan-problematiek, 'stopway'-procedures en nog lopende geschillen over recente

gedoogbesluiten en situaties blijkt weinig lering getrokken, en zijn zeer relevante info en argumenten van andere deskundigen, en zelfs van de vaste Adviseur van de Raad van State, buiten beeld gebleven, zelfs de wel opgevraagde rapporten van eigen adviseurs zoals de MER-beoordelingen.

b. Maatstaven en hun 'soortelijk gewicht' voor de beoordeling van de zienswijzen

Deze ontbreken ook van andere overheden en van maatschappelijk representatieve groeperingen en instituties.

Zoals hiervoor al aangegeven:

Hierdoor blijven vragen onderbelicht zoals bijv. : moet aan algemene belangen altijd en per definitie zwaarder gewicht worden toegekend dan aan privé-belangen? En wegen economische belangen per definitie zwaarder dan verdragsrechtelijke of volkenrechtelijke fundamentele verdrags- en grondrechten? Wegen NATO-belangen per definitie zwaarder van fundamentele rechten en andere belangen van burgers?

Met name gezien recente uitspraken van zowel de burgerlijke rechter ('Urgenda') als van de bestuursrechter (stikstofproblematiek en Awacs-problematiek): grensverleggende en kostbaar gebleken rechterlijke correcties.

3. Algemene beleidskeuzes

Wij constateren het volgende

- Er is geen sprake van duidelijke scheidslijnen en argumentatie bij keuzes voor de 'hoekstenen': bijv. voortbouwen huidig beleid of sturen op (de binnen door de wetenschap voorspelde) *post-Corona* maatschappij.
- Er is sprake van dominantie van falend gebleken keuzes, en voortzetting van bestaand beleid.
Hoewel anders betoogd, wordt bij de beleidskeuzes dominant (zo niet in feite uitsluitend) óók voor het toekomstige beleid uitgegaan van abstracte normen en berekeningen (zoals Ke en dBA) in plaats van opgemeten data (daadwerkelijk gemeten overlast)
Het meest schrijnend daarbij is wel dat de fundamentele van die keuzes ontbreken: nog steeds ontbreken noodzakelijke harde wettelijke normen; van maxima voor iedere vorm van ervaren overlast, zoals piekhinder van bijzondere vluchten zoals die van de AWACS-toestellen.

Een opvallend gebrek betreft het nog steeds ontbreken van concrete, reële normen voor vergoedingen van ontneming en hinder

van particuliere bezittingen. Deze geschieden nog steeds op basis van ruimtelijke criteria (ontleend aan planschadevergoedingen op basis van ruimtelijke criteria in plaats van burgerrechtelijke, zoals bij onteigeningen en Belemmeringenwet Privaatrecht).

Een bijzondere plaats hierbij wordt ingenomen door het volledig ontbreken van deugdelijke Leefbaarheidsfondsen voor het door de luchtvaart in de "oude mijnstreek" (bestaande uit meerdere gemeente waaruit ook onze gemeente is ontstaan) wel in bijzondere mate veroorzaakte verlies van kwaliteit van de leefomgeving, zoals garanties voor afdoende isolatie en deugdelijke periodieke controles. Het is opvallend dat juist aan de oude mijnstreek geen enkele plaats werd toegekend in voor dit door de luchtvaart veroorzaakte welzijnsverlies.

De in de Concept-nota aangekondigde algemene maatregelen voor vermindering van overlast gelden juist niet voor de regionale luchthavens in deze streek. Bijvoorbeeld wordt van de AWACS-toestellen, ondanks herhaalde aandrang vanuit de regio tot spreiding en andere mogelijkheden tot beperking van geluidsoverlast (zoals stillere motoren of anderszins door minder overlast biedende toestellen) onwrikbaar vastgehouden aan handhaving tot tenminste 2035 toe van Boeings waarvan al in de tachtiger jaren van de vorige eeuw voor de burgerluchtvaart het gebruik verboden werd. Zelfs de bomenkap van de geruchtmakende NIMBY-maatregel van 2006, die door de hoogste bestuursrechter bij herhaling onrechtmatig is geoordeeld, is in haar reeds gerealiseerde gevolgen in stand gelaten, ondanks herhaald rechterlijk bevel tot herstel. Dat bij vonnissen van bestuursrechters bij herhaling (ABR nog in 2016; Rb. Roermond nog in 2017) heroverweging is bevolen van deze situatie, desnoods met gebruik van de bevoegdheden van de *Binnenvliegeregeling*, heeft tot op heden tot geen enkele vermindering van overlast mogen leiden.

Deze en andere belangrijke keuzes worden door de gemeente pijnlijk gemist; soortgelijk voor Luchthaven Maastricht.

Hier werd van 2016 tot 2019 ministerieel het gebruik gedoogd van een *illegaal aangelegd* 'stuk van de startbaan' van deze luchthaven voor grotere en zwaardere toestellen met internationale vluchten; alle juridische procedures om openbaarheid en compensatie tot op heden ten spijt.

Hoewel bij beide luchthavens procedures nog altijd voortduren, worden vermelding alsmede perspectieven en beleidskeuzes daarvan gemist in de Nota en haar bijlagen.

Helaas draagt de Nota vooral een (te) hoog Schiphol-gehalte.

4. Conclusie deel A

Het is volgens de gemeente dan ook vreemd, en onverenigbaar met het opvragen van suggesties aan jongeren (zie bijvoorbeeld de recente oproep van die in de komende periode de verantwoordelijkheden voor de samenleving moeten overnemen, dat het kabinet in de thans voorliggende Nota het uitgangspunt blijft innemen dat, hoewel de huidige context verandert, de strategische vraagstukken voor de lange tijd dezelfde zullen blijven en de ambities ten aanzien van veiligheid, verbondenheid, leefbaarheid en klimaat gewoon overeind zullen blijven.

In de nu volgende delen zal meer gedetailleerd worden ingegaan op de concept-Nota en haar bijlagen; als reeds aangekondigd in deel B meer in het bijzonder voor wat betreft de bijzonderheden van Luchthaven Maastricht (MAA); in deel C voor wat betreft die van Vliegbasis Geilenkirchen (Dld), met de AWACS-toestellen van de NATO.

Deel B: Meer gedetailleerde opmerkingen in het bijzonder voor Luchthaven Maastricht (MAA)

1. Van Oostwestbaan naar gedogen stopway

Blijkens de Nota en haar belegstukken is weinig lering getrokken uit de historie van Luchthaven Maastricht, met haar Oostwestbaan-problematiek, 'stopway'-procedures en de (nog steeds) lopende geschillen over gedoogbesluiten en Wob-verzoeken.

Met name zeer relevante informatie en argumenten van andere deskundigen, zoals de vaste Adviseur van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak van de Raad van State (StAB), blijken helaas buiten beeld gebleven, evenals de grieven en procedures van omwonenden met hun representatieve vertegenwoordigingen zoals de Vereniging Geen uitbreiding Vliegveld Beek en haar huidige opvolgster, de Alliantie.

Zelfs in de voor deze concept-Nota wel opgevraagde rapporten van eigen adviseurs, zoals in de MER-beoordelingen, zoekt men er vergeefs naar. De thans voorliggende Nota en haar beoordelingen blijken daardoor helaas ernstig gemankeerd aan zorgvuldigheid en motivering.

Een korte schets van die historie is hier dan ook onmisbaar voor een juist zicht op de gewenste toekomst.

Het is de historie van het regionale vliegveld Beek (later ook aangeduid als 'Vliegveld Zuid-Limburg', 'Maastricht-Aachen-Airport' of 'Luchthaven Maastricht').

Dit blijkt vooral de historie die begon met de kwestie van 'Oostwestbaan', en die nog steeds voortduurt, laatst als de kwestie van de gedoogsituatie van het gebruik van de zogenaamde 'stopway'.

Zij betrof bezwaren van (aanvankelijk) duizenden appellanten, die waren opgekomen tegen het Aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet van de Minister uit 1994 inzake de aanleg van een nieuwe Oostwest-baan op Luchthaven Maastricht.

Na bijna vier jaar, op 8 januari 1998, gaf de Afdeling Bestuursrechtspraak hen op grond van de aangevoerde bezwaren en gezien de rapportages van deskundigen die namens appellanten waren ingebracht, gelijk, waaronder bijzonder gewicht werd toegekend aan het rapport van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB).

De Raad van State vernietigde de beslissing op bezwaar, en gunde de Minister een periode van maximaal nog één jaar voor een herbeslissing.

Een jaar later, op 7 januari 1999, deelde de Minister echter mee, dat door vliegveld en provincie was afgezien van de voorgenomen aanleg van de Oostwest-baan, en dat de ter zake lopende procedures zouden worden beëindigd.

Het bestreden aanwijzingsbesluit werd evenwel niet ingetrokken, maar anderhalf jaar later (op 28 juli 2000) 'gewijzigd' in een Interim-aanwijzingsbesluit voor de Luchthaven, nu zonder een Oostwest-baan.

De oude bezwaren werden 'meegenomen' in een nieuwe bezwarenprocedure tegen dit Interim-aanwijzingsbesluit. Ook tegen dat besluit zijn bezwaarschriften en rapporten binnengestroomd.

Op 11 september 2002 werd door de Raad van State meegegaan met de Minister, dat het Aanwijzingsbesluit uit 1994 (waarbij dus tot aanleg van een nieuwe Oostwest-baan was besloten) enkel zou zijn 'gewijzigd' door het Interim-Aanwijzingsbesluit (IA-besluit) uit 2001 (hoewel daarbij geen enkele nieuwe start- en landingsbaan meer was voorzien).

Ofschoon dat oude besluit dus formeel nooit was ingetrokken kon hier volgens de rechter niet meer over worden geklaagd. En daarmee werd expliciet voorbijgegaan aan belangrijke rapporten, waaronder dat rapport dat de eigen deskundige, de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak van de Raad van State, over dit 'A-besluit' op verzoek van de Raad had uitgebracht.

Als reden hiervan werd door de rechter overwogen: *"Bij de besluitvorming van verweerders hoefde dit rapport geen rol te spelen. Verweerders mochten er derhalve aan voorbijgaan, te meer nu dit deskundigenbericht hoofdzakelijk zag op de in het A-besluit opgenomen verwezenlijking van de oostwest-baan, waarvan verweerders in het IA-besluit zijn teruggekomen."*

Het aanwijzingsbesluit uit 1994 (het 'A-besluit'), dat dus nooit door de rechter was of kon of kan worden getoetst, gold en geldt daarmee als legitimatie om latere besluiten (i.c. het 'IA-besluit') evenmin te toetsen, zoals voor de stelling, dat een actuele milieueffectrapportage niet nodig was: *"Het A-besluit (waarover dus niet geklaagd kon worden) geldt als het besluit, ten opzichte waarvan de wijzigingen hebben plaatsgevonden"*.

En *"Het IA-besluit voorziet in een wijziging van het gebruik van het luchtvaartterrein ten opzichte van het gebruik, zoals dat is vastgelegd in het A-besluit. De in het IA-besluit vastgestelde start- of landingsbaan is meer dan 1800 m lang en de geluidszone is ten opzichte van de in het A-besluit vastgestelde zone (waarover dus niet geklaagd kon worden) gewijzigd. De in het IA-besluit gewijzigde 35 Ke-zone valt evenwel geheel binnen de in het A-besluit vastgestelde 35 Ke-zone (over welke vaststelling dus ook niet meer geklaagd kon worden), zodat niet is voldaan aan de laatste zinsnede van het gestelde onder 2"*.

(Dit laatste betrof het niet voldoen aan de eis dat een m.e.r. moest worden opgesteld indien sprake was van een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 m of meer, waarbij een geluidszone moest worden vastgesteld).

Als argument werd door de rechter overwogen, dat *"het IA-besluit de bestaande situatie vastlegt en geen verandering brengt"*. Het antwoord op de vraag, wat dit dan voor een 'besluit' was, is nooit gegeven.

Aldus kwam geen onrechtmatigverklaring van het (immers nooit vernietigde) Oostwestbaan-besluit (het A-besluit) ooit 'uit de bus'; een vernietiging die men nu eenmaal zonder meer nodig heeft voor een schadeprocedure (of dat nu is bij bestuursrechter, of bij de burgerlijke rechter).

De hier geschetste historie behoort vooral als waarschuwing te gelden, dat eerdere adviezen en zelfs MER-rapporten niet per definitie hun inhoudelijke waarde verliezen als later in dezelfde aangelegenheid weer adviezen en rapporten moeten worden uitgebracht.

Maar zelfs het (Interim-)aanwijzingsbesluit (IA-besluit) is nooit tot volwassenheid gekomen.

Omdat de Raad van State uiteindelijk kon constateren dat ook dit besluit *"toch per 1 januari 2005 zal komen te vervallen en het in de rede ligt te veronderstellen dat per 1 januari 2005 een nieuw aanwijzingsbesluit zal gelden"*, doofde in 2005 het procederen tegen het ontwerp-besluit van een voor MAA en Zuid-Limburg essentieel luchtvaartbesluit (Aanwijzingsbesluit) van 1994 uit, met alle daarin aangevoerde argumenten en uitgewisselde rapporten. Dit geschiedde wegens *"gebrek aan procesbelang"*. Voor zover de indieners dit niet ingaven, besloot de Raad van State in de uitspraak tot een ongevraagde voorlopige voorziening. Daarbij werd het bestreden besluit (het oude Aanwijzingsbesluit) gehandhaafd totdat een nieuwe situatie zou zijn ingetreden (wat overigens pas in 2012 definitief het geval was). Bij uitspraak van 27 juni 2012 werden namelijk uiteindelijk (nadat de politiek eerder de kwestie van de Oostwestbaan had beslecht met een nieuw PKB) alle beroepen ongegrond verklaard. Waarmee deze belangrijke historische informatie definitief begraven is.

Het vliegveld is evenwel helaas altijd verliesgevend gebleven en de Provincie nam daarom de exploitatie ervan zelf maar over. Nu de Oostwestbaan niet doorging mislukt, bleef daarvoor enkel de Noordzuidbaan over, maar die had te weinig lengte voor zwaar en intercontinentaal luchtverkeer.

In 2003 stortte de provincie als eigenaar-exploitant zonder aanlegvergunning 250 meter beton bij aan de kop van de baan, op nauwelijks 100 meter van de flats.

Na weer de nodige procedures sprak de Raad van State in 2004 uit, dat hij daarover geen uitspraak deed. Er was namelijk geen aanlegvergunning gevraagd of gegeven, en 'dus' was er geen sprake van een voor beroep vatbaar besluit, en kon er dus toch niet legaal gevlogen worden op deze 'stopway'.

Tien jaar later kon echter zelfs de provincie de exploitatie van luchthaven Maastricht niet langer zelf dragen. Uiteindelijk werd een buitenlandse ondernemer gevonden die het vliegveld wel wilde exploiteren als de provincie eerst zorgde dat zwaardere en intercontinentale vluchten mogelijk waren.

In december 2016 gaf de minister een 'gedoogtoestemming' af die was gevraagd om deze 250 meter, vooruitlopend op een voorgenomen wijziging van het vigerende luchtvaartbesluit, maar alvast als verzocht in gebruik te nemen.

Twee jaar later beëindigde de nieuwe exploitant de exploitatie en nam de provincie die weer terug.

Conclusie Deel B

De hier geschetste historie van luchthaven Maastricht is niet zonder betekenis, omdat nog altijd geen definitieve uitspraken zijn gedaan op de procedures van de Wob-verzoeken en inzake gesteld illegale, want onwettelijke, vluchten.

Maar niet alleen daarom verdienen ook de eerder aangevoerde argumenten en deskundigenrapportages ten aanzien van dit vliegveld, en de door provincie en gebruiker steeds weer opnieuw verzochte uitbreiding van gebruiksmogelijkheden, ten volle de aandacht, zowel wat betreft hun nimmer onderkende waarden, en als een waarschuwing voor een zoveelste negatie daarvan.

Zeker zo sterk geldt deze opmerking voor de waarde van de zienswijzen en rapporten die tegenwoordig worden ingediend door de Alliantie, de opvolgster van de VGUVB als representatieve spreekbuis voor de omwonenden van MAA.

De gemeente Beekdaelen beschouwt deze als het oordeel dat wordt uitgebracht door de zeer deskundig te achten representatieve vertegenwoordiging van belanghebbende omwonenden.

Zij verzoekt bijzonder daaraan die aandacht te schenken die dit verdient.

Deel C: Meer gedetailleerde opmerkingen in het bijzonder voor AWACS-vluchten

De gemeente Beekdaelen mist in de Nota aandacht voor vliegverkeer boven Nederland van de AWACS-toestellen van de NATO vanaf vliegveld Geilenkirchen.

Sinds de jaren tachtig vindt vanuit Duitsland luchtverkeer plaats van de Awacs-verkenningstoestellen van de NATO. In 1982 werd vliegveld Geilenkirchen operationeel. Buiten de 18 AWACS vliegtuigen werden ook nog 3 tankvliegtuigen gestationeerd. Direct daarna werden er door de burgers klachten geuit over de geluidsoverlast, maar blijkens een rechterlijke uitspraak uit die tijd heeft de Nederlandse overheid geen bevoegdheden ten aanzien van dit luchtverkeer boven Nederland van een andere mogelijkheid vanuit een in het buitenland gelegen luchthaven (vliegbasis Geilenkirchen in Duitsland).

Aldus bestaat ondanks tientallen juridische procedures reeds al die jaren een onaanvaardbare lacune in de rechtsbescherming van de Nederlandse aanwonenden aan dit vliegveld. De NATO noch de Duitse overheid heeft ooit kenbaar gemaakt verantwoordelijk en aanspreekbaar te zijn voor die gevolgen. De leefomgevingskwaliteit is wel in het geding. En niet te bestrijden valt, dat het een verdragsrechtelijke plicht is van in ieder geval de Nederlandse overheid om te waken over de mensenrechtelijke gevolgen voor de eigen onderdanen van ook dat verkeer boven Nederland.

Daarom is met name de geluidsproblematiek voor de Nederlandse burgerij het onderwerp geweest van de tientallen jaren gevoerde procedures inzake de bomenkap in Schinveld, en het vergeefs eisen door de omwonende onderdanen van een vergelijkbaar leefbaarheidsfonds als de *Passende Regeling* die op 28 april 2000 was getroffen voor de omwonenden van Luchthaven Maastricht.

De historie van die leefbaarheidsproblematiek vormt een rode draad die reeds loopt door de verslagen tussen het ministerie van V & M, het ministerie van Defensie, het Duitse ministerie van Defensie en de NATO van 24 april 1978, 22 mei 1978 en 21 juni 1978. Daarin werd herhaalde malen gewezen op de geluidsoverlast die met de komst van de AWACS vliegtuigen gemoeid was en tot op de dag van vandaag voortduurt.

Reeds toen blijkt al gezocht naar een mogelijke vermindering van de overlast, door deze vliegtuigen uit te rusten met CFM 56 motoren; of verdraaiing van de landingsbaan, of verlenging van 500 meter van die baan in oostelijke richting. Alleen zonder enig resultaat.

Het is voor de gemeente onbegrijpelijk dat in een Nederlandse Luchtvaartnota voor 2020 tot 2050 met geen woord meer over deze problematiek, die betrekking heeft op het gebied van het Nederlandse luchtruim voor vliegverkeer, wordt gerept.

De gemeente is daarom bereid hier in deze zienswijze de noodzakelijke informatie te geven over die problematiek, haar ontstaan en historie, en door haar, als rechttopvolgster van aangrenzende gemeenten, zoals de gemeente Onderbanken, voor de periode 2020 tot 2050 verwachte problemen. Dat daarvoor hier veel ruimte nodig is onvermijdelijk maar nodig.

In een toespraak van 19 januari 1979 van de toenmalige staatsecretaris van Defensie werd nog gesproken over "slechts" 8 vliegbewegingen per dag. Beloofd werd bovendien, dat alle partijen zich zouden inzetten om de geluidshinder te beperken. Nog voordat er één Awacs-toestel had gevlogen werden, naar analogie van vliegveld Welschap (Eindhoven), Nederlandse normen vastgesteld voor het bepalen van de geluidshinder, en het bepalen van Nederlandse geluidscontouren, om te komen tot een Nederlandse isolatie van de woningen tegen de Awacs-overlast.

Aangenomen werd toen, dat de piekbelasting zou liggen tussen de 85 en 95 dB(A), op grond van een eerder gedane uitspraak, dat er gezocht zou worden naar het verminderen van de geluidsoverlast door toepassing van de stillere CFM motoren, dan waar de berekeningen van waren uitgegaan. Voor de berekeningen is geen gebruik gemaakt van de geluidsoverlast van een Awacs-Boeing maar van een C141 Starlifter. En voor het bepalen van de geluidscontouren werd niet de feitelijk gemeten overlast, maar de Nederlandse Ke-normatiek gehanteerd. Aan de hand van die berekeningen kwam men niettemin tot de conclusie, dat er 2000 woningen in Schinveld en Brunssum geïsoleerd zouden moeten worden.

In een brief van het ministerie van defensie van 26 mei 1981 aan de gemeenten Schinveld en Brunssum werd kenbaar gemaakt dat niet op 8, maar 13,5 vluchten per dag en 30 vliegbewegingen 's nachts werd gerekend.

Met deze wijzigingen is evenwel geen rekening gehouden bij het berekenen van de geluidscontouren, omdat de werkzaamheden aan het isoleren van de woningen al in uitvoering waren (waarbij het aantal te isoleren woningen was teruggebracht van 2000 naar 144).

Dat de Boeing 707 onaanvaardbaar veel overlast veroorzaakt werd al duidelijk uit de strengere geluidsnormen die in de Verenigde Staten sinds 1 januari 1985 van kracht zijn. Vliegtuigen van het type Boeing 707, zoals gebruikt voor de Awacs, en DC8 worden daar geweerd. In 1992 is eenzelfde verbod ook door de Europese Unie in regelgeving vastgelegd.

Omdat bleek dat de AWACS vliegtuigen aan de onderzijde van het toestel zeer kwetsbaar waren zijn in 1993 extra modificaties aangebracht aan de buitenzijde van het vliegtuig, hetgeen samen met de uitbreiding van apparatuur in het vliegtuig nog tot verdere toename van de geluidsoverlast heeft geleid.

Geluidsmetingen in 2003 geven aan, dat het geluidsniveau niet ligt tussen 85 en 95 dB(A) maar tussen 85 en 106,2 dB(A). Een toename van protesten moest worden gesignaleerd in brieven van burgers, bedrijven, kerken,

crematoria, campinghouders, restaurants, verzorgingstehuizen scholen en ziekenhuizen. Onder de burgers werden acties gevoerd ter voorkoming van de bomenkap. Dit resulteerde in 8000 handtekeningen van omwonenden, met het verzoek aan de vereniging Stop Awacs Overlast (hierna ook vereniging) namens hen op te treden, met recht van substitutie

Centraal staat in het begin van dit millennium de strijd om de 20 ha. bos die als een soort 'buffer' werden gekoesterd tussen het vliegveld en de Nederlandse omwonenden. Mede ten gevolge van uitbreidingen en de vliegvoorschriften door de NAVO werd daarbij op aandrang van Defensie door het ministerie van VROM aan de gemeente Schinveld (Onderbanken) verzocht om in dit bos de hoge bomen te kappen die de NATO nodig acht om de zwaarder geworden vliegtuigen veilig te kunnen laten vliegen. Het probleem zit in het feit dat bij slechte weersomstandigheden deze vliegtuigen niet meer volgetankt kunnen worden. De minister dreigt met het toepassen van de zogenaamde Nimby-procedure.

De NAPMA-Board of Directors deelt in de vergadering van 27 juni 2002 mede, eindelijk een onderzoek te starten naar re-engineering of re-platforming van de AWACS vloot. Dit onderzoek zal 18 maanden in beslag nemen. Na twee jaar komt de BOD met de uitspraak geen motoren te willen vervangen en dat de huidige vloot tot 2035 zal doorvliegen.

De nieuwe minister van VROM, , pakt het verhaal op, en besluit ondanks veel waarschuwingen (dit niet te doen) de Nimby-procedure toch uit te voeren.

Ondanks het verzet en de adviezen van de Tweede Kamer om geen onomkeerbare zaken uit te voeren werd op 9 januari 2006 onder hevig protest al 6 ha bos gekapt zonder dat de minister enig voorbereidend onderzoek had laten uitvoeren naar de toename van de geluidsoverlast en de invloed hiervan op de gezondheid van de burgers. Mede tengevolge van deze bomenkap wordt daarna langer en lager over de bebouwde kom gevlogen waardoor een verdere toename van de geluidsoverlast een feit werd. De waarden die daarna gemeten worden liggen tussen de 85 en 120 dB(A).

Gelet op bovenstaande ontwikkelingen moet vastgesteld worden dat er door de jaren heen geleidelijk een volstrekt nieuwe situatie is ontstaan. Met deze nieuwe situatie kan onmogelijk rekening gehouden zijn bij de berekeningen van de geluidscontouren in 1981. Daardoor moest de daarop aangebrachte isolatie wel onvoldoende zijn.

Ook die berekeningen uit 1981 werden door de vereniging in twijfel getrokken. Hierover heeft zij een "hardnekkige WOB-procedure" gevoerd die bij de ABR afstuitte op grond van hoofdstuk V artikel 10. 1 onder b en artikel 10.2 onder a WOB.

Ook onderzoek door het RIVM toonde aan dat de contouren veel ruimer moesten zijn. Het RIVM kwam tot meer dan 42.000 gestoorden terwijl uit de eerdere berekeningen slechts een getal van 500 kwam.

Tevens werd door de Vereniging gewezen op twee onherroepelijke uitspraken uit 2007 en 2010 van de Raad van State. dat er sprake was van ontoelaatbare overlast. Deze aanname is door het Ministerie van Defensie nimmer betwist.

Gelet hierop waren de omwonenden van mening dat hier een soortgelijke 'Passende Regeling' toegepast diende te worden als destijds door de Raad van State was opgelegd ten behoeve van de omwonenden van vliegveld Maastricht.

Het is er nooit van gekomen. Aan de leefbaarheidsgevolgen van de veel grotere overlast van de Awacs-vliegtuigen is, na de bomenkap van 2006, geen euro besteed.

Vele procedures zijn gevoerd die gericht waren op het verkrijgen van verbeterde leefbaarheid of althans een 'Leefbaarheidsfonds Awacs'. Ondanks positieve beloften en vele veroordelende uitspraken van de Raad van State, is ook dit er nooit van gekomen.

Wij willen erop vertrouwen dat met de huidige bewindspersoon, de staatssecretaris van defensie een doorbraak kan worden bewerkstelligd.

1. Aanplant nieuw bosgebied

Op 23 januari 2012 werd in een gesprek van het college van burgemeester en wethouders van Onderbanken met Defensie overeengekomen dat Defensie ter compensatie van de onrechtmatige Awacs-kap van 2006, het initiatief zou nemen voor de verwerving en realisatie van zes hectare grond voor aanplant van vervangend bosgebied binnen de voorziene ecologische hoofdstructuur en binnen de grenzen van de gemeente.

Hierin zijn stappen gezet.

Hardnekkige pogingen zijn door Defensie ondernomen om de gemeente te dwingen door het kappen van 21 ha. bos alsnog een z.g. 'invliegfunnel' naar NATO-maatstaven op te nemen in haar bestemmingsplannen. Hoewel die pogingen in 2008 definitief zijn gestrand op een onherroepelijke uitspraak van de Raad van State, zijn ze in 2015 en 2019 plotsklaps toch succesvol gebleken.

Deze uitspraken worden hierna nog besproken.

2. Awacs-beleid van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Beekdaelen en haar rechtsvoorgangster, de gemeente Onderbanken.

De Nederlandse Staat heeft nooit een samenhangend luchtvaartbeleid geformuleerd voor de gevolgen van de eigen burgers van vluchten vanuit het buitenland, laat staan van militair luchtvaartverkeer van toestellen zoals de Awacs van de NATO. Voor ogen heeft altijd gestaan, dat het garanderen van een mensenrechtelijke leefbaarheid van de omwonenden onder de gevolgen

van AWACS vluchten vanaf een in het buitenland gelegen NATO-basis niet vanzelfsprekend een verantwoordelijkheid kon worden geacht van de Nederlandse overheid. Steeds werd uitgegaan van de stelling dat die overlast geen gevolg was van eigen activiteit van de Nederlandse Staat.

Inderdaad werd en wordt zij primair veroorzaakt door activiteiten van de NATO en de Duitse overheden als de veroorzakers van de overlast van deze buiten Nederland gelegen en beheerde luchthaven. Het ligt immers primair in het vermogen van deze laatste om de overlast over de grens van Nederland met Duitsland te beperken, waarbij gedacht kan worden aan beperking van het aantal vluchten, het aanbrengen van geluidsarmere motoren, het mogelijk maken van beperkende isolatie, het aanbieden van compensatie in natura of vergoedingen, enzovoort, enzovoort.

Maar het enkele feit dat andere mogelijkheden daartoe niet bereid of in staat zijn, ontslaat de Nederlandse overheid nog niet van haar eigen verdragsrechtelijke en mensenrechtelijke plichten om in te staan voor leven, gezondheid en welzijn van haar eigen onderdanen. Daartoe staan de Nederlandse overheid ook bijzondere maatregelen ter beschikking, zoals het beperken of beëindigen van vluchten over Nederland. De kosten voor compensatie en leefbaarheid die de Nederlandse overheid hiertoe moet maken kunnen desnoods worden vereffend met de Nederlandse bijdragen aan de NATO, omdat ook zij zijn gemaakt voor de verdragsrechtelijke verdedigingstaken van de NATO.

Hoewel van dit besef ook wel eerdere sporen kunnen worden aangewezen, is het meest duidelijke "spoor" voor een wenselijk Nederlands beleid voor de overlast van het AWACS luchtverkeer boven Nederland de officiële stellingname van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Onderbanken van 5 juli 2005.

Dit besluit is volgens de gemeente nog tot op de dag van vandaag geldend, en zelfs formeel rechtskrachtig.

Het moest worden genomen ingevolge wettelijke verplichting doordat dit College op grond van de daartoe in het leven geroepen Nimby-wet verplicht was om eerst zelf te komen tot een besluit over de aanvraag van Defensie om over te gaan tot het rooien van de ruim twintig hectare Onderbankse bossen, gelegen in de start- en aanvliegroute van de Awacs van het Duitse vliegveld in Geilenkirchen.

Het besluit lag in de dreigende slagschaduw van een ministerieel NIMBY-besluit tot verlening van de gevraagde vergunning. Een besluit, dat inderdaad op 20 augustus 2005 werd genomen, maar na hardnekkige procedures van omwonenden en omliggende gemeenten door de Raad van State uiteindelijk bij uitspraak van 18 juli 2007 met terugwerkende kracht is ingetrokken en vernietigd.

Het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Onderbanken van 5 juli 2005 daarentegen is nooit vernietigd of ingetrokken of vervangen, zodat dit ook naar het oordeel van de gemeente

Beekdaelen nog steeds formeel rechtskrachtig en onaantastbaar moet worden geacht.

Als rechtopvolgster van de gemeente Onderbanken heeft de gemeente Beekdaelen onverkort het beleid van haar rechtsvoorgangster gesteund en dit door de gemeente Onderbanken al in 2005 geformuleerd beleid inzake de leefbaarheidsvoorwaarden voor de omwonenden van de Awacs-basis in het buitenland bekrachtigd.

Dit belangrijke document van 5 juli 2005 kan daarom nog steeds worden gezien als ook de zienswijze van de gemeente Beekdaelen voor het wenselijke Nederlandse luchtvaartbeleid inzake de Awacs-vluchten voor de jaren 2020 tot 2050.

Het wordt daarom hierna volgend letterlijk weergegeven.

"Besluit van 5 juli 2005 van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Onderbanken:

(...)

Overwegende ten aanzien van het plaatsgevonden overleg en onze verzoeken tot het verstrekken van nadere gegevens:

(...) 8.

dat reeds in de periode voorafgaande aan de NIMBY-aanwijzing schriftelijk en mondeling overleg heeft plaatsgevonden met de Minister en andere betrokken instanties, en dat de gemeentelijke insteek daarbij steeds is geweest dat een bestuursorgaan dat een besluit neemt invulling dient te geven aan de plicht tot het vergaren van de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen (art.3:2 Awb);

dat wij, teneinde aan deze plicht tot informatievergaring daadwerkelijk inhoud te kunnen geven, meermaals schriftelijk en in mondelinge overlegsituaties hebben gevraagd om de gegevens te verstrekken waarmee aan de plicht van art. 3:2 Awb kan worden voldaan;

dat wij in dit kader onder andere verwijzen naar onze brieven van 22 december 2003, 7 januari 2004 en 28 januari 2004 waarbij wij onder andere vragen hebben gesteld over de volgende onderwerpen: financiële aspecten en schadeloosstelling, milieugevolgen en het ontbreken van strijdigheid van het door ons voorgestelde alternatief met van kracht zijnde regelgeving; dat met name het antwoord van de Minister van 4 maart 2004, ontvangen 5 maart 2004 (kenmerk M 124) onbevredigend bleef, omdat de gestelde vragen op het punt van de financiële aspecten en schadeloosstelling en de milieugevolgen niet concreet werden beantwoord en op het alternatief van de gemeente in het geheel niet werd ingegaan;

dat wij daarom bij brief van 1 februari 2005 (verzonden 4 februari 2005) hebben aangegeven dat het verzoek om vrijstelling nog vele vragen oproept en dat wij de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen dienen te vergaren en dat wij hebben verzocht de onderhavige aanvraag aan te vullen met een groot aantal door ons voor de besluitvorming nodig geoordeelde gegevens, die wij met name van belang achten voor de ontoereikende ruimtelijke onderbouwing van de onderhavige

aanvraag tot vrijstelling van de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan en het daarin opgenomen aanlegvergunningsvereiste; dat wij de volgende vragen hebben gesteld resp. opmerkingen hebben gemaakt met betrekking tot (kort samengevat):

- *de wettelijke grondslag waarop de stelling is gebaseerd dat niet wordt voldaan aan de veiligheidseisen;*
- *de exacte bepalingen van NATO-regels waarop de opvatting van de Minister is gebaseerd dat het door het gemeentebestuur van Onderbanken naar voren gebrachte alternatief geen oplossing biedt voor het gestelde probleem;*
- *een nadere aanduiding van die factoren die zo dringend en anders zijn dan in de achterliggende jaren, dat niet gewacht zou kunnen worden op – onder andere-:*
 - *de toegezegde vervanging van motoren;*
 - *de noodzakelijke zorgvuldige inventarisatie van andere toepasselijke regelgeving;*
 - *de geluidsaspecten en het betrekken daarvan in de besluitvorming.*

dat de Minister bij brief van 18 februari 2005 (kenmerk M 38) heeft geantwoord en onder andere heeft gesteld (kort samengevat) dat:

- *ons alternatief niet uitvoerbaar is omdat het niet kan worden gerealiseerd binnen de NAVO-criteria waarvoor door de Minister is verwezen naar een bijlage en diverse gesprekken die hebben plaatsgevonden in het najaar van 2003;*
- *naar haar oordeel urgentie aanwezig is, ter staving waarvan met operationele redenen omklede verzoeken van NAVO tot kappen aan de Nederlandse regering zijn genoemd;*
- *de besluitvorming over de vervanging van de AWACS-motoren voorlopig is uitgesteld en doorgeschoven naar 2006;*
- *de geluidsgevolgen van het iets lager vliegen van stijgende vliegtuigen niet merkbaar zijn (met verwijzing naar het rapport "Onderzoek Schinveldse Bossen" (7 maart 2000, Schiphol Project Consult);*

dat wij bij brief van 2 maart 2005 (per gelijke datum verzonden) de Minister als volgt hebben bericht:

"De door u in het verleden en thans op ons verzoek verstrekte informatie is op zichzelf voor ons nog altijd ontoereikend voor het opstarten van de door de Staatssecretaris van Defensie gewenste vrijstellingsprocedure voor de beoogde bomenkap In 't Roet, in de z.g. invliegfunnel van Vliegbasis Geilenkirchen. Nu door u evenwel toepassing is gegeven aan uw bevoegdheid ex. artikel 40 WRO menen wij het opstarten van zodanige procedure niet te moeten weigeren, teneinde te voorkomen dat het bepaalde in lid 8 van dat artikel in

werking treedt. Dit laatste achten wij bepaald ongewenst vanuit oogpunt van lokale autonomie en de gebruikelijke voorbereiding en afweging van de besluitvorming door de primair daartoe door de wet bevoegd verklaarde instanties. Wij hebben daarom besloten de verzochte medewerking aan uw besluit te verlenen, zij het onder gelijktijdig kenbaar maken van onze bezwaren tegen het opleggen van deze verplichting”;

dat het door de Minister gegeven antwoord van 18 februari 2005 ongenoegzaam is en geen nieuwe gegevens toevoegt;

dat wij evenwel gezien het bijzondere karakter van de procedure van de artikelen 40 e.v. WRO toch hebben gemeend, ondanks het vereiste van het tweede lid van art. 4:2 Awb, niet het in art. 4:5 Awb voorziene gevolg te moeten verbinden aan de ernstige onvolkomenheden van de onderhavige aanvraag om vrijstelling en deze aanvraag deswege buiten behandeling te laten;

dat wij daarentegen hebben besloten om, voorzover dat binnen de ons gegunde termijn en opgelegde procedure mogelijk was, zelf zoveel mogelijk gegevens inzake de ruimtelijke relevantie van het door ons te nemen besluit te achterhalen, teneinde in de geconstateerde door de Minister bewust in stand gehouden leemten te voorzien;

dat wij daartoe met name opdracht hebben verstrekt op 4 april 2005 aan Netherlands Airport Consultants (hierna de NACO) om ons van advies te dienen over een aantal voor onze besluitvorming relevant geachte vragen, en op 26 mei 2005 na ontvangst van dat advies om nog nadere aanvulling hebben verzocht;

dat het niet mogelijk is gebleken om ook nog andere voor de besluitvorming relevante informatie te achterhalen, zoals die meermalen aan de Minister is gevraagd;

dat wij concluderen dat het de kennelijke bedoeling is van de wetgever dat een vrijstellingsbesluit dient te worden genomen in het geval dat de Minister blijkens het geven van een NIMBY-aanwijzing van oordeel is dat wel alle relevante informatie is verzameld;

dat de Minister kennelijk zodanig oordeel huldigt, zowel blijkens de onderhavige aanwijzing als blijkens het afzien van de door ons geboden mogelijkheid om op de ingebrachte bedenkingen te reageren;

dat wij dit alles afwegende hebben besloten de aanvraag toch in behandeling te nemen en daarop te overwegen en te beslissen als hierna volgt;

Overwegende ten aanzien van de toewijsbaarheid van de verzochte vrijstelling:

9.

dat voorop dient te worden gesteld dat wij gedurende het voortraject bij herhaling mondeling (onder andere de overlegsituaties met de betreffende bewindslieden op 7 november 2002 en 11 december 2003) en schriftelijk (zie bijvoorbeeld onze brief van 26 mei 2003)

hebben aangegeven dat naar onze stellige opvatting de onderhavige aangelegenheid geen onderwerp is waarvoor de NIMBY-procedure geïndiceerd kan zijn;

dat met name niet wordt voldaan aan de voor het gebruik maken van het NIMBY-instrumentarium vereiste criteria, genoemd in artikel 40, lid 1 WRO, te weten:

- verwezenlijking van het project moet noodzakelijk zijn (noodzakelijkheidsvereiste);
- die verwezenlijking moet gelegen zijn "in de naaste toekomst" (urgentiecriteria);
- de besluitvorming over die verwezenlijking moet zijn vastgelopen (bestuurlijke impasse);

dat wij dan ook de door de Minister in haar aanwijzing aangevoerde redengeving, dat aan de eisen van artikel 40 WRO is voldaan, niet onderschrijven;

dat zulks te meer klemmt, nu de wettelijk (in artikel 40, lid 2 sub b WRO) verplichte mededeling door de Minister aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal van haar voornemen om tot deze aanwijzing over te gaan, tot twee maal toe heeft geresulteerd in een afwijzend standpunt van de Kamer en de Minister toch, tegen de wil van de volksvertegenwoordiging, deze aanwijzing aan de gemeente heeft opgelegd;

dat het onderhavige besluit de eerste NIMBY-aanwijzing in dit land betreft en dat dit mitsdien als uiterst principieel moet worden beschouwd, reden waarom wij menen zo positief mogelijk onze medewerking te moeten verlenen aan het verzoek (de NIMBY-aanwijzing) van de Minister, zelfs daar waar deze ons als onjuist of op gespannen voet met de vigerende wetgeving voorkomt, zij het onder uitdrukkelijk voorbehoud van rechterlijke toetsing van dit buitengewoon diep in de autonomie van de lagere rechtsgemeenschappen van ons land ingrijpende "ultimum remedium";

Overwegende met betrekking tot de toepasselijke bepalingen van het bestemmingsplan;

10.

dat voor het gebied waarvan de vrijstelling wordt verzocht van kracht zijn de bestemmingsplannen "Schinveld-Oost" en "Buitengebied" van resp. 8 maart 1973 en 23 april 1994, goedgekeurd bij besluiten van het College van Gedeputeerde Staten van Limburg van resp. 12 november 1973 en 31 januari 1995;

dat vrijwel het gehele bosperceel dat de Minister in de aanwijzing betreft in het ter plaatse geldende bestemmingsplan "Schinveld Oost" valt binnen de bestemming "Natuurgebied tevens waterwingebied";

dat kleine gedeelten van het bosperceel dat de Minister in de

aanwijzing betreft vallen binnen de bestemming "Natuurgebied" van het bestemmingsplan "Buitengebied" en voor beide bestemmingen is onder meer voorzien in een aanlegvergunningstelsel. De reden daarvan vormt de hoge natuurwaarde van dit gebied; dat in het bestemmingsplan "Schinveld-Oost" het volgende is bepaald:

"Artikel 1.1.: Algemene omschrijving;

De op de bestemmingskaart tot natuurgebied tevens waterwingebied bestemde gronden mogen uitsluitend worden gebruikt voor het behoud of herstel van de aldaar voorkomende dan wel daaraan eigen natuurwetenschappelijke, landschappelijke of cultuurhistorische waarden en voor waterwinning ten behoeve van de drinkwatervoorziening, zulks met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 1.2. t/m 1.7

(...)

Artikel 1.4: Gebruik van de grond voor de uitvoering van werken, geen bouwwerken zijnde en van werkzaamheden;

B. Werken, voorzover geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden waarvoor aanlegvergunning vereist is.

1. Het is –onverminderd het onder A bepaalde, voor wat betreft de in lid B, onder a, sub a,b,c,e,f en g genoemde werken en werkzaamheden- verboden op of in de in artikel 1.1. bedoelde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken, geen normale onderhoudswerkzaamheden zijnde, uit te voeren

e. het vellen of rooien van houtgewas of het verrichten van werkzaamheden welke de dood of ernstige beschadiging van houtgewas tengevolge kunnen hebben, anders dan bij wijze van verzorging van de aanwezige houtopstand, met dien verstande dat geen aanlegvergunning is vereist voor het periodiek kappen van hakhout, voor zover betreffende de normale uitoefening van het ten tijde van het ter inzage leggen van dit ontwerpplan bestaande bodemgebruik;

2. De werken of werkzaamheden, als bedoeld in lid B onder 1 van dit artikel, zijnde slechts toelaatbaar, indien door die werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, de natuurwetenschappelijke, landschappelijke of cultuurhistorische waarden en waterwinbelangen van deze gronden niet worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet worden of kunnen worden verkleind;

3. Een vergunning, als bedoeld in lid B, onder 1 van dit artikel, wordt slechts verleend indien vooraf van Gedeputeerde Staten de verklaring

is ontvangen, dat zij tegen het verlenen van de vergunning geen bezwaar hebben;”

dat wij op grond van het bepaalde in hoofdstuk 1 “natuurgebied tevens waterwingebied”, artikel 1.4, lid B, sub 1 ev. bevoegd zijn om van het genoemde verbod vrijstelling te verlenen;

dat wij zulks als gezegd dienen te doen met inachtneming van de vereiste zorgvuldigheid en onder afweging van alle bij het verzoek om vrijstelling betrokken belangen, met name de ruimtelijke gevolgen van de verzochte vrijstelling;

Overwegende ten aanzien van de vereiste zorgvuldigheid en belangenweging:

11a.

dat ingevolge het bepaalde in art. 3:2 Awb ieder bestuursorgaan verplicht is om bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen; dat wij voorts volgens het bepaalde in art. 3:4 lid 1 Awb, alsmede vaste rechtspraak, bij de besluitvorming over discretionaire bevoegdheden zoals bij de aanvraag van een vrijstelling van een bestemmingsplan alle rechtstreeks bij die aanvraag betrokken belangen dienen af te wegen, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit, waarbij bij vrijstellingsverzoeken met name acht dient te worden geslagen op de ruimtelijke effecten van de verzochte vrijstelling;

dat ons geen wettelijk voorschrift bekend is inhoudende dat in geval van een NIMBY-aanwijzing niet alle bij de aanvraag betrokken belangen dienen te worden vergaard en afgewogen;

dat weliswaar uit de artikelen 40 e.v. WRO en de geschiedenis van hun totstandkoming moet worden afgeleid dat bij een NIMBY-aanwijzing procedures kunnen worden verkort en samengevoegd, doch dat daaruit geen beperking voortvloeit ten aanzien van de door ons te verrichten voorbereiding en belangenafweging;

dat het kader van de door ons te verrichten belangenafweging met name wordt gevormd door de door de Minister beklemdoende belangen van de NATO enerzijds en anderzijds de belangen van de inwoners der gemeente Onderbanken en die van de omliggende gemeenten in het bijzonder de belangen die betrekking hebben op een gezonde en veilige leefomgeving;

dat wij beide categorieën van belangen door ons mede van bovengemeentelijk belang achten;

dat wij daarmee evenwel de Minister niet bevoegd achten tot het doen van een NIMBY-aanwijzing in de onderhavige aangelegenheid, gezien de wettelijke prepositie van de bevoegdheid hiertoe aan het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg, doch om de hierboven uiteengezette redenen geen gevolgen zullen verbinden zonder daartoe strekkende rechterlijke uitspraak;

dat wij voorts (anders dan de Minister dit voorstelt) nimmer een definitief en onherroepelijk standpunt hebben ingenomen, dat tot de onderhavige aanwijzing zou nopen, doch steeds kritisch hebben gevraagd naar harde en duidelijke gegevens die voor de te verrichten belangenafweging nodig worden geoordeeld;

dat blijkens de NIMBY-aanwijzing de Minister daarentegen van oordeel is dat sprake is van een "uitvoeringsgereed project" en dat "de besluitvorming omtrent de verwezenlijking is vastgelopen".

dat ons wel het afwijzend standpunt bekend is van provincie en omliggende gemeenten ten aanzien van het verlenen van de verzochte vrijstelling, waarbij Provinciale Staten van Limburg zich recent, op 30 januari 2005 in een unaniem aanvaarde motie hebben uitgesproken tegen het toepassen van het nibmy-instrumentarium in de onderhavige situatie, terwijl ook andere gemeenten in Zuid-Limburg zich in het recente verleden reeds hebben uitgesproken tegen het toepassen van art. 40 WRO in de onderhavige situatie, maar dat van deze bovengemeentelijke belangen of het meewegen van deze oordelen uit de aanwijzing van de Minister niet blijkt;

dat wij echter om soortgelijke redenen als hiervoor aangegeven ook hieraan geen gevolgen zullen verbinden zonder daartoe strekkende rechterlijke uitspraak;

dat evenmin blijkt van een weging van de belangen van de inwoners van de gemeente in de NIMBY-aanwijzing, aangezien in confesso is dat geen harde gegevens voorhanden zijn die zich lenen voor zodanige afweging;

dat wij in het licht van het eerder door de Minister kenbaar gemaakte voornemen om in deze aangelegenheid een NIMBY-aanwijzing uit te vaardigen, reeds in juni 2002 aan het onafhankelijke en deskundige adviesbureau Royal Haskoning opdracht hebben verstrekt een analyse te maken van de technische aspecten inzake het gebruik van de vliegbasis en de mogelijkheden van dit gebruik in relatie tot de (veronderstelde) noodzaak resp. wenselijkheid van het kappen van bomen;

dat uit dit onderzoek blijkens de in juni 2002 en november 2002 uitgebrachte rapporten blijkt, dat binnen de begrenzing van de vliegbasis een oplossing kan worden gevonden waardoor het kappen van de bomen niet aan de orde hoeft te komen en dat wij deze oplossing in bespreking hebben gebracht als "het alternatief van de gemeente";

dat dit alternatief van de gemeente het volgende behelst:

"De gemeente is bereid obstakels voor het vliegverkeer weg te nemen (dit betekent toppen van bomen) nadat baandrempel 09 met 240 meter in oostelijke richting is verschoven en de baan op Duits grondgebied met 90 meter in oostelijke richting wordt verschoven zodanig dat de beschikbare baanlengte toeneemt met 190 meter."

Het vorenbedoelde alternatief is toegelicht in een nota "toelichting bij het plan voor baanverlegging/verlenging" van 21 november 2002 dat nu ook als basis dient voor het in procedure gebrachte voorontwerp-bestemmingsplan Buitengebied opnemen van het natuurgebied "In de Roet" met een 240 meter in oostelijke richting verschoven baandrempeel in verband met de aanwezigheid van de NATO-vliegbasis Geilenkirchen.

Dit betekent, dat bij verschuiving van de baandrempeel 09 de hoogte van de bomen als obstakel voor het vliegverkeer met 4,80 m (2,40 m x 2%) wordt verminderd (met andere woorden het "snijvlak" ligt hoger);

dat wij met dit onderbouwde alternatief een bijdrage leveren aan de door de Tweede Kamer in juli 2002 aangenomen motie waarin onder andere wordt aangegeven dat alle betrokkenen de verantwoordelijkheid hebben een impasse te voorkomen door mee te werken aan een oplossing;

Overwegende met betrekking tot de geluidsaspecten:

11b.

dat de Tweede Kamer in april 2004 ook een motie heeft aangenomen waarin wordt overwogen dat de vliegoperatie van de vliegbasis tot ernstige geluidsoverlast voor omwonenden leidt, waarbij wordt aangegeven dat de Tweede Kamer van mening is dat de bouwtechnische resp. de operationele mogelijkheden om de geluidsoverlast te verminderen resp. te spreiden onvoldoende worden benut, om welke redenen de regering is verzocht af te zien van het toepassen van de zogeheten NIMBY-procedure totdat:

"concrete afspraken zijn gemaakt met de NAVO over het beperken van de geluidsoverlast door het nemen van technische en operationele maatregelen;
de eerste uitkomsten van het door de minister toegezegde geluidsonderzoek bekend zijn, opdat deze ook in de afweging betrokken kunnen worden;"

dat de Minister dit verzoek echter naast zich neer wenste te leggen en dat zij in een brief van 19 mei 2004 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer heeft bericht:

"Gelet op de urgentie van het grote, internationale belang van de operationaliteit van de vliegbasis en de veiligheid, vind ik het niet wenselijk de inzet van het NIMBY-instrument nog langer uit te stellen, Ik deel dan ook niet de conclusie van uw Kamer om te wachten totdat mogelijke besluitvorming van de NAVO over modernisering van de AWACS-vloot plaatsheeft en de eerste uitkomsten van het geluidsonderzoek (metingen bekend zijn. Ik wil daarbij nog eens benadrukken dat het afzagen van de bomen op de voorgenomen wijze geen waarneembaar verschil in geluidsbelasting met zich mee zal brengen. Ik zal derhalve aan de motie geen gehoor geven en

binnenkort overgaan tot het sturen van een NIMBY-verzoek aan de gemeente Onderbanken”;

dat niettemin de Minister in oktober 2004 geluidsmetingen heeft doen verrichten;

dat wij bij brief van 28 september 2004 onze zorgen hebben geuit over de wijze waarop daarbij uitvoering zal worden gegeven aan het meten van de geluidsbelasting;

dat wij kennis hebben genomen van het door de Minister aan de Voorzitter van de Tweede Kamer in maart 2005 aangeboden rapport “metingen vliegtuiggeluid Brunssum en Schinveld” dat in opdracht van de Minister van VROM is uitgevoerd door het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (LNR);

dat de Minister de belangrijkste constatering als volgt samenvat:

“op de meetlocatie in Schinveld is het gemeten maximale geluidsniveau gemiddeld hoger dan op de meetlocatie in Brunssum, (maximaal 98,7 dB(A) versus maximaal 94,7 dB(A));

de gemeten geluidsniveaus zijn gemiddeld hoger dan de berekende waarden. Deze constatering correspondeert met de situatie rond Schiphol. In opdracht van de Ministeries van V&W en VROM doet de commissie Eversdijk onderzoek naar de bij Schiphol geconstateerde verschillen;

het geluidsniveau van startende AWACS vliegtuigen type E3TF is op beide meetlocaties gedurende 50 seconden hoger dan 65 dB(A).

Op grond van de gemeten achtergrondgeluidsniveaus kan geconcludeerd worden dat het vliegtuiggeluid gedurende deze tijd duidelijk waarneembaar is;”

In het rapport van LNR wordt opgemerkt dat door de provincie Limburg in maart en april 2004 met een vergelijkbare meetopstelling maximale geluidsniveaus van passerende vliegtuigen gemeten zijn tussen 72,0 en 106,2 dB(A). Opmerking verdient dat, anders dan de geluidmeetpunten in het onderzoek van LNR, de meetpunten in het onderzoek van de provincie binnen de Ke-geluidcontouren waren gelegen;

dat valt te constateren dat de gemeten waarden zorgwekkend hoog zijn, terwijl de bij de meting gehanteerde methode betwistbaar moet worden geacht;

dat wij daarom aan TNO Industrie en Techniek op 4 april 2005 opdracht hebben verstrekt tot een betrouwbaarheidsonderzoek;

dat hierop door TNO op 25 april 2005 is gerapporteerd, dat

(....)

Overwegende met betrekking tot de gezondheidsaspecten:

11c.

dat aan de gemeentelijke overheid de verantwoordelijkheid is

opgedragen voor de zorg voor het welzijn en de volksgezondheid van haar burgers in de gemeente;
dat eind januari 2005 een rapport is uitgebracht van de GGD'en Zuid-Limburg met de resultaten van een gezondheidsonderzoek in de regio Parkstad-Limburg;
dat in dit rapport verontrustende conclusies worden getrokken;
dat het rapport uitwijst dat vooral inwoners van Onderbanken zeer veel hinder ervaren door het vliegverkeer, waarbij een opvallend resultaat is de toename van het percentage inwoners in Onderbanken met een matige of slechte gezondheid;

Samenvattend concluderen de deskundigen van de GGD dat

"er sprake is van extreme hinder door het vliegverkeer in Brunssum en Onderbanken in vergelijking met de rest van Limburg. De GGD acht het noodzakelijk dat actie wordt ondernomen om deze extreme vorm van hinder, die consequenties kan hebben voor de gezondheid van de burgers, te verminderen";

dat de conclusie uit dit rapport voor ons en voor de gemeenteraad aanleiding was om bij brief aan de Minister van VWS (waarvan de Minister van VROM ook een afschrift heeft ontvangen) van 28 april 2005 nogmaals ernstige bezorgdheid uit te spreken over de bestaande, en in omgevingsfactoren gelegen, bedreigingen voor de gezondheid van onze burgers;

dat een adequaat beeld van de gevolgen van het vliegtuigverkeer voor de gezondheid van onze burgers en een overzicht van mogelijke beschermingsmaatregelen echter vooralsnog ontbreekt, maar naar onze opvatting wel relevant en urgent moet worden genoemd;
dat zulks ook aannemelijk is blijkens resultaten als die van het recente onderzoek naar de leerprestaties van leerlingen van basisscholen rondom Schiphol, volgens welk onderzoek een leerachterstand van een half jaar valt te constateren;

dat wij daarom ambtshalve initiatieven hebben ondernomen om een dergelijk monitoringsonderzoek te initiëren (zie bijvoorbeeld onze brief van 25 mei 2005 gericht aan de Inspectie voor de Gezondheidszorg), doch dat de resultaten daarvan niet konden worden afgewacht binnen de ons door de NIMBY-aanwijzing gestelde termijn;

Overwegende met betrekking tot de vliegbelangen:

11d.

dat wij met de Minister van oordeel zijn dat groot gewicht dient te worden toegekend aan verzoeken van een instantie als de NATO, een verdragsorganisatie waarin Nederland participeert, die de externe veiligheid beoogt te waarborgen van ook alle inwoners van dit land;
dat daarmee evenwel nog niet is gezegd dat aan de NATO rechtstreeks zeggenschap toekomt over het welzijn van de Nederlandse burgers of dat aan haar (interne) voorschriften gezag

van wet over deze burgers moet worden toegekend. Sprake is van een belangrijk gewicht dat uit de aard van de zaak zelf dient te worden toegekend aan de belangen van deze verdragsorganisatie, welke belangen evenwel nog steeds dienen te worden afgewogen tegen alle andere bij de onderhavige besluitvorming betrokken belangen; dat de Minister naar ons oordeel en blijkens de onderhavige aanwijzing evenwel nagenoeg eenzijdig gewicht toekent aan het door de Minister op basis van verkregen informatie van de NATO naar voren gebrachte argument van de vliegveiligheid; dat ook wij van oordeel zijn dat groot belang dient te worden toegekend aan de vliegveiligheid voor deze organisatie, zowel uit oogpunt van de inzittenden en het toestel als van het grondpersoneel en omwonenden; dat evenwel die vliegveiligheid blijkens een officiële stellingname van de NATO zelf niet in geding is gelet op de verklaring van de brief van de Assistant Secretary General for Defence Support van de NATO van 18 juni 2001; dat het derhalve niet juist is als de Minister stelt dat

"door de hoogte van de bomen in de vliegfunnel niet wordt voldaan aan de veiligheidseisen van de NAVO voor een obstakelvrije vliegfunnel voor startende en landende vliegtuigen";

dat wij niettemin, nu de Minister onmiskenbaar grote betekenis toekent aan de criteria als genoemd in de "NATO aproved criteria and standards for airfields" BI-MNCD 85-5, van oktober 1999 deze criteria in onze overwegingen dienen te betrekken; dat wij het in het kader van onze in artikel 3:2 Awb genoemde plicht tot het verzamelen van relevante feiten en de in artikel 3:4 Awb verwoorde notie dat een bestuursorgaan rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen dient af te wegen, aanleiding hebben gevonden om ambtshalve opdracht te verstrekken tot een deskundigenonderzoek naar de noodzaak om de door de Minister gevraagde maatregelen te treffen in relatie tot hetgeen waartoe de genoemde criteria in de concrete situatie zouden verplichten; dat wij om vorenstaand vraagpunt te kunnen beantwoorden derhalve opdracht hebben verstrekt aan de NACO zijnde een onafhankelijke en deskundige organisatie op het terrein van inrichting van vliegvelden c.a.; dat de NACO in het rapport van mei 2005 dat als bijlage 3 bij dit besluit is gevoegd onder andere concludeert:

"acht bomen, die door het longitudinale vlak van de vliegfunnel heen steken, variërend van + 3.98m tot +7.66m, vormen een obstakel volgens de NATO-criteria. Het gebied van de acht door het longitudinale vlak stekende bomen is beduidend kleiner dan het "te kappen bosgebied"

van DGW&T. Uit de analyse van de betreffende NATO-criteria en de feitelijke situatie ter plaatse kan worden geconcludeerd dat de bij het NIMBY-verzoek voorgestelde maatregelen niet gerechtvaardigd kunnen worden”;

dat bij de feitelijke vaststelling van de boomhoogten de door de leiding van de vliegbasis verstrekte metingen zijn gebruikt;
dat wij aanvullend aan de NACO de vraag hebben voorgelegd welke gevolgen realisering van het door ons voorgestane alternatief heeft voor een eventuele ingreep in het bosgebied in relatie tot de genoemde NATO-criteria;
dat de NACO in het nader rapport (addendum) van juni 2005 dat als bijlage 4 bij dit besluit is gevoegd concludeert dat:

“indien besloten wordt om het bovengenoemde alternatief uit te voeren dan kan er van uit worden gegaan, dat de nieuwe situatie zal gaan voldoen aan de criteria zoals gesteld in het NATO document Bi-MNCD 85-5, October 1999, mits de te hoge bomen (7 stuks) ook getopt zullen worden”;

Overwegende ten aanzien van de natuurwaarden van het betrokken gebied:

11 e.

dat de Minister in de onderhavige aanwijzing stelt:

“Door het hakhoutbeheer dat in de toekomst zal plaatsvinden in het betrokken gebied zullen de natuurwaarden in het betrokken gebied juist worden versterkt”;

dat deze stelling van de Minister ons echter betwistbaar voorkomt; Weliswaar is door agentschap LASER van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit op 28 december 2004 ontheffing verleend als bedoeld in artikel 75 van de Flora- en Faunawet, doch tegen dit besluit is door diverse natuurbeschermingsorganisaties en de Vereniging Stop AWACS Overlast bezwaar ingediend bij brieven van 2 februari 2005 en aangevuld bij brief van 15 maart 2005.

Ter onderbouwing van deze bezwaren is onder meer op 9 februari 2005 een deskundigenadvies ingewonnen van ecologisch adviesbureau, dat met betrekking tot het uitvoerings- en beheerplan concludeert dat de voorgenoemde stelling van de Minister van VROM, maar ten dele kan worden verdedigd. Deze deskundige concludeert onder andere dat:

“boslocatie” ‘In de Roet’ als geheel waardevol is vanwege de grote variatie aan bostypen en fauna op klein oppervlak. De stelling dat natuurwaarden wellicht profiteren van kap en hakhoutbeheer wordt betwistbaar geacht omdat het bos momenteel al waardevol is (gezien leeftijd en structuur) en omdat bosvorming ten behoeve van

soorten van bosranden veel beter elders in nabijgelegen eenvormige productiebossen in de Schinveldse bossen kan worden uitgevoerd”;

dat de Afdeling rechtspraak, meervoudige kamer, op 24 oktober 1985 heeft bevestigd in het geding dat werd aangespannen door de Staatssecretaris van Defensie tegen de Raad van de gemeente Onderbanken, dat het hier gaat om een gebied met een hoge natuurwetenschappelijke waarde.

Het ter plaatse aanwezige (midden-) bos heeft specifieke waarden wat de flora en fauna betreft. Aangenomen moet worden dat deze waarden bij omzetting van het bos in hakhout bos deels verloren zullen gaan en voor het overige zullen worden aangetast, aldus de Afdeling. Evenzo zal het incidenteel vellen van bomen van meer dan 20 meter ten gevolge hebben dat de daarmee gepaard gaande werkzaamheden een aantasting van bedoelde waarden zullen opleveren. Aldus zal na uitvoering van de werkzaamheden een gebied ontstaan met, voor een belangrijk deel, andere waarden dan de aanwezige waarden;

dat op 22 juli 1999 door de Afdeling bestuursrechtspraak, meervoudige kamer, dit oordeel van de Afdeling rechtspraak is bevestigd met de overweging dat het hier een natuurgebied betreft met landschappelijke waarden, waarvoor de bescherming op voet van de Boswet onvoldoende moet worden geacht;

Overwegende met betrekking tot de andere benodigde vergunningen en ontheffingen:

12.

dat wij voorts moeten vaststellen dat de stelling van de Minister in haar verzoek, dat wat betreft de uitvoering uit een inventarisatie is gebleken “er geen andere vergunningen en ontheffingen nodig zijn, behoudens een ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet”, op een onjuiste aanname berust;

dat wij immers bij brieven van 2 maart 2005 en 4 mei 2005 aan de Staatssecretaris van Defensie kenbaar hebben gemaakt dat naar ons oordeel (als terzake bevoegd gezag) voor de door hem gewenste activiteiten in het bosgebied “in de Roet” een kapvergunning op grond van artikel 4.5.2 van de Algemene Plaatselijke Verordening noodzakelijk is;

dat tegen dit oordeel niet binnen de daarvoor gestelde termijn bezwaar en beroep is ingesteld, zodat dit als onherroepelijk dient te worden aangemerkt;

Overwegende ten aanzien van de gevolgen van een en ander voor het te nemen besluit:

13.

dat wij op grond van al het voorgaande van oordeel zijn dat door de Minister niet alle voor de besluitvorming relevant te achten belangen op de door de wet voorgeschreven zorgvuldige wijze zijn verzameld

en op hun gewicht zijn gewaardeerd door feitelijke vaststelling en begroting;
dat wij als hiervoor onder punt 5 al aangegeven kennis hebben genomen van alle tegen het besluit aangevoerde bedenkingen, waarop wij gezien de omvang daarvan en de ons door de Minister gestelde tijdsduur niet in detail kunnen ingaan, maar die in het voorgaande goeddeels hun behandeling hebben gevonden en ook overigens in de beschouwing zijn betrokken;
dat wij ons niettemin bewust zijn dat wij met het voorgaande maar zeer ten dele hebben kunnen voldoen aan de voorschriften van de artikelen 3:2 en 3:4 Awb;
dat in casu evenwel sprake is van een zeer bijzondere procedure;
dat wij dit afwegende, van oordeel zijn wel tot besluitvorming over te moeten gaan voorzover de beschikbare gegevens verantwoorde besluitvorming toelaten, doch geen verdergaande vrijstelling moeten verlenen dan aanvaardbaar is op grond van de thans voorhanden feiten en gegevens en de daarop te baseren belangenweging;
dat voor mogelijk verdergaande vrijstelling de weg kan worden gevolgd van een regulier vrijstellingsverzoek van de bepalingen van het bestemmingsplan, dat voor de weging van de onderhavige belangen een meer geëigende weg biedt dan het "ultimum remedium" van de NIMBY-procedure waartoe de Minister nu een aanwijzing heeft verstrekt;
dat bovendien de gemeenteraad het bij uitstek bevoegde orgaan is om een bestemmingplan vast te stellen of te herzien of daarmee gelijkwaardige ruimtelijke besluiten te nemen;
dat de raad inmiddels ook reeds een procedure heeft gestart tot het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan Buitengebied waarbij ook het gebied In de Roet is opgenomen, waarbij bijzondere aandacht wordt gegeven aan vrijstellingsmogelijkheden als de onderhavige. Het voorontwerp-bestemmingsplan hiervoor is vanaf 16 juni 2005 voor een periode van 4 weken ter inzage gelegd;

Gelet op:

- *de af te wegen ruimtelijke belangen, gelegen enerzijds in het behoud van bestaande aanwezige natuurwaarden in het gebied en het voorkomen van verdere aantasting van het woon- en leefklimaat van de inwoners van onder andere onze gemeente;*
- *het volksgezondheidsbelang dat in deze afweging naar onze opvatting dient te worden betrokken;*
- *de grote zorgen die door het merendeel van de indieners van bedenkingen zijn geuit op het punt van het (verder) aantasten van het woon- en leefklimaat, natuurwaarden en volksgezondheid;*
- *daarnaast het door de Minister van VROM gestelde belang, dat (naar wij begrijpen) niet zozeer is gelegen in de vliegveiligheid doch gelegen is in het waarborgen van de vliegbelangen van de*

NATO, gelet op het door haar ingebrachte aspect van (naar wij begrijpen) de operationaliteit onder de vereiste vliegveiligheid;

- het ontbreken van een deugdelijke ruimtelijke onderbouwing voor een dergelijke ruimtelijke ingreep in het onderhavige vrijstellingsverzoek;*
- het feit dat door het onbeperkt honoreren van het vrijstellingsverzoek de ter plaatse aanwezige bestaande natuurwaarden in het gebied ernstig tot volledig teniet zouden worden gedaan;*
- het feit dat het zeer aannemelijk is dat, anders dan de Minister blijkbaar meent, het woon- en leefklimaat van onze inwoners wel degelijk verder wordt aangetast door de verzochte vrijstelling en het feit dat door het ontbreken van concrete gegevens een weging daarvan niet mogelijk is. Bij die onmogelijkheid dient naar ons oordeel, gelet op de aard der betrokken belangen, daaraan evenwel een hoge waarde te worden toegekend;*
- het rapport van de NACO van mei 2005, zoals aangevuld juni 2005, dat leert dat de criteria in het genoemde NATO document Bi-MNCD 85-5, October 1999, waaraan de Minister van VROM veel waarde hecht, in relatie tot de feitelijke situatie ter plaatse de bij het NIMBY-verzoek voorgestelde ver gaande maatregelen niet rechtvaardigen;*

Concludeert:

dat de beoogde maatregelen van de Minister van VROM gelet op de inbreuk op de natuurwaarden en het belang dat is gediend met het niet verder aantasten van het woon- en leefklimaat, te vergaand zijn en gelet op de ingebrachte criteria, in die omvang ook niet noodzakelijk zijn;

dat dit betekent dat het toppen van te hoge bomen ten behoeve van de vliegbelangen slechts aan de orde kan zijn binnen de in de aanvraag zelf ingeroepen NATO-criteria;

dat bij een allesomvattende belangenafweging ook aandacht dient te worden geschonken aan mogelijke alternatieven waarbij zoveel mogelijk recht wordt gedaan aan de relevante af te wegen belangen;

dat reële alternatieven die zo min mogelijk inbreuk maken op de te wegen belangen (zoals het belang van natuurbehoud en het voorkomen van een verdere aantasting van het woon- en leefklimaat) resp. aan (andere) belangen in voldoende mate tegemoet komen (vliegbelangen) nadrukkelijk in onze besluitvorming dienen te worden betrokken;

dat de vliegbelangen kunnen worden gediend door het wegnemen van de voornaamste obstakels voor het vliegverkeer van de in Duitsland gelegen vliegbasis Geilenkirchen en dat zulks, rekening houdend met de wijze waarop dit de ruimtelijke belangen en de belangen van woon- en leefklimaat het meest ontziet kan geschieden door uitvoering te geven aan ons alternatief;

dat wij van oordeel zijn, en daarin ook recentelijk zijn bevestigd door het deskundigenrapport van de NACO van juni 2005, dat het aanbrengen van voorzieningen aan de vliegbasis zelf een uitvoerbaar alternatief is hetgeen weliswaar noopt tot het treffen van maatregelen aan de Duitse zijde van de grens, maar dat zulks, gelet op weging van betrokken belangen, gelet op de van alle betrokkenen gevraagde inspanning om hun bijdrage te leveren en mede gelet op de motie van de Tweede Kamer van juli 2002, ook van andere betrokken instanties mag worden gevraagd;

dat wij mede op basis van het deskundigenrapport van de NACO vaststellen dat uitvoering van ons alternatief zonder dat een boom dient te worden getopt, niet realiseerbaar is, immers slechts in het geval de baandrempel over ca. 385 meter wordt verschoven, is het toppen van bomen niet meer aan de orde.

Dit betekent dat de baan in oostelijke richting zou moeten worden verlengd buiten de begrenzing van de vliegbasis;

dat evenwel in ieder geval aan de aanvraag tegemoet kan worden gekomen, conform de vaststelling in het rapport van juni 2005 van de NACO (addendum), door in totaal zeven bomen (die zijn gelegen in het bestemmingsplan Schinveld-Oost), te toppen zodat deze niet meer als een obstakel voor het vliegverkeer kunnen worden aangemerkt. Een zorgvuldige weging van de betrokken belangen rechtvaardigt de conclusie dat met deze beperkte toewijzing van de aanvraag in voldoende mate tegemoet wordt gekomen aan het belang van het vliegverkeer, terwijl anderzijds de belangen die zich verzetten tegen de aanwijzing zo min mogelijk worden aangetast;

dat voor de verdergaande vrijstelling zoals die is verzocht naar ons oordeel de belangen van natuurwaarden en het woon- en leefklimaat van de inwoners voorshands als zwaarwegender dienen te worden aangemerkt dan die van een verdere optimalisering van operationaliteit van de NATO in vredetijd en eventuele financiële belangen van NATO of bevriende verdragsstaten, te meer daar door uitvoering te geven aan het relatief weinig kostbare alternatief aan de gestelde vliegbelangen van de vliegbasis naar eigen criteria wordt tegemoet gekomen, en door verdergaande maatregelen, zoals geluidsarme motoren, nog verder tegemoet kan worden gekomen.

Gelet op de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

Onder de voorschriften en beperkingen die zijn bijgevoegd in bijgevoegde bijlage 5 (wijze van uitvoeren toppen bomen en verwijderen van getopte delen van bomen) vrijstelling te verlenen van het aanlegvergunningsvereiste in hoofdstuk 1, artikel 1.4, lid B, sub 1, onder e voor "het verrichten van werkzaamheden welke de dood of ernstige beschadiging van houtgewas ten gevolge kunnen hebben, anders dan bij wijze van verzorging van de aanwezige houtopstand" en het bepaalde in lid B, sub 2 en 3 van het bestemmingsplan "Schinveld-Oost", vastgesteld door de gemeenteraad van

Onderbanken bij besluit van 8 maart 1973 en goedgekeurd door het college van Gedeputeerde Staten van Limburg bij besluit van 12 november 1973. Zulks ten behoeve van het toppen van de bomen tot het daarbij aangegeven snijvlak zoals aangegeven op bijgevoegde gewaarmerkte kaart, behorende bij dit besluit (bijlage 6).

Deze vrijstelling dient te worden gezien als buitengewoon, gezien de daaraan ten grondslag liggende NIMBY-aanwijzing van de Minister van VROM van 20 januari 2005, kenmerk m 16.

Zij geldt daarbij als eenmalig, zodat voor in de toekomst eventueel wederom noodzakelijk geachte vrijstelling opnieuw zal dienen te worden beslist, dan aan de hand van een reguliere aanvraag en binnen de normale daarvoor staande besluitvormingsprocedure aan de dan vigerende algemene voorschriften en regels."

Schinveld, 5 juli 2005

Burgemeester en wethouders van Onderbanken"

Naast de hierboven weergegeven beleidsbepaling van het College en de raad van de gemeente Onderbanken met betrekking tot de leefbaarheidsaspecten van de Awacs-vluchten (overgenomen voor het beleid van het College van de gemeente Beekdaelen als door haar rechtsopvolgster, en hier beschreven als haar zienswijze voor het Nederlandse luchtvaartbeleid met betrekking tot de Awacsvluchten), verdienen met name nog vermelding de talrijke pogingen van de omwonenden, met name ook via hun institutionele vertegenwoordiging, de Vereniging *Stop Awacs Overlast*:

- Acties, om garanties te krijgen tot het ontzien van de aantasting van hun leefomgeving, en
- tot het verkrijgen van passende compensatie voor reeds toegebrachte schendingen van leefbaarheid, zoals door de reeds sinds de jaren tachtig ondergane vluchten en de bomenkap van 2006.
- En acties om te komen tot voorkoming of beperking van overlast voor het toekomstige, met name door middel van het vaststellen van maxima en zones voor de piekbelastingen van de Awacs-vluchten.
- En tot slot het voorzien in afdoende isolatie.

Van deze acties verdienen – zonder aanspraak op volledigheid – vooral vermelding:

3 De procedures ter voorkoming en beëindiging van de NIMBY-kap

In januari 2006 werden, als eerder opgemerkt, in de Schinveldse bossen, in het verlengde van de start- en landingsbaan van Luchthaven Geilenkirchen, 6 ha bos gekapt met toepassing van de daarvoor bij bijzondere wet gecreëerde *Nimby-procedure*.

Hierdoor verkreeg de NATO-basis de mogelijkheid lager en langer te vliegen over het (op een na dichtstbevolkte) gebied van Nederland. Lager, als gevolg van het kappen van de bomen, en langer, als gevolg van het voltanken van de toestellen.

Het gevolg was begrijpelijkerwijze een verdere toename van de geluidsbelasting.

Naast de gemeenten Onderbanken en – daarmee instemmend andere gemeenten zoals Brunssum -, heeft de Vereniging Stop Awacs Overlast zich hardnekkig en met uiteindelijk succes tegen deze bomenkap verzet vanaf het Nimby-besluit van 2006 tot de vernietiging en intrekking ervan door de Raad van State in 2007 (herhaald en doorgetrokken in onder meer uitspraken van 2010 en 2016).

Met name in twee onherroepelijke uitspraken (van 18 juli 2007, nr. 200603057/1/R2, en 7 april 2010, nr. 200806952/1/R1) is door de Raad van State ondubbelzinnig uitgesproken, dat al sprake was van ontoelaatbare

overlast als gevolg van AWACS-vluchten zoals die door de Nederlandse Staat mogelijk gemaakt en toegelaten waren. Door de Raad van State werd uitgesproken, dat in de kernen Schinveld en Brunssum piekbelastingen van ten minste 99,9 dB(A) waren gemeten. Bovendien was niet betwist, dat reeds voorafgaand aan de NIMBY-procedure de geluidsoverlast ten gevolge van het vliegverkeer van en naar de basis in Geilenkirchen als zeer ernstig moest worden aangemerkt. 6 ha bos waren onrechtmatig gekapt, en de omstreken NIMBY-vrijstelling werd uiteindelijk in 2010 door de Raad van State zelf ingetrokken omdat de minister nog altijd niet aan de daartoe strekkende uitspraak van 2007 wilde voldoen. De vrijstelling werd derhalve door de Raad van State zelf ingetrokken, voor zover niet al rechtstreeks vernietigd was.

Maar herstel, isolatie, compensatie en schadevergoeding voor de omwonenden bleven ongeregeld. En de "verliezer" deed daar ook niets aan, maar duldde wel dat de geluidsoverlast nog toenam: van 99,9 tot 110 dB(A) en meer.

4 Na de bomenkap: verdere procedures van Vereniging Stop AWACS Overlast en omwonenden tegen de geluidsoverlast en ter bekoming van deugdelijke isolatie en compensatie

Maar alvorens weer te gaan procederen trachtte de Vereniging in goede harmonie te komen tot een leefbaarheidsfonds, middels een (met Schiphol en Maastricht) vergelijkbare '*Passende regeling*'. Een poging, die zoals hieronder beschreven, voor betrokkenen teleurstellend afliep wegens het aanmerken van de afwijzing van hun verzoek als een niet voor bezwaar of beroep vatbaar besluit van algemene strekking.

Vervolgens is door de Vereniging, zoals eveneens hieronder verder beschreven, overgegaan tot een verzoek om vermindering van de geluidsoverlast, met aansluitend bezwaar en beroep.

En toen de poging om te komen tot een '*Passende regeling*' voor betrokkenen teleurstellend afliep (als gezegd wegens het uiteindelijk zelfs door de Raad van State zelf aanmerken van de afwijzing daarvan als een niet voor bezwaar of beroep vatbaar besluit van algemene strekking: zie hierna, onder (b1)) zijn, als hieronder eveneens nader beschreven, 180 omwonenden (gebundeld en vertegenwoordigd door de Vereniging) noodgedwongen 180 individuele acties begonnen om te komen tot deugdelijke isolatie, schadevergoeding en andere compensatie voor de overlast: zie hierna.

5 Initiatief Vereniging tot '*Passende Regeling*'

Zoals dus door de hoogste rechter was vastgesteld, was de geluidsbelasting die de omwonenden van Vliegveld Geilenkirchen moesten ervaren, van een wel zeer bijzondere aard. Zulks was (en is) het gevolg van de ongewoon hoge piekbelasting van de militaire (NAVO) gebruikers van dit vliegveld, de bekende AWACS-toestellen. Deze produceren regelmatig piekwaarden van 80, 90 of

tegenwoordig zelfs 110 dB(A) of meer.

Een piekbelasting van deze buitengewone omvang is uiteraard veel zwaarwegender voor de ervaren overlast dan een (berekend) jaargemiddelde aan de hand van Ke-normen of andere abstracte criteria.

Toen de veroordeling uit 2007 van de bomenkap wegens een (zelfs daarvóór al) 'ondraaglijke overlast', in 2010 definitief was bekrachtigd met een tweede veroordelende uitspraak van de Raad van State, is aansluitend door de Vereniging Stop Awacs Overlast verzocht om een vergelijkbare '*Passende regeling*' als al op 28 april 2000 aan Luchthaven Maastricht was toegekend. Dit was gebeurd in artikel 16 van het *Interim-aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Maastricht* (IA-besluit), de z.g. '*Passende Regeling*', waarmee de Minister gevolg gaf aan een daartoe strekkende opdracht van de Raad van State.

In haar verzoek stelde de Vereniging mede namens haar leden de Staat uitdrukkelijk aansprakelijk voor de nog steeds voortdurende ernstige aantasting van persoon en goed van de omwonenden. De Vereniging kondigde primair de eis aan van herstel van hetgeen onrechtmatig was aangericht (de kap van 6 ha bos). Voorts vergoeding van de geleden schade. De slachtoffers van de bomenkap verkeerden in een tenminste zelfde soort situatie als eerder de omwonenden van Luchthaven Maastricht. De immateriële en materiële schade die geleden was door duizenden omwonenden gedurende tientallen jaren, was uiteraard eveneens zeer gevarieerd en zeer omvangrijk. De Vereniging meende zich daarom coöperatief te moeten opstellen voor een werkbare afhandeling; in ieder geval voor de immateriële schade; het '*leefbaarheidsleed*'. Voor een werkbare afhandeling deed zij daarom namens de omwonenden concrete voorstellen voor de wijze van regulering van de schade van de geluidsoverlast en bomenkap; het meest concreet op 29 augustus 2010 en op 9 mei 2011. Door de Vereniging is toen verzocht om een vergelijkbare '*Passende regeling*' als in 1998 door de Raad van State aan de Staat was opgelegd ten behoeve van de omwonenden van Luchthaven Maastricht. De voornaamste reden voor het doen van dit intermediaire voorstel was dus, dat de immateriële en materiële schade die geleden werd door duizenden omwonenden gedurende tientallen jaren, uiteraard zeer gevarieerd, doch buiten twijfel zeer omvangrijk was. Ter vereffening van deze immateriële en materiële schade van ieder individu, bedrijf en instelling afzonderlijk, zou een onoverzienbare arbeid moeten worden verricht. De Vereniging meende zich daarom in ieder geval voor de immateriële schade sterk te moeten maken voor een werkbare afhandeling. Zij meende die als gezegd te vinden in het eerder door de Raad van State zelf in een volgens haar zeer vergelijkbare aangelegenheid ontwikkelde model, de '*Passende Regeling*' die de Raad zelf bij uitspraak van 8 januari 1998 voor Luchthaven Maastricht had opgelegd ter regulering van het gedurende tientallen jaren ongezond blijvend van dat vliegveld.

De Vereniging werd evenwel in haar verzoek niet-ontvankelijk geacht. Haar bezwaar tegen de niet-ontvankelijkverklaring ervan door de Staatssecretaris, in beroep en in hoger beroep, werd in hoogste instantie door de Raad van State ongegrond bevonden (ABR 14 augustus 2013, nr. 201211495/1/A2).

De Vereniging had in beroep en hoger beroep betoogd, dat de aangevallen uitspraak onverenigbaar was met de regelingen die voor omwonenden van het luchtvaartterrein Maastricht en Schiphol wel waren getroffen.

De Raad van State ging hier helaas niet verder op in, maar overwoog, dat tegen een besluit, inhoudende een beleidsregel, geen bezwaar kan worden gemaakt en evenmin tegen de weigering om een beleidsregel vast te stellen en dat het hoger beroep 'derhalve' niet tot het oordeel kon leiden dat de rechtbank het tegen dat besluit gemaakte bezwaar ten onrechte niet-ontvankelijk had verklaard. Weliswaar had de Vereniging toepasselijkheid ingeroepen van een uitspraak van de Afdeling zelf (van 8 januari 1998, AB 1998, 194). Maar daar ging de Raad van State niet verder op in dan :

"In die uitspraak heeft de Afdeling, voor zover thans van belang, overwogen dat ter compensatie van het sinds 1978 ontbreken van een zonering voor de noordzuidbaan van het luchtvaartterrein Maastricht, hoewel de wetgever de plicht daartoe in het leven had geroepen, een passende regeling dient te worden getroffen. Deze overweging maakt echter geen deel uit van de beslissing van de uitspraak."

Omdat in verband met de aanwezigheid van de vliegbasis Geilenkirchen boven Nederlands grondgebied wél een geluidszone was vastgesteld en isolatiemaatregelen voor de binnen die zone gelegen woningen waren genomen, zag voormelde uitspraak volgens de Raad in zoverre niet op een vergelijkbaar geval. Dat die maatregelen volgens de Vereniging niet toereikend waren, deed daaraan niet af.

Derhalve kon volgens de Raad van State aan de aangehaalde uitspraak niet de betekenis worden gehecht, die de Vereniging daaraan toegekend wenste te zien.

6. Initiatief Vereniging tegen voortdurende geluidsoverlast

De geluidsoverlast nam na de bomenkap van 2006 nog exponentieel toe. Nadat een demonstratie tegen de Awacs door de Burgemeester van Den Haag was geweigerd, omdat die demonstratie een vergelijkbare geluidsoverlast van meer dan 88 dB (A) zou veroorzaken, verzocht de Vereniging de Minister van Defensie vervolgens om dan tenminste maatregelen te treffen die zouden leiden tot beëindiging van soortgelijke geluidsoverlast door AWACS-

vliegtuigen in Schinveld en Brunssum, en de geluidsoverlast ook daar te reduceren tot maximaal 88 dB(A) L_{Amax}.

De Vereniging voerde daartoe aan, dat reeds tot twee maal toe door de Raad van State was uitgesproken (op 18 juli 2007, nr. 200603057/1/R2, en op 7 april 2010, nr. 200806952/1/R1), dat in de kernen Schinveld en Brunssum piekbelastingen waren gemeten van ten minste 99,9 dB(A), en dat niet werd betwist dat deze geluidsoverlast ten gevolge van het vliegverkeer van en naar de basis in Geilenkirchen moest worden aangemerkt als zeer ernstig.

En feitelijk stond vast, dat die geluidsbelasting in de loop der jaren enkel nog was gestegen, tot wel boven de 110 dB(A). En zoals de Raad van State eerder al had vastgesteld, had de bomenkap er inderdaad ook toe bijgedragen, dat dit niveau nog was gestegen, wat door de Raad al onaanvaardbaar was genoemd, *"hoe gering die stijging ook mocht zijn"*.

Belangrijk lijkt bij dit alles welke geluidsvermindering mag worden verwacht van isolatie. Vastgesteld moest volgens de Vereniging in ieder geval worden, dat de ook aangebrachte isolatie weliswaar de overlast (iets) terugdrong, maar die niet wegnam of aanvaardbaar had gemaakt.

Resumerend achtte de Vereniging een reële zone nodig waarbinnen meermalen een jaarbelasting van 40 Ke of meer was vastgesteld, en/of waarbuiten een piekbelasting van meer dan 85 dB(A) was gemeten, als een minimale contour voor een regeling die moest voorzien in én isolatie, én een passende financiële vergoeding, omdat dit al die jaren niet was gebeurd.

Op haar intermediaire voorstellen en aanbod heeft de Vereniging geen enkele positieve reactie ontvangen van Minister en Staatssecretaris. In het overleg met de departementsvertegenwoordigers en in de daarop volgende procedures geen enkele aandacht geschonken aan haar voorstellen op dit punt.

Bij besluit van 14 augustus 2012 wees de minister van Defensie haar verzoek formeel af, en bij besluit van 22 maart 2013 verklaarde zij het door de Vereniging daartegen gemaakte bezwaar ongegrond. De rechtbank verklaarde bij uitspraak van 20 januari 2015 het door de Vereniging daartegen ingestelde beroep ongegrond.

Maar in 2016 verklaarde de Raad van State wel op 23 maart het hoger beroep **gegrond** (Uitspraak 201500881/1/A4) van de van de bezwaar makende partijen en beval zij een schaderegeling te onderzoeken.

De Raad vernietigde de uitspraak van de rechtbank en verklaarde alsnog het beroep bij de rechtbank gegrond, onder vernietiging ook alsnog van afwijzende besluit van de minister van 22 maart 2013, en onder veroordeling van deze in de kosten.

De Vereniging had betoogd, dat de rechtbank had miskend dat de minister de bevoegdheid had om maatregelen te treffen ten aanzien van het maximale geluidsniveau dat werd veroorzaakt door de AWACS-vliegtuigen. De minister kon zich volgens haar niet verschuilen achter in NATO-verband aangegane verplichtingen om AWACS-vliegtuigen op Nederlands grondgebied toe te laten, omdat Nederland over haar eigen luchtruim bevoegd blijft.

De Vereniging had zich daarbij onder meer beroepen op de *NAVO-binnenvliegeregeling* (Stcrt. 1987, 218), op grond waarvan alle militaire luchtverkeer de Nederlandse regels ter beperking van geluidshinder diende na te leven en op grond waarvan de minister een toestemming om aan het luchtverkeer deel te nemen, kon intrekken of wijzigen.

De Raad van State overwoog, dat de minister op grond van artikel 1, tweede lid, van deze binnenvliegeregeling bevoegd was de in het eerste lid bedoelde toestemming in te trekken, te wijzigen of aan voorwaarden te onderwerpen. Deze voorwaarden konden ook worden gesteld ter beperking van de door de AWACS-vliegtuigen veroorzaakte geluidshinder.

Uitdrukkelijk had de Vereniging op deze bevoegdheid gewezen, maar de minister was hier niet concreet op ingegaan. Volstaan was met de onjuiste overweging, dat geen wettelijke instrumenten bestonden voor regulering van het geluid.

Naar het oordeel van de Afdeling echter had de minister inzichtelijk moeten maken:

- wat het afwegingskader van artikel 1, tweede lid, was,
- welke belangen over en weer bij de afweging konden worden betrokken en
- welke belangenafweging aan de afwijzing van het verzoek ten grondslag lag.

Zo was in het besluit niet, dan wel onvoldoende, ingegaan op

- het aantal gehinderden,
- de mate van ondervonden geluidshinder en
- de kosten en consequenties van mogelijke maatregelen ter beperking van geluidshinder.

Conclusie van de Raad van State was, dat het besluit van 22 maart 2013 in strijd was met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb omdat het niet berustte op een deugdelijke motivering, en dat de rechtbank 'dit niet had onderkend'.

Dit betekende, dat de minister opnieuw moest beslissen op het bezwaar van de Vereniging tegen het besluit van 14 augustus 2012.

Dat ook daarvan niets terecht is gekomen, wordt hierna verder behandeld, gelijktijdig met het lot van de gelijktijdige acties van omwonenden voor isolatie, compensatie en schadevergoeding.

7 Acties omwonenden voor isolatie, compensatie en schadevergoeding

Eenzelfde ministerieel lot trof alle acties van de omwonenden om bescherming te krijgen in de vorm van isolatie, compensatie voor de verminderde leefbaarheid, en vergoeding voor alle materiële en immateriële schade, waaronder de zgn. 'Europese boete' wegens overschrijding van de redelijke procestermijnen.

Ook daarvoor was, met indringende argumentatie, langdurig geprocedeerd.

Zoals eerder beschreven, was al in 1982, op grond van herziene berekeningen van het NLR gestart met het isoleren van 141 woningen, welke werkzaamheden in 1985 werden afgerond. In datzelfde jaar werden in de Verenigde Staten vliegtuigen van het type Boeing 707 en DC 10 zelfs niet langer meer toegelaten. Iets, dat overigens pas in 1992 werd gevolgd door een richtlijn van de raad van Europese Gemeenschappen ter beperking van de exploitatie van deze en andere Boeings en vliegtuigen, met aankondiging dat deze op termijn zou worden verboden het Europees luchtruim binnen te vliegen (richtlijn 92/14/EEG).

Eerder was echter al inschakeling van de Raad van State noodzakelijk gebleken, en wel bij de isolatie van 1982. Die actie werd door de rechter niet in orde bevonden wegens het ontbreken van houvast in de daarbij toegepaste Ke-zonering in de Nederlandse luchtvaartwetgeving: zie ABR 11 mei 2001, nrs. 199900330/1 e.v. inzake *e.a.* voor deze in Duitsland gelegen thuishaven van de overlast veroorzakende NAVO-vliegtuigen (AWACS).

De Raad van State had toen al geconstateerd, dat voor dit vliegveld door Nederland geen (Ke-)zones op grond van de Luchtvaartwet konden worden vastgesteld. Voorts was bij die uitspraken uitgemaakt, dat, bij gebreke van gelding van de nationale luchtvaartwetgeving, weliswaar ter regulering van de geluidsbelasting van luchthaven Geilenkirchen een zone was vastgesteld bij het *Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg* (dat gebaseerd was op de - niet voor vliegvelden geschreven - *Wet op de geluidhinder*, art. 108), maar het gebied waarbinnen geluidwerende voorzieningen moesten worden getroffen, kon toch reeds op grond hiervan niet worden toegepast, dat het aantal vliegbewegingen niet door de nationale overheid kon worden beïnvloed.

Nu het te isoleren gebied reeds niet kon worden bepaald op grond van een zonering die niet kon worden gehandhaafd, kon bij de toepassing van het beleid ter zake van het treffen van geluidwerende voorzieningen voor die zonering dus niet worden uitgegaan van de in het Besluit opgenomen zone, maar diende volgens de Afdeling voor het treffen van geluidwerende voorzieningen te worden uitgegaan van de *'reële contour'*.

Voor Vliegveld Geilenkirchen kon dus voor de vaststelling van die zone niet worden uitgegaan van een *vooraf bepaalde (berekende)* zone zoals wel geschiedde bij de nationale luchtvaartwetgeving, doch moest dit geschieden middels een *'reële contour'* zoals die feitelijk was gevlogen – en voor de nabije toekomst te verwachten. Ook bij een analogische toepassing in dat besluit diende voor isolatie derhalve te worden gezien welke woningen op grond van *daadwerkelijke waarneming* en niet op grond van *berekeningen* waren gelegen binnen de feitelijk gevlogen – en voor de nabije toekomst te verwachten contour.

Aldus de Raad van State reeds in 2001.

Mitsdien lijkt het op het eerste gezicht wel voor de hand liggend dat, zoals gezegd, soortgelijk als reeds het geval was geweest bij Luchthaven Maastricht, ook in het geval van Vliegveld Geilenkirchen voor isolatie was uitgegaan van de woningen die gelegen waren binnen een 40 Ke-zone. Een zone die hier dan wel *reëel* moest worden vastgesteld, en niet *berekend op aannames*). Maar omdat piekbelasting wel heel bijzonder is, moest tenminste toch óók een maatstaf worden gehanteerd op grond van *dB(A)*, hetgeen in het zoneringsbesluit van 1982 dan ook geschiedde bij slaapkamerisolatie voor woningen die buiten de aangenomen 35 Ke-zone lagen maar wel een nachtelijke overlast kenden van meer dan 80-90 dB(A).

Nog tijdens de bomenkap van 2006, op 22 februari 2006, zegde de Staatssecretaris van VROM aan de Tweede Kamer toe, dat hij haar zijn bevindingen zou doen toekomen over de relatie tussen isolatie en piekbelasting.

Na de eerste bomenkap van 6 ha. voldeed Staatssecretaris | aan deze toezegging in een brief van 21 december 2006 (Tweede Kamer 2006-2007, 30 800 XI, nr. 69). Wegens het grote gewicht daarvan wordt zijn boodschap hier in haar geheel herhaald:

"Hierbij doe ik u mijn bevindingen toekomen over de relatie tussen isolatie en piekbelasting, zoals toegezegd tijdens het AO van 22 februari jl. (Kamerstuk 30 300 XI, nr. 98) over de NAVO-basis Geilenkirchen.

Allereerst wil ik melden dat er in de jaren '80 bij de ingebruikname van de vliegbasis Geilenkirchen voor AWACS reeds een uitgebreid isolatieprogramma

is uitgevoerd. Tijdens dit programma is al rekening gehouden met de hoge belasting in de gemeente door in een breder gebied en met hogere isolatiewaarden te isoleren dan nadien voor de Nederlandse luchtvaartterreinen wettelijk is vastgelegd. Binnen de 35 Ke heeft er woningisolatie plaatsgevonden en in een strook daarbuiten slaapkamerisolatie vanwege optreden piekniveau's. Normaal gezien worden er voor burgerluchtvaartterreinen en voor militaire luchtvaartterreinen alleen woningen binnen de 40 Ke geïsoleerd.

Om geluidwaarden terug te brengen tot een waarde van 30 á 40 dB (A) (hoorbaar maar geen verstoring van communicatie), is een **isolatiewaarde van zo'n 50 à 60 dB (A)** nodig. Dit omdat de geluidpieken gemiddeld een hoogte van **90 dB (A)** bereiken.

Dit is een zware ingreep die met normale bouwkundige toepassingen niet is te bereiken; **gewoonlijk wordt er een isolatiewaarde van 30 tot maximaal 40 dB (A) gerealiseerd.** Verwacht wordt dat de meeste woningen niet geschikt zijn voor dit soort aanpassingen. **De maatregelen zijn dermate zwaar dat al snel gedacht zal worden aan sloop en herbouw.**

Maatregelen die genomen zouden moeten worden zijn

- het aanbrengen van nieuwe kozijnen,
- het vervangen van ramen met extra zware beglazing,
- het vervangen van muren,
- een extreme vorm van mechanisch ventileren en
- het vervangen van het dak.

De aanpassingen aan de woningen zijn zo ingrijpend dat er **sprake zal zijn van een soort bunker of aquarium waarin wordt geleefd.**

Ook brengen deze vergaande maatregelen erg hoge kosten met zich mee. Een schatting van deze kosten kan als volgt worden gemaakt. Omdat al snel gedacht wordt aan nieuwbouw zal het piekisoleren van één huis op circa

200. 000 euro neerkomen (gemiddelde prijs van een huis). Het aantal woningen dat blootgesteld wordt aan piekniveau's van 90 dB (A) kan worden afgeleid van het aantal huizen dat geïsoleerd is in de jaren 80 (dat wil zeggen met de normale isolatiewaarde van 30 tot maximaal 40 dB (A)). Dit zijn er 275. **Het isoleren van deze 275 huizen zou neerkomen op 55 miljoen euro.**

Hierbij moet worden opgemerkt dat het mogelijk is dat er zowel binnen de 35 Ke zone als in de strook buiten de 35 Ke huizen zijn bijgebouwd. Mocht dit het geval zijn, dan zullen deze huizen ook slechts 30 tot 40 dB (A) geïsoleerd zijn en

*zodoende ook herbouwd moeten worden waardoor de eerder **genoemde kosten weer zullen toenemen.***

Uiteraard betreft dit een zeer voorlopige eerste schatting van de kosten. Een werkelijke schatting kan alleen verkregen worden na vaststelling van de criteria en een verkenning ter plaatse naar aard en type van de voorkomende woningen.

*Alles overziend ben ik van mening **dat isoleren op piekbelasting geen oplossing is voor de geluidssituatie in de gemeente Onderbanken.***

Toen is het stil geworden. Er is in Onderbanken nooit meer geïsoleerd; zelfs niet na veroordelende uitspraken van de Raad van State in 2007, 2008, 2010, 2012 en 2016.

8. Omslag van de Raad van State

Op 30 januari 2019 zijn onverwacht twee (gezien de zojuist geciteerde jurisprudentie wat minder begrijpelijke) uitspraken gedaan door de Raad van State: op de hoger beroepen van de Minister van Defensie tegen de Vereniging Stop Awacs Overlast, en van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu tegen de 180 omwonenden.

Twee jaar daarvóór was nog bij een uitspraak van 23 maart 2016 (nr. 201500881/1/A4, ECLI:NL:RVS:2016:797) aan de *Minister van Defensie* opgedragen:

"(...)

"4. De vereniging betoogt dat de rechtbank heeft miskend dat de minister de bevoegdheid heeft om maatregelen te treffen ten aanzien van het maximale geluidsniveau veroorzaakt door de AWACS-vliegtuigen. Zij wijst onder meer op de NAVO-binnenvliegeregeling (Stcrt. 1987, 218) op grond waarvan de minister toestemming om aan het luchtverkeer deel te nemen kan intrekken of wijzigen en op grond waarvan het militair luchtverkeer de regels ter beperking van geluidshinder door militaire luchtvaartuigen dient na te leven. De minister kan zich volgens haar niet verschuilen achter in NAVO-verband aangegane verplichtingen om AWACS-vliegtuigen op Nederlands grondgebied toe te laten, omdat Nederland bevoegd blijft over haar eigen luchtruim.

(...)

De vereniging heeft in bezwaar uitdrukkelijk gewezen op deze bevoegdheid. De minister is hier in het besluit van 22 maart 2013 echter niet concreet op ingegaan. In dit verband is volstaan met de overweging dat geen wettelijke instrumenten bestaan voor regulering van het geluid. Naar het oordeel van de Afdeling had de minister in dat besluit inzichtelijk moeten maken wat het

afwegingskader van artikel 1, tweede lid, is, welke belangen over en weer bij de afweging kunnen worden betrokken en welke belangenafweging aan de afwijzing van het verzoek ten grondslag ligt. Zo is in het besluit niet dan wel onvoldoende ingegaan op het aantal gehinderden, de mate van ondervonden geluidhinder en de kosten en consequenties van mogelijke maatregelen ter beperking van geluidhinder. Weliswaar heeft de minister ter zitting een aantal voor de besluitvorming relevante factoren genoemd, doch deze factoren komen niet dan wel onvoldoende tot uiting in de besluiten van 14 augustus 2012 en 22 maart 2013.

De conclusie is dat het besluit van 22 maart 2013 in strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb niet berust op een deugdelijke motivering. De rechtbank heeft dit niet onderkend.

Het betoog slaagt.

4.3. Het hoger beroep is gegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden vernietigd, voor zover daarbij het beroep tegen het besluit van de minister van Defensie van 22 maart 2013 ongegrond is verklaard. Doende hetgeen de rechtbank had behoren te doen, zal de Afdeling dat beroep gegrond verklaren en het besluit van 22 maart 2013 wegens strijd met artikel 7:12, eerste lid, van de Awb vernietigen. Dit betekent dat de minister opnieuw moet beslissen op het bezwaar van de vereniging tegen het besluit van 14 augustus 2012."

En overigens op 13 april 2016 (nr. 201504954/1/A2, ECLI:NL:RVS:2016:963) oordeelde de uitspraak van een andere meervoudige kamer van de Raad van State in het hoger beroep van de 180 omwonenden tegen de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu geoordeeld:

"Ter zitting van de Afdeling heeft de staatssecretaris te kennen gegeven dat [appellant] en anderen op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 (hierna: de Beleidsregel) een verzoek om schadevergoeding kunnen indienen. Volgens artikel 2, eerste lid, van de Beleidsregel kent de minister van Infrastructuur en Milieu aan degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van de rechtmatige uitoefening door of namens de minister van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid of taak op verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Dit artikellid komt overeen met artikel 2, eerste lid, van de daaraan voorafgaande Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 (hierna: de Regeling). In de artikelsgewijze toelichting bij de Regeling (Staatscourant 1999, nr. 172, p. 8) is vermeld dat deze algemene regeling terugtreedt, indien een specifieke wettelijke regeling of beleidsregel voorziet in vergoeding van de gestelde schade. Indien de gestelde schade niet onder een specifieke wettelijke regeling of beleidsregel valt, is het mogelijk ter zake van de schade een beroep te doen op de algemene regeling van de Beleidsregel.

De staatssecretaris heeft, gelet op het voorgaande, het verzoek van [appellant] en anderen ten onrechte niet opgevat als een verzoek om toepassing van de Regeling. Dat, zoals de staatssecretaris ter zitting van de Afdeling terecht heeft aangevoerd, voor een succesvol beroep op de Regeling is vereist dat de verzoeker schade lijdt of zal lijden als gevolg van de rechtmatige uitoefening door of namens de minister van Infrastructuur en Milieu van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid of taak, laat onverlet dat, indien in een voorkomend geval niet aan dat vereiste is voldaan, een tegen de afwijzing van een verzoek gemaakt bezwaar niet op deze inhoudelijke grond niet-ontvankelijk kan worden verklaard. De staatssecretaris had, gelet op artikel 3:2 van de Awb, [appellant] en anderen in de gelegenheid behoren te stellen te specificeren van welke rechtmatige uitoefening door of namens - een rechtsvoorganger van - de minister van Infrastructuur en Milieu van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid of taak de gestelde schade een gevolg is. In de omstandigheden van dit geval lag het op de weg van de staatssecretaris zo nodig zelf nader te onderzoeken of een rechtmatige taak- of bevoegdheidsuitoefening tot de door [appellant] en anderen gestelde overlast kan hebben geleid. De staatssecretaris heeft dat ten onrechte nagelaten.

Het betoog slaagt.

6. Het hoger beroep is gegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden vernietigd. Doende hetgeen de rechtbank zou behoren te doen, zal de Afdeling het door [appellant] en anderen tegen het besluit van 13 mei 2013 ingestelde beroep gegrond verklaren en dat besluit, wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb, vernietigen. De staatssecretaris dient met inachtneming van de overwegingen van de uitspraak van de Afdeling opnieuw op het door [appellant] en anderen tegen het besluit van 15 maart 2013 gemaakte bezwaar te beslissen."

Deze uitspraak van 13 april 2016 op het hoger beroep van de 180 omwonenden was een wel zeer principiële; een uitspraak die breed de aandacht had getrokken in wetenschappelijke kringen, en die onder meer werd besproken in Gst. 2016/108 met annotatie van ; AB 2016/364 met annotatie van ; JB 2016/107 en JOM 2016/297.

Volstrekt onverwacht en even merkwaardig was dan ook dat de Raad van State nog geen drie jaar later volledig om ging: nu paste het door Defensie eenzijdig opleggen van beperkingen aan het gebruik van het Nederlandse luchtruim door bondgenoten plotsklaps niet meer bij de verdragsrechtelijke verplichtingen tot wederzijdse hulp en bondgenootschappelijke samenwerking. Het zou ook kunnen leiden tot wederkerige beperkingen voor het vliegen van Nederlandse militaire vliegtuigen in andere NAVO-landen. De

minister had bij afweging van de betrokken belangen nu ineens terecht *"doorslaggevend gewicht toegekend aan de bovenvermelde militaire en bondgenootschappelijke belangen"* zo luidde het nu in de uitspraak van de Raad van State van 30 januari 2019 (2017083842A1; niet afzonderlijk in ECLI gepubliceerd).

Ook de bewindsvrouwe van Infrastructuur en Milieu had de haar veroordelende uitspraak uit 2016 in die drie jaar nog niet uitgevoerd, zelfs niet toen zij op 6 september 2017 weer werd veroordeeld door Rechtbank Limburg: met precies dezelfde argumenten en nog krachtiger bewoordingen als door de Raad van State in 2016 waren gebezigd.

Het Ministerie van I en M was hiertegen in hoger beroep gegaan. En op 30 januari 2019 oordeelde de Raad van State nu op dit hoger beroep (eveneens volstrekt tegengesteld aan de eigen veroordelende uitspraak van nog geen drie jaar geleden) en de daaraan voorafgaande van 2007, 2008 en 2010). Nu luidde het:

'24. De minister heeft aanvullend onderzoek gedaan naar de vraag of een andere rechtmatige taak- of bevoegdheidsuitoefening tot de door [appellant sub 2] en andere gestelde schade kan hebben geleid. Volgens de minister heeft de rechtbank ten onrechte geoordeeld dat dit onderzoek te beperkt is geweest.

25. Daartoe stelt de minister dat hij is ingegaan op de vraag of hij over een publiekrechtelijke taak of bevoegdheid beschikt op grond waarvan hij kan optreden tegen de door AWACS-toestellen veroorzaakte piekbelasting. Voor piekbelasting geldt geen wettelijke normering. Piekgeluid wordt wel meegenomen in de wettelijk voorgeschreven berekening van geluidbelasting van het vliegverkeer. Het gaat hierbij om equivalente, lange tijd gemiddelde geluidniveaus. In 1994 is op grond van de Wet geluidhinder het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg vastgesteld. De geluidzone voorziet in verschillende contouren, variërend van 60 Ke tot 35 Ke. De minister monitort of de vastgestelde geluidzone niet wordt overschreden. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum beoordeelt jaarlijks of de feitelijke geluidbelasting binnen de vastgestelde geluidzone is gebleven. Uit de jaarlijkse rapportages blijkt dat de 35 Ke-contour niet is overschreden in de afgelopen jaren. Dat is alleen anders in een klein deel van onbewoond gebied dat ligt tussen de bebouwing van Schinveld en de grens met Duitsland.

26. Anders dan de rechtbank, is de Afdeling van oordeel dat de minister met het besluit van 21 juli 2016 heeft voldaan aan de opdracht gegeven in de uitspraak van de Afdeling van 13 april 2016. De minister heeft onder verwijzing naar artikel 2 van de Beleidsregel toereikend gemotiveerd dat de Beleidsregel geen grondslag vormt voor het toekennen van

nadeelcompensatie. Aan het verzoek om schadevergoeding kan geen schadeveroorzakend besluit of handeling van de minister ten grondslag worden gelegd. Op grond van de NAVO-binnenvliegeregeling en de daaraan ten grondslag liggende regelgeving komt aan de minister geen taak of bevoegdheid toe bij de toepassing van deze regeling. Evenmin is de minister als lid van de Commissie AWACS Limburg betrokken bij beslissingen over de toepassing van deze regeling. De minister heeft voorts aangegeven niet te beschikken over een bevoegdheid om op te treden tegen piekbelasting door overvliegende AWACS toestellen. De minister stelt zich voorts terecht op het standpunt dat de Beleidsregel geen grondslag biedt voor een aanspraak op nadeelcompensatie voor geluidoverlast als gevolg van het vaststellen van het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg.

27. Het hoger beroep van de minister is gegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden vernietigd. Doende hetgeen de rechtbank zou behoren te doen, zal de Afdeling het door [appellant sub 2] en anderen tegen het besluit van 21 juli 2016 ingestelde beroep ongegrond verklaren. De gronden die [appellant sub 2] en anderen hebben aangevoerd tegen het besluit van 21 juli 2016 leiden niet tot een ander oordeel."

Bij deze uitspraak, ECLI:NL:RVS:2019:234, werd dus volledig aangesloten bij de andere, gelijktijdige uitspraak inzake het hoger beroep van Defensie. Even onverwacht werden nu door de Raad van State alle claims op isolatie, vermindering van piekbelasting, schadevergoeding en termijnboetes afgewezen: enkel omdat het NATO-belang volgens Defensie de overlast vorderde.

Geen verdragsrechtelijke of anderszins volkenrechtelijke rechten van mens en burger zijn meer genoemd.

Deel D: Samenvattende Zienswijze en Conclusies gemeente Beekdaelen

De concept Luchtvaartnota 2020-2050 gaat ten onrechte geheel voorbij aan de problematiek van het zeer frequente luchtvaartverkeer van de AWACS door de NATO vanuit Duitsland boven Nederland; met name boven de zeer dichtbevolkte "oude mijnstreek" en een deel van Zuid-Limburg. Dit heeft voortdurend geleid tot juridische procedures met voorbijgaan aan voorstellen van de gemeente en de omwonenden om te komen tot leefbaarheid, isolatie en compensatie, bijvoorbeeld in de vorm van de Passende Regeling van Luchthaven Maastricht of de Leefbaarheidsfondsen van Schiphol en Eindhoven. Elke vorm van zekerheid en rechtsbescherming wordt de inwoners al sinds de jaren tachtig onthouden. De oude NIMBY-procedures zijn al in 2007 geëindigd met einduitspraken van de hoogste bestuursrechter, de Raad van State, telkens in meervoudige kamer, waarbij de NIMBY-maatregelen van de Minister zijn ingetrokken of vernietigd en een piekbelasting van 99 dB(A) onaanvaardbaar is genoemd.

Na verzet van Defensie om hieraan gevolg te geven is deze uitspraak in 2010 gevolgd door een volgende uitspraak, die de eerste volledig bevestigde. Ook in de uitspraken van 2016 en die van 2017 van Rechtbank Limburg wordt nog uitgegaan van deze uitspraken van 2007/2010.

Na de onherroepelijke en in hoogste instantie gedane uitspraak van 2007 brandde de strijd niettemin op andere fronten weer los, en wel met een hoger beroep van Defensie tegen het Bestemmingsplan Buitengebied van Onderbanken. Defensie eiste opname van een invliegfunnel; de gemeente wenste te volstaan met een kapvergunningsstelsel ter beoordeling van het College, waarin alle relevante belangen zouden kunnen worden meegewogen en niet enkel de vliegbelangen van de NATO.

De gemeente is in het gelijk gesteld door de provincie. Ook tegen die uitspraak is Defensie in beroep gegaan bij de Raad van State. Bij uitspraak van 2008 is de Minister in deze zaak in het ongelijk gesteld en is het bestemmingsplan van de gemeente gehonoreerd.

Niettemin heeft het Ministerie van Defensie al deze uitspraken van de hoogste bestuursrechter nooit geaccepteerd, en er nooit gevolg aan willen geven. Dit heeft bij herhaling geleid tot volgende procedures van de Vereniging van de omwonenden. Deze hebben uiteindelijk geleid tot uitspraken van meervoudige kamers van de Raad van State, waarbij de Staat in 2016 expliciet is bevolen om maatregelen te nemen om de geluidsbelasting

terug te brengen, en de schadeclaims en verzoeken om isolatie van de omwonenden eindelijk eens daadwerkelijk in behandeling te nemen.

Ook na de uitspraken van 2016 en 2017 heeft de Minister "geweigerd" deze uit te voeren, hetgeen weer eindeloze procedures tot gevolg heeft gehad.

Daarin werden de omwonenden volledig in het gelijk gesteld door de Limburgse rechtbank, die in 2017 de uitspraken van de Raad van State van 2016 onderschreef.

Dit alles werd de omwonenden en hun Vereniging op 30 januari 2019 onverwacht ontnomen door twee gelet op het vorenstaande moeilijk te begrijp uitspraken. Deze zijn onverenigbaar met de opdrachten van de hoogste bestuursrechter in de eigen uitspraken van 2016, en zij zijn onmogelijk te rijmen met eerdere uitspraken en met uitspraken in vergelijkbare gevallen als inzake Luchthaven Maastricht. Het zijn uitspraken die leefbaarheidseisen, fundamentele rechten van mens en leefmilieu, negeren. De gemeente acht dit onaanvaardbaar in het post-Coronatijdperk en de toenemende weerstanden tegen discriminatie alsmede het recent wel gebleken respect van de hoogste bestuursrechters en burgerlijke rechters voor verdragsrechtelijke en mensenrechtelijke fundamentele rechten.

Een adequaat leefbaarheidsfonds dat rekening houdt met de aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving is noodzakelijk. Deze ruimte wordt in deze nota niet gegeven.

De gemeente Beekdaelen wil daarom dat met deze Zienswijze wordt voorzien in deze leemte.

Meer in het algemeen wenst zij dat een oplossing wordt gevonden voor de escalatie van conflicten en procedures in deze tussen centrale en decentrale overheden, die tot op de dag van vandaag voortduurt, met kostbare procedures tot gevolg die eigenlijk nergens meer over gaan, zoals het nu nog lopende beroep van het ministerie van Defensie bij de Raad van State inzake ons bestemmingsplan bedrijventerrein de Rode Beek.



Aan: Het Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 577350

Contact: ...
Telefoon: 14 043

VERZONDEN 8 JUL 2020

Datum: 8 juli 2020
Onderwerp: Zienswijze in kader van de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050
Bijlagen: geen

Geachte Minister

,

De per 15 mei 2020 bekendgemaakte ontwerp-luchtvaartnota 2020-2050 kent een
zienswijzeperiode die loopt vanaf 29 mei 2020 tot en met 9 juli 2020.
De gemeente Meerssen wil graag van deze mogelijkheid gebruik maken.

Waardering.

Hoewel het usance is om bij het maken van zienswijzen de nadruk te leggen bij het
plaatsen van opbouwende kritische kanttekeningen, verdient de ontwerp-nota
oprechte waardering voor het feit dat de nota een fundamenteel andere insteek kent
dan de oude luchtvaartnota uit 2009. Richtte de oude luchtvaartnota zich nog in
hoge mate - weliswaar onder voorwaarden - op het creëren van groeicapaciteit voor
de luchtvaart, thans is de prioritering verschoven naar het primair handhaven op
randvoorwaarden, hetgeen betekent dat de groei van het aantal vliegbewegingen
pas mogelijk is nádat aan de randvoorwaarden is voldaan.

De in de ontwerp-nota geformuleerde randvoorwaarden op de terreinen van
veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid passen binnen de al jaren groeiende
maatschappelijke opvattingen in de Nederlandse samenleving.

Het doet de gemeente deugd dat een groot deel van de aanbevelingen van de
rapporten van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur van april 2019 ("
Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvliegroute") en de proefcasus Eindhoven Airport
van 15 april 2019 zijn overgenomen in de ontwerpnota.

Desondanks geeft de ontwerp-nota aanleiding tot het maken van enkele kritische
kanttekeningen.

Redactionele onduidelijkheid.

Allereerst een kanttekening van redactionele aard.

Vanwege de gekozen opbouw van de nota komt een breed scala aan onderwerpen
in steeds andere bewoordingen op meerdere plaatsen terug. Hoewel herhaling een
kracht-bijzettend element kan zijn leidt de hier gekozen opbouw eerder tot

Gemeente Meerssen

Bezoekadres:
Bestuurscentrum
Markt 50
6231 LS Meerssen

Telefoon 14 043
Fax 043-3648100

Postadres:
Postbus 90
6230 AB Meerssen

info@meerssen.nl
www.meerssen.nl

KVK-nummer:





onduidelijkheid.

Hierbij wordt met name bedoeld op de in de nota genoemde randvoorwaarden die door de verschillende woordkeuzen in de diverse passages aan herkenbaarheid hebben ingeboet.

Een meer gestructureerde en doelgerichte opbouw, die bijvoorbeeld is gehanteerd in het eerder genoemde rapport van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, zou in dezen de duidelijkheid en inzichtelijkheid ten goede zijn gekomen.

Het ALARA-beginsel.

Genoemde redactionele kanttekening heeft een direct gevolg voor de beantwoording van de vraag in hoeverre de Minister in de nota de aanbeveling van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft overgenomen om met betrekking tot de te formuleren randvoorwaarden op o.a. de terreinen van milieu, leefbaarheid en duurzaamheid het ALARA-beginsel toe te passen.

De toepassing van dit ALARA-beginsel (as low as reasonably achievable; zo laag als redelijkerwijs mogelijk) dwingt temeer daar luchthavens in Nederland, anders dan andere bedrijven geen omgevingsvergunning hoeven aan te vragen.

Wanneer de verschillende passages omtrent de geformuleerde randvoorwaarden in elkaars samenhang worden gezien kan de indruk ontstaan dat de ALARA-beginselen enigszins verzwakt zijn weergegeven. De gemeente Meerssen vraagt het Ministerie duidelijkheid aangaande de onverkorte toepassing van het ALARA-beginsel.

Sturing op reizigersgedrag.

In de ontwerpnota wordt de coronacrisis even genoemd, waarbij wordt opgemerkt dat de ambities ten aanzien van veiligheid, verbondenheid, leefbaarheid en klimaat overeind blijven.

De gemeente Meerssen sluit echter niet uit dat de met de coronacrisis gepaard gaande nevenbijwerkingen van duidelijke luchtverbetering, verlaging van filedrukke, gespreid werken, verminderde geluidsoverlast e.d. wel degelijk invloed zullen hebben op een hernieuwde en diepgaandere maatschappelijke discussie over de leefbaarheid in Nederland.

In dit verband hecht de gemeente Meerssen aan een duidelijke prioritering van beïnvloeding van reizigersgedrag. Met de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur zijn wij van mening dat sturing op gedrag van reizigers, ook in de luchtvaart, heel gebruikelijk dient te zijn als sprake is van negatieve externe effecten. In dit verband staat de gemeente Meerssen een intensieve landelijke campagne voor op het inzetten van bewustwording van de negatieve gevolgen van vliegen op de leefomgeving. Ons inziens ook een uitgelezen kans om treinvervoer binnen Europa tot een afstand van 800 km als alternatief aantrekkelijk te maken en te promoten.

In de periode vóór de coronacrisis is het aantal passagiersvluchten enorm toegenomen. De lage prijsstelling van de vliegtickets is hier van doorslaggevende betekenis. Zulks is alleen mogelijk vanwege het feit dat de luchtvaart vrijgesteld is van diverse belastingen. De gemeente Meerssen is van mening dat ook binnen de luchtvaart het principe van "de vervuiler betaalt" dient te worden gehanteerd. Van een uitzonderingspositie kan geen sprake meer zijn.

De mogelijke invoering per 1 januari 2021 van een belasting op vliegtickets is qua hoogte onvoldoende, temeer daar het doel van deze vliegtax - zo ook in de ogen van de Raad voor de Leefbaarheid en Infrastructuur - enkel gericht is op het aanvullen van de algemene middelen en niet gericht is op een daadwerkelijke beïnvloeding van reisgedrag.



De gemeente Meerssen bepleit een dusdanig hoge prijsstelling dat deze effect heeft op het gedrag van de reiziger.

Verder is de gemeente Meerssen van mening dat net zoals in andere sectoren accijns dient te worden geheven over luchtvaartbrandstof en vraagt het rijk zich bij de EU alsook bij de ICAO sterk te maken voor de introductie van een kerosine-accijns.

Cumulatieve en eenduidige normstelling.

In de ontwerpnota wordt duidelijk gemaakt dat sturing van het luchtvaartbeleid niet meer plaatsvindt op basis van het aantal vliegbewegingen maar op grond van milieu-grenswaarden. De gemeente Meerssen wil dat daarnaast een nieuwe hindernorm wordt ontwikkeld voor de beleving van geluid die - meer dan de huidige normen - aansluit bij de daadwerkelijke beleving van geluidsoverlast bij omwonenden. En waarbij strikte handhaving met sanctionering als de grenswaarden doelstellingen worden overschreden wordt toegepast. De Wet luchtvaart biedt de mogelijkheid om bestuurlijke boetes op te leggen, waarbij meteen bij de eerste overtreding al bestraft kan worden, hetgeen de gemeente Meerssen bepleit.

Op dit moment is sprake van een diversiteit in normstellingen voor de bepaling van geluidhinder. Zo is sprake van afwijkende normeringen voor onder meer snel-, spoorwegen, luchtgebonden en grondgebonden geluidsoverlast. De gemeente pleit voor een eenduidige cumulatieve normstelling die recht doet aan hoe de geluidsbelasting zich daadwerkelijk voor de bewoners manifesteert. Aan de oeverloze discussies over wat de daadwerkelijke geluidsbelasting is - met ook nog eens verschillend meetinstrumentarium - dient een einde te komen. Daarbij dient ieder vliegveld over een voldoende aantal, genoegzaam gespreid en gestandaardiseerde meetapparatuur te beschikken, waarvan de resultaten niet multi-interpretabel zijn en voldoende validatiewaarde hebben voor iedere belanghebbende in juridische procedures.

Naast een cumulatie van geluidsfactoren kan aan de rapportage van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum van april 2019 (proefcasus Eindhoven) worden ontleend dat met name op het gebied van duurzaam vliegen vooral winst valt te behalen door middel van vlootvernieuwing. In de proefcasus Eindhoven wordt het belang onderstreept om naast hinderbeperkende maatregelen ook te kijken naar de cumulatie van milieufactoren. Hiervoor dient een nieuw afwegingskader te worden ontwikkeld. De gemeente Meerssen staat achter de ontwikkeling op nationaal niveau van een dergelijk afwegingskader. Verder wordt in dit rapport de conclusie getrokken dat enkel bij een gelijkblijvend verkeersvolume en uitgaande van 60% gerealiseerde vlootvernieuwing de geformuleerde ambitie van 5-10% verlaging ten opzichte van de huidige normstelling zal worden gehaald.

Gezien het feit dat in de ontwerp-luchtvaartnota nog uitgegaan wordt van een jaarlijkse groei van de luchtvaart van globaal 1,5%, kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat bij een onvoorwaardelijke groei-acceptatie van 1,5% de ambities van een duurzame luchtvaart onder grote druk komen te staan. Zulks dwingt temeer daar diverse onderzoeken gericht op leefbaarheid en milieuaspecten hetzij nog in de kinderschoenen staan, hetzij nog moeten worden ontwikkeld. Het gevaar is dan ook niet denkbeeldig dat ondanks het door het rijk omarmde beginsel, dat groei in de luchtvaart enkel wordt toegestaan indien aan de desbetreffende randvoorwaarden wordt voldaan, onvoldoende invulling krijgt. Dit omdat de benodigde sturingsmechanismen ter bepaling van deze randvoorwaarden te beperkt zijn uitgekristalliseerd.

De gemeente Meerssen onderschrijft de in de ontwerp-nota omschreven zorgen met betrekking tot (ultra)fijnstof, temeer daar - zo blijkt uit onderzoek - (ultra)fijnstof



een grote risicofactor is voor de gezondheid van bewoners in de omgeving van een vliegveld

Binnen het streven van het kabinet om een nieuwe balans te zoeken tussen de kwaliteit van de omgeving en de kwaliteit van het netwerk van nationale en internationale verbindingen spelen de uitstoot van stikstof en geluidsbelasting een belangrijke rol. Zeker in het Heuvelland, een karakteristiek en voor Nederland uniek heuvellandschap met hoge landschappelijke waarde, is de uitstoot van stikstof en geluidsbelasting een directe bedreiging voor de landschappelijke en rustgevende uitstraling van dit gebied. De gemeente Meerssen onderkent hierbij het grote belang van het Heuvelland voor de hele regio en - zeker op toeristisch gebied - ver daarbuiten. Teneinde ook op dit terrein tot een afgewogen oordeelsvorming te komen herhalen wij het belang van een cumulatieve, eenduidige normstelling ter bepaling van milieu- en geluidsbelasting alsmede een standaardisering van de benodigde meetapparatuur.

Positie CRO.

De gemeente Meerssen heeft met instemming kennis genomen van het voornemen van het rijk om de rol van de Commissie Regionaal Overleg te versterken. De gemeente staat een opwaardering van het advies van de CRO naar een gekwalificeerd advies voor.

Inperken vliegverkeer in randen van de nacht.

In de ontwerp-nota wordt melding gemaakt van de insteek van het rijk om te komen tot minder nachtvluchten tussen 23:00 uur en 07:00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht.

Onduidelijk is wat dit betekent voor de openingstijden van Maastricht Aachen Airport, die geen nachtvluchten kent.

Openstelling vanaf 07:00 uur en uiterlijke daadwerkelijke sluiting om 23:00 uur - inclusief een strikte handhaving hiervan - past binnen de wens van de gemeente Meerssen om ter bescherming van de nachtrust van de bewoners vliegbewegingen naar de randen van de nacht zoveel als mogelijk te beperken.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Meerssen



Aalsmeer , 9 juli 2020

Betreft : Zienswijze Ontwerp Luchtvaart nota 2020-2050

L.S.,

Als Stichting Aalsmeer Westeinder Promotie (SAWP) hebben wij als doelstelling het promoten van de Gemeente Aalsmeer, met al haar kernen, als attractieve verblijfplaats voor de recreant/toerist en het bevorderen en ondersteunen van Recreatie & Toerisme en de Watersport in de Gemeente Aalsmeer.

Het Rijk wil sturen op kwalitatieve grenzen. Basis voor die sturing zijn de publieke belangen, die het Rijk moet behartigen.

Wij refereren als SAWP aan belang 3. Gezondheid : "Nederlanders leven in een leefomgeving die aantrekkelijk en gezond is. De luchtvaart (geluidhinder en emissies van stoffen) wordt minder belastend voor mens en natuur. De kwaliteit van de leefomgeving is bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de luchtvaart en van de luchthavenregio."

In het regeerakkoord zijn 4 uitgangspunten benoemd. Wij refereren als SAWP aan punt 4 : "Een betere leefomgeving en luchtkwaliteit door hinderbeleving".

In de Luchtvaartnota wordt gesproken over het laten afnemen van nachtvluchten. Deze afname zal echter gecompenseerd worden door een toename van de dagvluchten.

"Doel is om de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart op mens en natuur te verminderen. Het is van belang hierbij specifieke aandacht te geven aan de mogelijkheden om nachtvluchten te beperken."

"Toename van stille perioden rondom Schiphol. Rondom de regionale velden zullen stille perioden toenemen in de randen van de nacht, maar kunnen deze overdag afnemen indien het aantal vliegbewegingen stijgt"..

De Westeinderplassen (Lake Amsterdam) zijn de groen/blauwe long van de Randstad, waar veel recreanten, watersporters en toeristen gebruik van maken. Recreëren op en rond het water. Een toename van het aantal vluchten, met name landen- en/of stijgen via de Zwanenburgbaan waardoor er over de Westeinderplassen wordt gevlogen, heeft een directe negatieve invloed op de beleving van de recreant/toerist. Geluidsoverlast en kerosine-uitstoot zijn niet bevorderlijk voor de gezondheid. Dit zal resulteren in het terugtrekken van de recreant/toerist hetgeen een direct negatief economisch effect heeft op de Aalsmeerse bedrijven, zowel direct of indirect gelieerd aan de Watersport als aan de detailhandel in het Centrum.

Als je recreëert wil je niet in de herrie zitten van landende of stijgende vliegtuigen. De geluidsoverlast over de Westeinderplassen is dermate groot, dat je het gesprek moet staken als er een vliegtuig over gaat.

Als je recreëert wil je niet elke dag je stoeltjes en tafel of je boot schoonpoetsen vanwege de zwarte aanslag.

Het idee dat je niet gezond recreëert, creëert degeneratie van de recreatieve en watersport gerichte sector.

Wij pleiten daarom voor een afname van het aantal vluchten in de weekenden die gebruik maken van de Zwanenburgbaan, vertrekkend naar het Zuiden, of landend vanuit het Zuiden, zowel overdag als 's nachts.

Leefomgeving : "De inzichten op dit punt onderstrepen het belang dat meten en berekenen beter op elkaar aan moeten sluiten".

Voorts stellen wij voor om in afgesproken tijdsblokken te vliegen voor een bepaalde baan, zodat men zich daarop kan instellen, met als gevolg minder ergernis. Als je geluid kan verwachten, stel je je daarin positiever op met minder ergernis en stress tot gevolg. Dit heeft een positief effect op de gezondheid.

Wij vernemen graag van u een reactie op onze zienswijze.

Uwachtend

Voorzitter Stichting Aalsmeer Westeinder Promotie Aalsmeer

info@aalsmeerwesteinderpromotie.nl

p/a