

De Staatssecretaris van Defensie
de heer C. van der Knaap
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

**beslissing op bezwaar inzake mijn besluit van 3 augustus 2005,
kenmerk 2005170682 (Nimby-besluit Onderbanken)**

Datum	Kenmerk	Bijlage(n)
	2006246334	5 bijlagen

Geachte heer van der Knaap,

In mijn boven aangehaalde besluit (hierna: 'het bestreden besluit') heb ik u met toepassing van artikel 40 van de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) vrijstelling verleend van de bestemmingsplannen "Schinveld Oost" en "Buitengebied" en de daarbij behorende aanlegvergunningstelsels in de gemeente Onderbanken. Deze vrijstelling is nodig voor het kunnen uitvoeren van werkzaamheden in het Schinveldse bos om ten behoeve van de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen een obstakelvrije aan- en afvliegroute (hierna: 'de vliegfunnel') conform de daarvoor geldende technische criteria te realiseren en te onderhouden. De werkzaamheden omvatten:

- het afzagen van alle bomen tot op een hoogte van circa 1 m boven de grond in een strook van 6 ha langs de Nederlands-Duitse grensweg;
- het afzagen van een beperkt aantal bomen, die uitsteken in de vliegfunnel in een aangrenzend gebied van circa 14 ha;
- het vervolgens uitvoeren van een beheersplan om te voorkomen, dat de bomen opnieuw te hoog worden.

Dit besluit is bijgevoegd als bijlage 1.

Procedure

Op 20 januari 2005 heb ik uw vrijstellingsverzoek van 21 december 2004 voor de boven aangehaalde activiteiten voorgelegd aan het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Onderbanken (hierna: 'B&W') met het verzoek om aan de vrijstelling medewerking te verlenen.

Op 2 maart 2005 heeft B&W mij meegedeeld de gevraagde medewerking te zullen verlenen en op 7 juli 2005 heeft B&W vervolgens een vrijstelling verleend voor het eenmalig afzagen van de toppen van acht bomen (hierna: 'het B&W-besluit').

Het B&W-besluit verschilt zodanig van de aangevraagde vrijstelling, dat ik het heb beschouwd als een verkapte weigering om de op 20 januari 2005 gevraagde medewerking te verlenen. Op grond hiervan heb ik vervolgens met toepassing van artikel 40 lid 9 WRO het bestreden besluit genomen.

Zowel tegen het B&W-besluit als tegen het bestreden besluit is bezwaar aangetekend en voorlopige voorziening gevraagd bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State



(hierna: 'de Voorzitter'). Deze heeft de verzoeken tot voorlopige voorziening ter zitting behandeld op 16 november 2005 en op 2 december 2005 uitspraak gedaan. De uitspraak is toegevoegd als bijlage 2.

In zijn uitspraak stelt de Voorzitter allereerst vast, dat ik mij met betrekking tot uw verzoek van 21 december 2004 in redelijkheid op het standpunt heb kunnen stellen, dat voldaan is aan de voorwaarden voor toepassing van de procedure volgens artikel 40 WRO: een uitvoeringsgereed project van bovengemeentelijk belang, waarvan uitvoering in de naaste toekomst geboden is en waarbij de besluitvorming over de verwezenlijking vastgelopen is. Daarnaast geeft de Voorzitter aan, dat op grond van een redelijke rechtstoepassing een te verlenen vrijstelling in het kader van artikel 40 lid 9 WRO moet overeenstemmen met het doel en de strekking van het daaraan ten grondslag liggende verzoek. Het B&W-besluit voldoet daar naar het oordeel van de Voorzitter niet aan, zodat ik naar het oordeel van de Voorzitter terecht heb vastgesteld, dat de bevoegdheid tot het verlenen van de gevraagde vrijstelling op mij is overgegaan, wat heeft geleid tot het bestreden besluit, dat het B&W-besluit vervangt.

Voor het overige is de Voorzitter van oordeel, dat de omschrijving van de werkzaamheden met betrekking tot de uitstekende bomen binnen het gebied van 14 ha in het bestreden besluit onvoldoende eenduidig zijn omschreven, zowel naar het aantal bomen als naar de aard van de ingreep. Op grond hiervan heeft hij het bestreden besluit geschorst voor zover het op dat gebied betrekking heeft.

Een hernieuwd verzoek om voorlopige voorziening gericht op het niet geschorste deel van het bestreden besluit door de Vereniging Stop Awacs Overlast op 4 januari 2006 is door de Voorzitter op 9 januari 2006 als "kennelijk ongegrond" afgewezen.

Bezwaren

Tegen het bestreden besluit zijn bezwaren ingediend door 302 natuurlijke en rechtspersonen, dan wel bestuursorganen. Daarnaast zijn door 18 natuurlijke en rechtspersonen, dan wel bestuursorganen bezwaren ingediend tegen het B&W-besluit. Op grond van artikel 55 WRO gelden voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep het B&W-besluit en het bestreden besluit als één besluit, zodat ook de bezwaren tegen het B&W-besluit hier behandeld zullen worden. Dit lijdt slechts uitzondering voor de bezwaren van de Staatssecretaris van Defensie en van de heer H.W. Cornelissen te Schinveld tegen het B&W-besluit, aangezien het bestreden besluit volledig aan die bezwaren tegemoet komt. Deze kunnen daarom verder buiten beschouwing blijven. Na correctie voor de dubbelingen, die ontstaan doordat zowel tegen het bestreden besluit als het B&W bezwaar wordt gemaakt, zijn er netto 305 bezwaarmakers. Een overzicht is toegevoegd als bijlage 3.

Op 5 januari 2006 is een hoorzitting gehouden, waar de bezwaarmakers in de gelegenheid zijn gesteld hun bezwaren mondeling toe te lichten en waar u in de gelegenheid bent gesteld op de bezwaren te reageren en tevens zelf een toelichting te geven. Van de hoorzitting is een verslag gemaakt, dat is toegevoegd als bijlage 4.

Aanvullende stukken

Naar aanleiding van de uitspraak van de Voorzitter hebt u mij op 23 december 2005 nadere informatie doen toekomen over de werkzaamheden in het gebied van 14 ha, waar alleen de uitstekende bomen afgezaagd behoeven te worden (toegevoegd als bijlage 5). Deze informatie is gebaseerd op boomhoogtemetingen, die in september 2005 in uw opdracht zijn uitgevoerd door Loo Plan te Arnhem (rapport 2005-501-585 dd 14 oktober 2005). Bij deze metingen is een deelgebied ter grootte van circa 1 ha grenzend aan de eerder genoemde 6 ha verdeeld in proefvakken van 10 bij 10 m en is in ieder daarvan de hoogte gemeten van de hoogste, dan wel de twee hoogste bomen. De gemeten hoogten zijn getoetst aan enerzijds de hoogte van het maaiveld ter plaatse en anderzijds de ligging van de vliegfunnel daarboven. Op grond hiervan is vastgesteld, dat in het betreffende gebied van 14 ha de maximaal toelaatbare hoogte wordt overschreden door tenminste 140 en ten hoogste 420 bomen (dit laatste uitgaande van een gemiddelde beplantingsdichtheid van 600 bomen per ha). Deze bomen bevinden zich allemaal in vakken, die direkt grenzen aan het gebied van 6 ha, waar alle bomen zullen worden afgezaagd. In de overige 13 ha bevinden zich vooralsnog geen bomen, die in de vliegfunnel uitsteken.

Op grond hiervan zijn de te treffen maatregelen nader gespecificeerd in het afzagen van uitsluitend de in de vliegfunnel uitstekende bomen in het deelgebied van 1 ha. Op welke bomen het daarbij exact gaat, zal tijdens de uitvoering worden bepaald met behulp van daarvoor geëigende apparatuur. Het afzagen zal plaats vinden op een hoogte van 0,1 tot 1 m boven maaiveld, afhankelijk van de boomsoort en de lokale omstandigheden.



Bezwaargronden

De aangevoerde bezwaargronden laten zich als volgt groeperen:

- A. Bezwaren met betrekking tot de gevolgde procedure. Hierbij komen aan de orde: de gronden voor en voorwaarden bij toepassing van artikel 40 WRO alsmede de verhouding tussen het B&W-besluit en het bestreden besluit.
- B. Bezwaren met betrekking tot de vliegbasis Geilenkirchen als basis voor de Awacs-vliegtuigen en het gebruik van de Awacs-vliegtuigen als zodanig, los van eventuele overlast. Hierbij wordt ingegaan op de geschiedenis van de basis, het militaire nut, c.q de noodzaak van de Awacs -vliegtuigen en de al dan niet illegale status van zowel de basis als die vliegtuigen.
- C. Bezwaren met betrekking tot de ingreep als zodanig. Deze bezwaren hebben met name betrekking op het nut en de noodzaak, alsmede de aanwezigheid cq het onvoldoende onderzocht zijn van alternatieven. Hierbij wordt ook ingegaan op de mogelijke veranderingen in het gebruik van de basis en veranderingen in het vliegpatroon.
- D. Bezwaren met betrekking tot de overlast door de Awacs -vliegtuigen, los van de effecten van de voorgenomen ingreep in het Schinveldse bos. Het gaat hierbij met name over de geluidsbelasting van de omgeving en de emissies van kerosine, roet en stofdeeltjes met de daarbij behorende gezondheidseffecten in de regio.
- E. Bezwaren met betrekking tot de gevolgen van de ingreep voor de overlast in de omgeving.
- F. Bezwaren met betrekking tot de invloed van de ingreep op het omringende bosgebied, cq de bredere fysieke omgeving. Het gaat hierbij enerzijds om de effecten op flora en fauna, de grondwaterhuishouding, historische en geomorfologische waarden in het gebied, alsmede de samenhang daartussen en anderzijds om effecten op de woonbebouwing. Verder worden in dit verband een beperking van recreatieve mogelijkheden en de (on)overzienbaarheid van de aantasting aan de orde gesteld.

Overwegingen naar aanleiding van de bezwaren en de aanvullende stukken

ontvankelijkheid

Ingevolge de artikelen 7:1 lid 1, 8:1 lid 1 en 1:2 lid Awb in onderlinge samenhang kunnen bezwaren tegen het bestreden besluit slechts ingediend worden door natuurlijke en rechtspersonen, dan wel bestuursorganen, die een voldoende objectief en actueel eigen belang hebben, dat hen voldoende onderscheidt van anderen en dat rechtstreeks wordt geraakt door het bestreden besluit.

Voor rechtspersonen en bestuursorganen betekent dit, dat het bestreden besluit directe gevolgen moet kunnen hebben voor de belangen die de rechtspersoon statutair behartigt, dan wel de belangen waarvan de behartiging bij of krachtens de wet aan het bestuursorgaan is opgedragen.

Aan deze voorwaarden wordt zonder twijfel voldaan door de Vereniging Stop Awacs Overlast, de Stichting Milieufederatie Limburg, de Vereniging Natuurmonumenten, de Vereniging Milieudefensie, de Vereniging MilieuNetWerk Brunssum en Onderbanken en het college van burgemeester en wethouders van Onderbanken (hierna: 'B&W').

Bij de gemeenteraad van Onderbanken, de burgemeester van Onderbanken als vertegenwoordiger van de gemeente als private en als publieke rechtspersoon Gemeente Onderbanken, het college van burgemeester en wethouders, alsmede de gemeenteraad van de gemeente Brunssum, acht ik dit minder eenduidig het geval.

De gemeenteraad van Onderbanken voert als haar direct getroffen belang aan, dat zij door het bestreden besluit geschaad wordt in haar wettelijke bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen met een eigen afweging van alle betrokken belangen. Daarnaast refereert de gemeenteraad aan de algemene belangen van de burgers der gemeente waarvoor zij zorg heeft te dragen. Dit is in ieder geval onjuist waar het gaat de behartiging van de algemene belangen van de burgers. In het kader van de onderhavige zaak, een vrijstelling van het aanlegvergunningvereiste in een vastgesteld bestemmingsplan, is de behartiging van die belangen en de afweging daarvan volgens Hoofdstuk VII WRO opgedragen aan B&W en niet aan de gemeenteraad.

De beperking van de gemeentelijke vrijheid om na het bestreden besluit nog een volledig eigen afweging te maken bij het vaststellen van het bestemmingsplan volgt mijns inziens niet zo zeer direkt uit het bestreden besluit, maar in de eerste plaats uit artikel 40a WRO. Het bestreden besluit is niet meer dan de feitelijke omstandigheid, die artikel 40a in het concrete geval operationeel maakt. Dat neemt niet weg, dat



er een sterke verwevenheid is tussen het besluit en artikel 40a. Om die reden ga ik vooralsnog toch uit van ontvankelijkheid.

De burgemeester van de gemeente Onderbanken voert aan dat de gemeente als private en als publieke rechtspersoon direct door het bestreden besluit getroffen wordt, omdat zij verplicht kan worden om een schadevergoeding te betalen aan partijen, die stellen nadelige gevolgen van het bestreden besluit te ondervinden. Daargelaten de vraag of als gevolg van het bestreden besluit een ten laste van de gemeente voor vergoeding in aanmerking komende schade zal ontstaan, behoort dit niet tot de directe gevolgen van het besluit. De betalingsverplichting ontstaat pas door een op schadevergoeding gericht besluit, dan wel een gerechtelijke uitspraak, met een eigen belangenafweging. Op grond daarvan acht ik de burgemeester als vertegenwoordiger van de private en publieke rechtspersoon Gemeente Onderbanken niet ontvankelijk in zijn bezwaar.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Brunssum voert aan, mede namens de raad van dezelfde gemeente, dat er sprake is van toenemende geluidsoverlast, mogelijke toenemende negatieve gezondheidseffecten en een groter effect op de flora en fauna, dan in het bestreden besluit gesteld wordt. Dit zijn zonder meer aspecten, die bij de voorbereiding van de beoogde ruimtelijke ingreep gewogen moeten worden, maar die weging heeft plaats in het kader van de besluitvorming over het verlenen van een vrijstelling van het bestemmingsplan van de gemeente Onderbanken. In principe behoort die weging niet tot de wettelijk aan de bestuursorganen van de gemeente Brunssum opgedragen taken en bevoegdheden, ook niet als het daarbij gaat om de effecten op het Brunssumse grondgebied. Aangezien echter niet uitgesloten kan worden, dat door de concreet gemaakte afweging belangen van een van de Brunssumse bestuursorganen geraakt worden, moet toch ontvankelijkheid aangenomen worden.

Uit de stukken en de daarop ontvangen toelichtingen tijdens de hoorzitting op 5 januari 2006 blijkt, dat de ingreep in het bos geen verandering veroorzaakt in het vliegverkeer van en naar de basis Geilenkirchen, behoudens in een beperkt aantal gevallen (circa 2 % van de vliegbewegingen). Het gaat daarbij uitsluitend om starts in westelijke richting bij ongunstige weersomstandigheden (een natte en/of gladde startbaan), waarbij vol beladen vliegtuigen later los komen van de startbaan en hun stijgroute daardoor ten hoogste 20 m lager kan liggen dan bij droog weer het geval is. Aannemend dat dit hoogteverschil gehandhaafd blijft tijdens de gehele klim naar de operationele vlieghoogte, kunnen de daaraan verbonden effecten zich voordoen in de uitvliegroutes naar het westen tot een afstand van ongeveer 7 km vanaf het eind van de startbaan. Buiten dat gebied is de normale operationele vlieghoogte bereikt en treedt zeker geen wijziging meer op in het vliegptraan, zodat het bestreden besluit daar geen gevolgen heeft. Bezwaarmakers, die buiten het gebied van de westelijke uitvliegroutes wonen of wel in dat gebied, maar op een grotere afstand dan 7 km van de kop van de baan, worden derhalve niet direct in hun belang getroffen. Hun bezwaren zijn daarom niet ontvankelijk. Het gaat daarbij om de bezwaarmakers buiten de kernen Schinveld, Brunssum, Merkelbeek, Bingelrade en Jabeek. Zij zijn als zodanig aangeduid in bijlage 3.

Overigens is de niet-ontvankelijkheid van een aantal bezwaarmakers niet van invloed op de hierna volgende besluitvorming: de niet-ontvankelijken voeren geen bezwaren aan, die niet tevens door anderen ingebracht zijn.

De bezwaren inhoudelijk

Gelet op het grote aantal bezwaarmakers, die voor een groot deel gelijklopende of inhoudelijk overeenkomende bezwaren naar voren brengen, die - zoals boven aangegeven - te groeperen zijn rond een beperkt aantal thema's, acht ik een bespreking van de bezwaren per indiener niet zinvol. Ik zal daarom de bezwaren thematisch behandelen. Voor zover een van de bezwaarmakers binnen een van de thema's specifieke overwegingen aanvoert, zal daar tijdens de bespreking aandacht aan besteed worden. Bij de bespreking van de bezwaren zijn de tijdens de hoorzitting ingebrachte aanvullingen en toelichtingen in de beschouwing betrokken.



Ad A. De gevolgde procedure.

In de bezwaren wordt onder meer gesteld, dat niet voldaan is aan de criteria voor het toepassen van de procedure van artikel 40 WRO. Deze criteria zijn:

er moet sprake zijn van een *bestuurlijke impasse*;

er moet sprake zijn van een *uitvoeringsgereed* project;

er moet sprake zijn van een *noodzakelijk* project van *bovengemeentelijk belang*.

Anders dan de bezwaarmakers stellen is er naar mijn mening aan deze voorwaarden voldaan.

De *bestuurlijke impasse* blijkt voldoende uit de voorgeschiedenis van het bestreden besluit. Deze begint in 1978, als in Navo-verband en met uitdrukkelijke instemming en betrokkenheid van de Nederlandse Staat besloten wordt tot het stationeren van Awacs-vliegtuigen op de basis Geilenkirchen. Een onontkoombaar gevolg van die beslissing is, dat de basis moet voldoen aan de Navo-normen met betrekking tot de start/landingsbaan (tenminste 3000 m lengte), de naderingsverlichting (minimaal 424 m voor de landingsdrempel) en de vliegfunnel (een obstakelvrij vlak, stijgend in het verlengde van de baan met een helling van 2% (1:50) vanaf het eind van de baan en met een helling in de dwarsrichting van circa 14,3 % (1:7) beginnend op 150 m uit de as van de baan). De taak om zorg te dragen, dat aan die randvoorwaarden voldaan wordt en blijft, is een verantwoordelijkheid van de in het besluit participerende nationale overheden voor zover het gaat maatregelen op hun grondgebied.

In dat kader heeft de Duitse overheid al vanaf 1981 zorg gedragen voor de vereiste maatregelen met betrekking tot de startbaan, de landingsverlichting aan zowel aan de oostzijde als de westzijde van de baan en het vrijhouden van de vliegfunnel aan de oostzijde. De Nederlandse nationale overheid, vertegenwoordigd door de staatssecretaris van Defensie, heeft voor het eerst in 1984 aan B&W medewerking verzocht om de vliegfunnel aan de westelijke zijde in overeenstemming te brengen met de aangegeven norm. Dit is geweigerd met een beroep op het aanlegvergunningstelsel in het geldende bestemmingsplan. Dit stond naar het oordeel van B&W alleen ingrepen toe met de doelstelling natuurbeheer. Deze weigering is in beroep bij de Raad van State in stand gebleven. Een aanpassing van het bestemmingsplan dan wel het aanlegvergunningstelsel werd eveneens geweigerd.

Nadien is vele malen bestuurlijk overleg gevoerd met de gemeente om de vliegfunnel toch te realiseren. In 1988 resulteerde dit een convenant, waarin het verwijderen van bomen in de vliegfunnel als binnen het bestemmingsplan passende bosbeheersmaatregel was opgenomen. Nadat deze vorm van bosbeheer door derden succesvol bij de Raad van State was aangevochten als zijnde strijdig met het vigerende aanlegvergunningstelsel (ABRvSt-uitspraak in 1993), heeft de gemeente zich feitelijk uit het convenant teruggetrokken door de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan te starten, waarin de mogelijkheid van kappen van bos ten behoeve van de vliegfunnel weer, c.q. nog steeds niet opgenomen was.

In de periode 1995 tot 1997 heeft opnieuw en meer malen vruchteloos bestuurlijk overleg plaatsgevonden en eind 1997 is door u voor het eerst een verzoek tot toepassing van het Nimby-instrument gedaan. Dit leidde tot een debat in de Tweede Kamer en het verzoek aan de heer Van der Linden om te adviseren over oplossingsmogelijkheden voor de problematiek. Zijn rapportage in 1999 leidde wel tot voortgezet bestuurlijk overleg, maar nog steeds niet tot bereidheid bij de gemeente om mee te werken aan toereikende maatregelen met betrekking tot de inmiddels steeds meer doorgegroeide bomen.

Begin 2002 stelde mijn toenmalige ambtsvoorganger vast, dat toepassing van het Nimby-instrument het logische vervolg zou zijn van het traject, dat met de adviesaanvraag aan de heer van der Linden ingezet was. Nadien is de problematiek een aantal malen in de Tweede Kamer besproken en heeft ook nog een aantal malen bestuurlijk overleg plaatsgevonden, echter steeds zonder dat een oplossing bereikt kon worden. Uiteindelijk heb ik medio 2004 geconcludeerd, dat van verdere voortzetting van het overleg redelijkerwijs geen resultaat meer verwacht kon worden en heb ik besloten tot het starten van de procedure van artikel 40 WRO. Gelet op deze voorgeschiedenis acht ik deze beslissing nog steeds gerechtvaardigd.

In het verlengde hiervan is ook het bezwaar van B&W ongegrond, dat het *gewenste resultaat* eveneens, en beter dan wel eenvoudiger, bereikt had kunnen worden *via andere procedures* (genoemd worden procedures op basis van de artikelen 19 en 37 WRO). Waar B&W vanaf 1984 steeds geweigerd heeft om over te gaan tot inpassing van de vliegfunnel in het bestemmingsplan, dan wel het verlenen van binnen- of buitenplanse vrijstelling voor de noodzakelijk werkzaamheden in het bos, is redelijkerwijs niet te verwachten, dat dit anno 2005 opeens wel het geval zal zijn. Dit blijkt ook uit het B&W-besluit na mijn verzoek van 20 januari 2005, waarin slechts toestemming gegeven is voor een



incidentele maatregel en de kern van het verzoek, het volledig vrijmaken en vervolgens ook permanent vrij houden van de vliegfunnel niet toegestaan wordt.

Ook het bezwaar, dat het bestreden besluit ook (of mogelijk zelfs uitsluitend) had moeten voorzien in een aanlegvergunning met toepassing van artikel 41 WRO acht ik niet gegrond. Het bestreden besluit voorziet via artikel 40 WRO in een vrijstelling van het aanlegvergunningstelsel voor het realiseren van een bestemming waarin dat plan niet voorziet. Voor toepassing van artikel 41 WRO is dan geen reden meer, omdat het vereiste van de aanlegvergunning is vervallen.

Verder kan het project niet via uitsluitend een beschikking op grond van artikel 41 WRO gerealiseerd worden. Immers, bij het verlenen van een aanlegvergunning, ook als dit via artikel 41 WRO gebeurt, moet aangenomen worden, dat het aanlegvergunningstelsel geldt, inclusief de beperkende randvoorwaarden, die daarbij gelden. In het voorliggende geval betekent dit, dat een aanlegvergunning alleen gericht kan zijn op de natuurbestemming van het gebied en niet afgegeven mag worden voor werkzaamheden met een ander doel. Het project kan dan nog steeds niet uitgevoerd worden en dat is niet de bedoeling van het bestreden besluit.

Het uitvoeringsgereed zijn van het project acht ik voldoende aangetoond. Het bezwaar, dat er geen sprake zou zijn van een project acht ik ongegrond. Met de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak in zijn uitspraak van 2 december 2005 ben ik van mening, dat het realiseren en vervolgens in stand houden van de vliegfunnel te beschouwen is als een afgerond en samenhangend geheel van maatregelen, dat beantwoordt aan de gangbare definitie van een project. Het gebied, dat door devliegfunnel wordt bestreken en de maximaal toelaatbare boomhoogtes onder het obstakelvrije vlak zijn vastgelgd en bekend. De daaruit voortvloeiende concrete ingreep in het bos, bestaande uit het afzagen van de bomen, die in de vliegfunnel uitsteken en het vervolgens uitvoeren van een hakhoutbeheersplan in een deel van het bosgebied en beheer als middenbos in het overige gedeelte, is voorafgaand aan uw aanvraag van 21 december 2004 uitvoerig onderzocht met betrekking tot de eventuele gevolgen voor de omgeving. Op grond van deze onderzoeken is vervolgens de benodigde ontheffing op grond van de Flora en Faunawet verleend en onherroepelijk geworden. Aangezien de ingreep in het bos niet valt onder de definities van m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten in de Bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage 1994, is geen milieueffectrapportage vereist.

De bezwaren, dat een kapvergunning op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), dan wel een ontheffing krachtens de Provinciale Milieuverordening (PMV) nodig zijn, acht ik ongegrond. Hierbij refereer ik aan de overwegingen van de Voorzitter in zijn uitspraak van 2 december 2005: De APV is in de voorliggende situatie niet van toepassing en de PMV bevatte ten tijde van het bestreden besluit geen bepalingen met een toepasselijk ontheffingsvereiste. De op 1 december 2005 in werking getreden wijziging van de PMV, die een nieuw ontheffingsvereiste introduceerde, is op 20 december 2005 bij Koninklijk Besluit geschorst in verband met een onderzoek of deze wijziging in strijd is met het recht of het algemeen belang en kan daardoor verder buiten beschouwing blijven.

De overwegingen van B&W, waarbij – tegen de uitspraak van de Voorzitter van 2 december 2005 in – gesteld wordt, dat toch een kapvergunning vereist is, met name waar verwezen wordt naar de status van niet bestreden bestuurlijk rechtsoordeel, die B&W toekent aan zijn brief van 2 maart 2005, acht ik voldoende weerlegd door de uitspraak van de voorzieningenrechter te Maastricht op 23 december 2005 (LJN; AU 9594) naar aanleiding van de handhavingsbeschikking, die B&W (mede) op de in die brief vervatte opvattingen gebaseerd had.

De noodzaak van het project, waaronder mede de urgentie van de uitvoering, is naar mijn oordeel eveneens voldoende aangetoond. Zij komt hierna onder C nog afzonderlijk aan de orde.

Daarnaast wordt in de bezwaren betoogd, dat door het B&W-besluit reeds in voldoende mate voldaan is aan mijn verzoek krachtens artikel 40 lid 1 WRO van 20 januari 2005, zodat het bestreden besluit ten onrechte genomen is en derhalve ook niet in de plaats van het B&W-besluit getreden is.

Dit is onjuist. Het verzoek was gericht op medewerking aan het project, bestaande uit het obstakelvrij maken en vervolgens houden van de vliegfunnel. De eenmalige ontheffing voor het afzagen van uitsluitend de toppen van de acht hoogste bomen, zoals verwoord in het B&W-besluit, heeft niet de strekking van het project. Het ondersteunende betoog, gebaseerd op de rapportage van Naco, dat dit wel het geval is, is gebaseerd op onjuiste feiten. Naco heeft zijn rapportage en conclusies gebaseerd op metingen van Dipl-Ing F. Maraite uit 2002 ten behoeve van de basis. Deze metingen hadden geen betrekking op alle uitstekende bomen boven het obstakelvrije vlak, maar uitsluitend op de bomen, die het hoogst boven dat vlak uitstaken, aangezien die bepalend zijn voor de aanpassingen van de



vlieg instructies. Naco heeft ten onrechte aangenomen, dat de hoogste bomen ook de enige uitstekende bomen waren. Het werkelijke aantal te hoge bomen en het gebied waar deze zich bevinden is beschreven in de studie van het bureau cultuurtechniek van de Dienst Gebouwen Werken en Terreinen van het ministerie van Defensie uit het najaar van 1997, die wordt bevestigd en aangevuld door de metingen van Loo Plan uit september 2005.

Voorts wordt in de bezwaren gesteld, dat het bestreden besluit niet genomen had mogen worden, omdat het ingaat tegen de opvattingen van de (vertegenwoordiging van de) bevolking in de regio. In dit verband wordt het gekarakteriseerd als dictatoriaal en antidemocratisch. Deze visie is onjuist. De procedure van artikel 40 WRO is langs democratische weg in de wet opgenomen en is speciaal bedoeld voor situaties waar het onmogelijk blijkt om de lokale bestuursorganen, waaronder de vertegenwoordiging van de bevolking, in goed overleg tot medewerking te bewegen aan belangen die het lokale belang te boven gaan. Een dergelijk belang, namelijk de vliegveiligheid en operationaliteit van een internationale Navo-vliegbasis en daarmee mede het belang van de nationale defensie, is hier in het geding. Door deze nationale en internationale componenten ben ik ook de eerst aangewezen om de procedure van artikel 40 WRO te voeren en niet Gedeputeerde Staten van Limburg. In dit verband is het verder vermeldenswaard, dat het nu voorliggende geval bij de parlementaire behandeling van artikel 40 WRO in 1991-'93 al expliciet genoemd is als voorbeeld van een situatie die zou kunnen nopen tot toepassing van dit artikel. Dit maakt ook het bezwaar van B&W ongegrond, dat artikel 40 WRO uitsluitend bedoeld is voor projecten, die zich uitstrekken over het grondgebied van meerdere gemeenten binnen Nederland en/of projecten waarbij een brede consensus bestaat over het nut, maar alleen de locatiebepaling nog problematisch is.

Ook het bezwaar, dat de toepassing van artikel 40 WRO een ongeoorloofde beperking inhoudt van de locale autonomie op het gebied van het ruimtelijk beleid en in strijd zou zijn met internationaal vastgelegde rechtsregels, acht ik ongegrond. Daargelaten de vraag of de aangehaalde regelingen op het voorliggende geval van toepassing kunnen zijn, geldt dat op grond van die regelingen de locale autonomie niet absoluut is. Bij of krachtens de wet vastgelegde beperkingen en correctiemechanismen zijn toegestaan en komen ook veelvuldig voor, waarbij als waarborg tegen een lichtvaardige toepassing steeds in een rechterlijke toetsing is voorzien; zo ook hier.

B&W voert verder aan, dat het bestreden besluit in strijd met artikel 40 lid 1 WRO niet aangeeft wat de consequenties zijn van het project voor het betreffende bestemmingsplan. Ik acht dit bezwaar ongegrond. Zowel mijn verzoek van 20 januari 2005 als het bestreden besluit zijn volstrekt duidelijk over de strekking van het project: het vrijmaken en vervolgens ook in de toekomst vrijhouden van de vliegfunnel overeenkomstig de daarvoor geldende technische specificaties. Met het oog daarop is in het bestreden besluit (pagina 4) aangegeven, dat het bestemmingsplan na aanpassing in de doeleindenomschrijving nadrukkelijk moet voorzien in de aanwezigheid van de vliegfunnel en het obstakelvrije vlak en dat tevens voor de beheersmaatregelen, die voor het in stand houden daarvan nodig zijn, geen aanlegvergunningstelsel mag gelden. De wijze waarop dat bestemmingsplantechnisch het beste gerealiseerd kan worden is ter beoordeling aan de gemeente. Het bestreden besluit geeft slechts het doel, c.q. de randvoorwaarden.

Tenslotte wordt door verschillende bezwaarmakers aangegeven, dat - naar hun oordeel - de bewoners in de regio verkeerd zijn of worden geïnformeerd. In de loop der jaren is over de voorliggende zaak van diverse kanten zeer veel gepubliceerd, waarbij het onderscheid tussen feiten, persoonlijke meningen en ongefundeerde geruchten voor de ontvanger van de informatie niet altijd direct en goed kenbaar was en is. Ik kan mij daarom voorstellen, dat soms de indruk van verkeerde informatieverstrekking kan ontstaan. Binnen het kader van de voorliggende besluitvorming kan ik echter slechts vaststellen, dat de informatie, die ten grondslag ligt aan het bestreden besluit, feitelijk en juist is. Er wordt in de bezwaren ook niet beargumenteerd aangegeven, dat dit niet het geval zou zijn. Op grond daarvan acht ik het bezwaar ongegrond.

Ad B. De vliegbasis en de Awacs-vliegtuigen als zodanig.

In dit verband wordt in de bezwaren gesteld, dat het vliegveld verkeerd en in strijd met de geldende regels is aangelegd (te dicht bij bevolkingscentra, verkeerde lengte start/landingsbaan) en dat de Awacs-vliegtuigen overbodig zijn geworden door de ontwikkeling van satellieten en het verdwijnen van



het ijzeren gordijn. Hieraan gekoppeld wordt ook de toekomst van de basis in twijfel getrokken. Tevens wordt gesteld, dat het gaat om een Duits vliegveld, zodat de oplossing ook in Duitsland gevonden moet worden, desnoods door een algehele verplaatsing, eventueel zelfs naar Oost- of Zuid-Europa. Wat daar van zij, voor de besluitvorming in de voorliggende zaak zijn deze overwegingen niet van belang. De besluiten over de aanleg van het vliegveld in de huidige staat en de stationering van de Awacs-vliegtuigen zijn aan het eind van de jaren '70 van de vorige eeuw door de daartoe bevoegde overheden en met in achtname van de daarvoor geldende voorschriften en procedures genomen en staan in het kader van het voorliggende besluit niet ter discussie. Een eventuele verandering in het defensieconcept, waar de vliegtuigen deel van uitmaken, met inbegrip van een mogelijke verplaatsing naar elders, zijn evenmin zaken, die bij de voorliggende besluitvorming aan de orde zijn.

Ad C. Nut en noodzaak van de ingreep.

In dit kader wordt door de bezwaarmakers aangevoerd, dat er, volgens de herhaalde verzekering van de zijde van de basis, veilig gevlogen wordt en dat dus de vliegveiligheid niet in het geding is. Dit is een onjuiste visie, omdat zij ten onrechte geen onderscheid maakt tussen de algemene veiligheidsnormen, waaraan de basis moet voldoen en de feitelijke situatie, die door middel van ingrepen in de operationaliteit en/of aangepaste vlieg instructies gerealiseerd wordt. De aangevraagde ingreep is gericht op het voldoen aan de algemene veiligheidsnormen.

Daarnaast groeien de bomen in en onder de vliegfunnel nog steeds door. De op mededelingen van de Bomenstichting gebaseerde stelling van bezwaarmakers, dat dit niet het geval is, omdat de bomen ouder zijn dan 80 jaar, is onjuist en in tegenspraak met de literatuur over het groeivermogen van de betrokken boomsoorten. De opeenvolgende hoogtemetingen in de loop der jaren laten eveneens anders zien en het is niet mogelijk om door steeds verder voortgaande aanpassing van de vlieg instructies tot in lenger van jaren veilig te blijven vliegen. De commandant van de Awacs Force heeft reeds in 2004 aangegeven, dat dit voor het functioneren van de basis kritische moment binnen afzienbare tijd bereikt zou worden. In de sindsdien verstreken periode is de urgentie van de ingreep alleen maar toegenomen.

Daarnaast wordt aangevoerd, dat de ingreep gericht is op het vergroten van de vlieg mogelijkheden; er zou sprake zijn van (een eerste stap naar) uitbreiding van de basis en een verhoging van de vliegintensiteit. Dit is onjuist. Er zijn geen plannen om de basis op een andere manier of voor een andere doel te gebruiken dan op het ogenblik het geval is. In ieder geval is een intensivering van het gebruik niet aan de orde. Integendeel, als na de ingreep in het bos geen belemmeringen meer bestaan voor het uitvoeren van starts met volbeladen toestellen, kan de vliegintensiteit mogelijk iets afnemen, doordat er minder refueling tijdens een operatie nodig is. Bovendien neemt ook de kans af, dat een nadering vanuit het westen moet worden afgebroken vanwege onvoldoende zicht op de landingsbaan. Deze effecten zijn overigens naar verwachting klein.

Voorts wordt in de bezwaren gesteld, dat alternatieven onvoldoende onderzocht zijn of lichtvaardig terzijde geschoven worden. Hierbij wordt enerzijds verwezen naar de reeds besproken verplaatsing van de basis als geheel en anderzijds naar de mogelijkheid om de startbaan te verleggen in oostelijke richting, waardoor de westelijke vliegfunnel boven Nederlands grondgebied hoger komt te liggen en de ingreep in het Schinveldse bos niet nodig zou zijn.

Om een ingreep in het Nederlandse bos geheel te vermijden, zou de startbaan tenminste 800 m in oostelijke richting opgeschoven moeten worden. De westelijke vliegfunnel komt dan 16 m hoger te liggen. Deze optie betekent een verlegging van de start- en landingsbaan buiten de begrenzing van de vliegbasis tot in een aangrenzend natuurgebied in Duitsland. De gevolgen daarvan zijn in 1997 onderzocht met als conclusie, dat er dan aanvullend gekapt zou moeten worden in het Duitse natuurgebied, waar door de verschuiving de oostelijke vliegfunnel 16 m lager komt te liggen. Bovendien is daarbij vastgesteld, dat deze baanverschuiving een toename veroorzaakt van het aantal geluidsgehinderden in Duitsland, die groter is dan de afname daarvan in Nederland. Op grond hiervan, en in combinatie met de kosten van de ingreep en de benodigde tijd voor het verwerven van gronden en de voorbereidingsprocedures, is deze optie vervolgens - naar mijn oordeel terecht - als niet realistisch terzijde geschoven.

Tussen 1997 en 2000 zijn minder vergaande varianten op de baanverschuiving uitgewerkt door Royal Haskoning in opdracht van de gemeente en door Schiphol Project Consult in opdracht van het ministerie van VROM als uitvloeisel van de rapportage van de heer Van der Linden. Bekeken zijn



verschuivingen over afstanden van 90, 240 en 300 m. In alle gevallen zijn deze ontoereikend om het bomenprobleem aan de Nederlandse kant volledig op te lossen (per 100 m baanverschuiving naar het oosten komt het westelijke obstakelvrije vlak 2 m hoger te liggen en de bomen steken meer dan 6 m boven het vlak uit). Bovendien heeft de door de gemeente uiteindelijk geprefereerde verschuiving binnen het terrein van de basis (verschuiving van de westelijke drempel over 240 m en verschuiving van het oostelijke baanuiteinde over 190 m) tot gevolg, dat de baan niet meer voldoet aan de eisen, die de Navo daaraan stelt. Op grond hiervan zijn ook dit geen realiseerbare alternatieven.

Tenslotte geven de bezwaren aan, dat de ingreep slechts een tijdelijke oplossing biedt. Na een aantal jaren zal er opnieuw gekapt moeten worden. Dit bezwaar miskent de aard van het project: het gaat niet om het eenmalig afzagen van een aantal bomen, maar om het permanente vrij houden van de vliegfunnel. In dat kader voorziet het beheersplan in het voorkomen van nieuwe uitgroei boven het obstakelvrije vlak. Waar de bezwaren aangeven, dat daarvoor het afzagen op een hoogte van maximaal 1 m boven de grond niet noodzakelijk is, omdat ook volstaan zou kunnen worden met het verwijderen van de toppen uit de bomen, overweeg ik, dat het korter afzagen grotere kansen biedt op het opnieuw uitlopen van de stobben en dus bijdraagt aan het minimaliseren van de blijvende gevolgen voor het bos.

Ad D. De ondervonden overlast van de AWACS-vliegtuigen.

Het gaat hier om geluidhinder, emissies van uitlaat/verbrandingsgassen, stof en kerosinedamp en daaraan verbonden gezondheidseffecten, waaronder stress, concentratie- en slaapstoornissen en aantasting van het woongenot in de bestaande situatie voorafgaand en onafhankelijk van de ingreep in het bos.

De op de reeds bestaande overlast gebaseerde bezwaren zijn ongegrond, omdat zij geen betrekking hebben op het bestreden besluit. Voor dat laatste zijn alleen de veranderingen in de status quo van belang, voor zover zij aan de uitvoering van het besluit zijn toe te schrijven; die komen hierna onder E en F aan de orde.

In dit verband wordt tevens aangevoerd, dat de vliegtuigen verouderd zijn, met name de motoren, en zelfs verboden. Tevens wordt de vrees uitgesproken, dat de ingreep in het bos de vervanging van de motoren op de lange baan zal schuiven.

Het is onmiskenbaar juist, dat de motoren van de Awacs-vliegtuigen, mede door de leeftijd van het ontwerp, aanzienlijk meer lawaai maken dan de tegenwoordig in de burgerluchtvaart gebruikte motoren met een vergelijkbare prestatieniveau. Het is echter niet juist dat zij verboden zijn. Het door de bezwaarmakers aangehaalde verbod geldt alleen voor het starten en landen van burgervliegtuigen met deze motoren op civiele vliegvelden; de militaire toepassing, die hier aan de orde is, valt daar niet onder. Voor de voorliggende beslissing is dit overigens niet van belang. De obstakelvrij te houden vliegfunnel wordt bepaald door de genormaliseerde ruimtelijke veiligheidsmarges, die in acht genomen moeten worden rond de route van een stijgend, dan wel dalend vliegtuig, los van de hoeveelheid geluid, die dat vliegtuig produceert. Zelfs als de Awacs-vliegtuigen volkomen geluidloos zouden zijn, zouden voor het vrijhouden van de vliegfunnel nog steeds dezelfde maatregelen vereist zijn. Op grond hiervan bestaat er ook geen verband tussen de ingreep in het bos en de besluitvorming over de eventuele vervanging van de motoren.

In het verlengde hiervan moet ook aandacht besteed worden aan de in de bezwaren aangehaalde veelvuldige gedachtenwisselingen binnen en met de vertegenwoordigende lichamen op rijks- provinciaal- en gemeentelijk niveau gedurende de afgelopen jaren, die leidden tot het aannemen van moties met als strekking, dat het bestreden besluit niet genomen zou, c.q. had, moeten worden, omdat daarmee een politiek pressiemiddel opgegeven zou worden (in casu het blijvend belemmeren van de operationele mogelijkheden van de vliegbasis), dat ingezet kan worden om de Nato te bewegen iets aan de bestaande geluidsoverlast te doen. Ik volsta hier met de constatering, dat ik met het hanteren van dergelijke overwegingen en doeleinden bij de besluitvorming naar aanleiding van uw aanvraag buiten de in artikel 3:3 Algemene wet bestuursrecht aangegeven grens voor mijn beoordelingsvrijheid zou treden.



Ad E. De gevolgen van de ingreep voor de overlast.

Het gaat hier om de veranderingen in geluidhinder, emissies van uitlaat/verbrandingsgassen, stof en kerosinedamp en daaraan verbonden gezondheidseffecten, waaronder stress, concentratie- en slaapstoornissen en aantasting van het woongenot, die volgen uit de ingreep in het bos. Aangezien er als gevolg van de ingreep geen verandering optreedt in de aard en de aantallen van de passerende vliegtuigen, zullen de emissies van uitlaat-/verbrandingsgassen, stof en kerosinedamp in absolute zin niet veranderen. Mogelijk kan er zelfs sprake zijn van enige verbetering, doordat in de oude situatie aangepaste vlieg instructies gelden, die gericht zijn op het ontwijken van de in de vliegfunnel uitstekende bomen. Ik acht het zeer wel mogelijk, dat dat gepaard gaat met de inzet van extra motorvermogen, en dus meer emissies, dan bij een obstakelvrije vliegfunnel. In het kader van de voorliggende beslissing ga ik echter uit van een ongewijzigde absolute emissiesituatie. Wel zal de ingreep tot gevolg hebben, dat vluchten binnen de vliegfunnel lager uitgevoerd kunnen worden. Dit doet zich voor bij ongeveer 2 % van de vluchten, met name bij de starts in westelijke richting bij slecht weer, c.q. een natte/gladde baan, wanneer de volbeladen toestellen later van de baan loskomen. De verandering in vlieghoogte in die gevallen kan maximaal 20 m bedragen

Voor de geluidsbelasting op de grond is te berekenen, dat dit per individuele vliegtuigpassage leidt tot een toename van 1 dB(A) bij een aanvankelijke vlieghoogte van 200 m (in de nieuwe situatie 180 m) en 0,4 dB(A) bij een aanvankelijke vlieghoogte van 500 m (in de nieuwe situatie 480 m). Vlieghoogtes in deze orde van grootte komen voor boven het bos en bij de passage van de kernen van Schinveld en Brunssum. Het effect neemt verder af naarmate op grotere afstand van de basis de vlieghoogte groter wordt. Aangezien het menselijk oor pas verschillen in geluidsniveau pas waarneemt als deze groter worden dan circa 3 dB(A) en het bovendien gaat om een beperkt aantal gevallen, is er geen aanleiding te veronderstellen, dat hierdoor de ondervonden hinder toeneemt.

Voor de emissies van gassen en stof komt een hoogteverandering van 20 m in 2 % van de gevallen neer op een verandering van de gemiddelde emissiehoogte met ongeveer 40 cm (2% van 20 m). Deze verandering in de gemiddelde emissiehoogte is slechts een fractie van de normaal optredende spreiding in de vlieghoogtes en voor de verspreiding van de emissies in de omgeving zonder betekenis. Die wordt in hoofdzaak bepaald door de weersafhankelijk turbulenties in de atmosfeer.

In het verlengde hiervan is ook niet te verwachten, dat er door deze marginale veranderingen sprake zal zijn van een negatief effect op de volksgezondheid. Temeer niet, daar er in de regio - althans aan de Nederlandse zijde van de grens - weliswaar onmiskenbaar sprake is van een aan de Awacs-vliegtuigen gekoppelde negatieve gezondheidsbeleving gekoppeld, maar vooralsnog uit de daarop gerichte onderzoeken niets gebleken is van meetbare fysieke/klinische effecten.

Als effect van de ingreep wordt in de bezwaren voorts aangehaald, dat de geluidscontour opnieuw berekend/vastgesteld zou moeten worden, dat een beschermende buffer tegen geluid en emissies verdwijnt en dat de hinder door de landingslichten toeneemt.

Met betrekking tot deze aspecten merk ik op, dat de geluidscontour opgesteld/berekend is als normatieve waarde en niet dient als beschrijving van de feitelijke situatie. Bovendien is bij de berekening uitgegaan van een obstakelvrije vliegfunnel, dus de situatie zoals deze na de ingreep is. Verder heeft beplanting niet of nauwelijks een afscherpende invloed op geluid, zeker niet als dat van boven komt.

Dat geldt ook voor de buffering van emissies. De emissies verspreiden zich door atmosferische processen over een gebied van enige km². Het af te zagen bos heeft daar geen invloed op. Bovendien zal het, nadat het opnieuw uitgelopen is, als hakhout zijn functie als stofvanger - voor zover die aanwezig was - weer als vanouds uitoefenen.

Tenslotte geldt voor de landingslichten, dat door de ingreep de oorspronkelijke zichtbaarheid weer hersteld wordt. Voor zover dat beschouwd moet worden als een toename van hinder in de directe omgeving van het afgezaagde bosgebied, acht ik dat in de afweging tegen de toename van de vliegveiligheid door het weer kunnen functioneren van de landingslichten een gerechtvaardigd gevolg.



Ad F. De gevolgen voor de fysieke omgeving.

De bezwaren onder deze noemer met betrekking tot het bosgebied betreffen de beperking van de recreatieve mogelijkheden, de onoverzienbaarheid van de aantasting, het schaden van de eenheid van een groter gebied, de aantasting van het grondwaterbeschermingsgebied, mogelijke schade aan geomorfologische en historische elementen en een tekort aan compensatiemaatregelen.

Met betrekking tot de overige fysieke omgeving wordt aangegeven, dat er waardevermindering van woningen plaatsvindt en dat verdere isolatie van woningen leidt tot onleefbare bunkers.

Met betrekking tot de recreatieve mogelijkheden stel ik allereerst vast, dat het afzagen van de bomen plaatsvindt in slechts een klein gebied aan de rand van het Schinveldse bos (iets meer dan 6 ha van circa 360 ha), dat uitgezonderd een aantal wegen langs de rand ervan in principe niet voor het publiek ontsloten is. Na de ingreep blijft de bosbestemming gehandhaafd en zal een beheer als hakhoutbos, dan wel middenbos plaatsvinden. Hierdoor verandert weliswaar het aanzicht van een deel van het bos, maar treedt er geen wezenlijke verandering op in de recreatieve mogelijkheden, die zowel in de oude als de nieuwe situatie bestaan uit wandelen, of zich op andere wijze verplaatsen, dan wel verblijven aan de rand van een relatief klein bosperceel, dat onderdeel is van een veel groter geheel. Hiermee is meteen ook aangegeven, dat de ingreep niet leidt tot het schaden van de eenheid binnen een groter gebied, in casu het Schinveldse bos in zijn totaliteit, zeker niet als mede in ogenschouw genomen wordt, dat de geldende beheersdoelstelling voor dat grotere gebied onder meer 'het vergroten van diversiteit' behelst.

Ten aanzien van de veronderstelde onoverzienbaarheid van de aantasting geldt, dat de gevolgen op het bosgebied, zowel op de locatie van de ingreep als in het verband van het Schinveldse bos uitvoerig onderzocht zijn en dat de uitkomsten van die onderzoeken mede hebben geleid tot een ontheffing krachtens de Flora en faunawet. Deze wordt alleen verleend als de gevolgen van de ingreep wel overzienbaar en niet onoverkomelijk zijn.

Er is geen reden om aan te nemen, dat de ingreep nadelige gevolgen zal hebben voor het grondwaterbeschermingsgebied. Doordat de stobben en wortels bij het afzagen gehandhaafd blijven en daarna weer uitgroeien blijft het vermogen van de bodem om water op te nemen, vast te houden en pas geleidelijk weer af te staan aan de bronnen op de lager gelegen helling, in stand. Ook voor een toename van depositie van verontreinigingen uit de lucht zal geen sprake zijn, in de eerste plaats niet omdat - zoals hierboven reeds is aangegeven - de concentraties van stoffen in de lucht niet zullen veranderen, en in de tweede plaats doordat er geen wezenlijke verandering zal optreden in de filterwerking van het bos, waarbij door de bladeren uit de lucht opgevangen verontreinigingen met de opvallende neerslag afgevoerd worden naar de bodem. Hoogstens zal in de periode kort na het afzagen van de bomen in het hakhoutbos deze filterende werking en daarmee samenhangend de afvoer van verontreinigingen naar de bodem wat minder zijn. Het aan het bezwaar ten grondslag liggende tegengestelde effect van toenemende bodemverontreiniging ligt niet in de rede.

Doordat de ingreep in het bos beperkt blijft tot het afzagen van de stammen boven de grond en er geen stobben gerooïd worden, blijven de in de bodem aanwezige geomorfologische en historische elementen onaangetaast.

Doordat de aangevraagde ingreep in het bos uiteindelijk resulteert in een gelijkblijvend bosoppervlak, zonder wezenlijke teloorgang van de daaraan verbonden functies, is er geen aanleiding om in het kader van de voorliggende beschikking voorwaarden te stellen over compensatiemaatregelen. Dit neemt niet weg, dat de mogelijkheid betaamt om buiten het kader van deze beschikking op vrijwillige basis maatregelen te treffen, die wellicht betiteld zouden kunnen worden als "compensatie". Door het ministerie van Defensie is in dat verband aangeboden om in de regio 6 ha nieuw bos aan te planten.

Waardedaling van huizen en ander onroerende zaken als gevolg van de ingreep in het bos acht ik niet waarschijnlijk, gelet op de afwezigheid van veranderingen als gevolg van de ingreep in de omstandigheden, die deze waarde bepalen. Afgezien daarvan bestaat altijd de mogelijkheid om in een concreet geval, waarin schade aannemelijk gemaakt kan worden, een verzoek tot schadevergoeding in te dienen. Dit is echter geen reden om af te zien van de beoogde ingreep.

Aangezien in het kader van het bestreden en het voorliggende besluit geen sprake is van geluidsisolatie van woningen, behoeven de eventuele gevolgen daarvan hier geen bespreking.



De aanvullende informatie van 23 december 2005

De Voorzitter heeft in zijn uitspraak van 2 december 2005 aangegeven, dat het bestreden besluit onvoldoende rechtszekerheid verschaft, waar het gaat om de te treffen maatregelen in het gebied van 14 ha grenzend aan de 6 ha waar alle bomen tot op een hoogte van circa 1 m bovendegrond zullen worden - en inmiddels zijn - afgezaagd.

Het bestreden besluit schiet naar het oordeel van de Voorzitter met name tekort in het aangegeven van de aard van de ingreep (op een meter, dan wel lager boven de grond afzagen, dan wel alleen het verwijderen van de top uit de bomen) en de specificatie van het aantal bomen (circa 10 conform de projectbeschrijving van 21 december 2004, dan wel enige honderden conform het onderzoek van Loo Plan uit september 2005).

Bij brief van 23 december 2005 hebt u mij aanvullende informatie doen toekomen met betrekking tot de punten, die de Voorzitter, blijkens zijn uitspraak, onduidelijk achtte. U geeft aan, dat het gebied van 14 ha bestaat uit twee deelgebieden van respectievelijk circa 1 ha (aangeduid als deelgebied B), direct grenzend aan de geheel af te zagen 6 ha, en circa 13 ha (deelgebied C), meer westelijk en blijkens het beschikbare kaartmateriaal ook lager op de helling. In deelgebied C zijn op het ogenblik geen bomen aanwezig, die met hun toppen boven het obstakelvrije vlak uitsteken, zodat daar geen zaagwerkzaamheden behoeven te worden uitgevoerd.

In het deelgebied B zijn door Loo Plan in september 2005 boomhoogtemetingen uitgevoerd, waarbij het gebied is verdeeld in proefvakken van 10 x 10 m. In deze proefvakken zijn de hoogten gemeten van de twee hoogste bomen (in enkele vakken aan de rand van het gebied één boom) en deze hoogten zijn vergeleken met de hoogteligging van het obstakelvrije vlak ten opzichte van het maaiveld ter plaatse. Dit resulteert in de constatering, dat in 70 proefvakken de maximaal toelaatbare hoogte door een of meer bomen wordt overschreden. De proefvakken waar het om gaat zijn aangegeven op de kaartbijlagen in de rapportage van Loo Plan uit oktober 2005 (pagina 10 van het rapport, tevens bijgevoegd bij de brief van 23 december 2005).

Uitgaande van de veronderstelling, dat minstens twee en maximaal zes bomen per proefvak te hoog zijn, leidt dit tot een aantal nog af te zagen aantal bomen van 140 tot 420. U geeft aan, dat het juiste aantal in de uitvoeringsfase met daartoe geëigende apparatuur ter plaatse zal worden bepaald. Tevens geeft u aan, dat de af te zagen bomen in het deelgebied B afhankelijk van de lokale omstandigheden en de boomsoort afgezaagd zullen worden op een hoogte van 0,1 tot 1 m boven de grond.

Met betrekking tot het beheer van de deelgebieden C en B op de lagere termijn geeft u aan uit te gaan van de natuurlijke ontwikkeling c.q. zelfregulering van het bos, met dien verstande, dat oudere bomen, wanneer zij uitgroeien tot in de vliegfunnel, zullen worden geringd of gekapt. Het moment van ringen of kappen wordt bepaald door veldwaarnemingen in het kader van het beheersplan.

Ik stel op grond hiervan vast, dat er nog 70 tot 420 bomen in aanmerking komen om te worden afgezaagd (ik ga uit van tenminste één te hoge boom per proefvak), alle in een smalle strook van circa 1 ha direct grenzend aan de 6 ha, die geheel afgezaagd is. Dit aantal is duidelijk hoger dan de circa 10, die vermeld zijn in het verzoek van 21 december 2004, maar dat is verklaarbaar, doordat die opgave gebaseerd is op de extrapolatie naar het jaar 2000 van meetgegevens uit, of van voor 1997/98 op basis van de toenmalige verwachtingen over het groeipotentieel van de bomen. De gegevens uit 2005 berusten direct op recente metingen. Hierdoor ontbreekt de onzekerheid uit de extrapolatie en dat neemt niet weg, dat de onzekerheidsmarge in het aantal af te zagen bomen (70-420) nog aanzienlijk is. Het te hanteren criterium is echter wel duidelijk en eenduidig: alleen bomen, die boven het obstakelvrije vlak uitsteken in de 70 door Loo Plan in zijn rapportage van oktober 2005 aangegeven proefvakken, komen in aanmerking om omgezaagd te worden. Door het uitvoeren van gerichte metingen in de uitvoeringsfase kan dat per boom bepaald worden. Dit is aan de hand van de meetgegevens ter plaatse te controleren. Ik acht dit voldoende eenduidig om in te stemmen met het aangepaste uitvoeringsplan.

Conclusie

Op grond van het bovenstaande acht ik de bezwaren tegen het bestreden besluit, voor zover ontvankelijk, ongegrond en ben ik van mening, dat de door u verstrekte aanvullende informatie van 23 december 2005 voldoende is om de gronden weg te nemen voor het oordeel van de Voorzitter in zijn uitspraak van 2 december 2005 dat de ingreep in het bos, voor zover deze betrekking heeft op het gebied van de 14 ha, onvoldoende bepaald is.



Besluit

Na heroverweging van mijn besluit van 3 augustus 2005 en met in achtname van hetgeen ik hiervoor overwogen heb, besluit ik derhalve als volgt:

- 1) Ik verklaar de gemeente Onderbanken als private en als publieke rechtspersoon en voorts de bezwaar makende natuurlijke personen buiten de kernen Schinveld, Brunssum, Merkelbeek, Bingelrade en Jabeek, als zodanig aangeduid in bijlage 3 bij dit besluit, in hun bezwaar niet ontvankelijk wegens het ontbreken van het vereiste belang.
- 2) Ik verklaar de bezwaren gegrond voor zover zij betrekking hebben op onbepaaldheid van de voorgenomen ingreep in de 14 ha grenzend aan het hierna onder 3. aangegeven gebied, en voor het overige ongegrond.
- 3) Ik bevestig het bestreden besluit van 3 augustus 2005, voor zover dat gaat over het afzagen van bomen in een gebied van circa 6 ha langs de Nederlands-Duitse grensweg en het vervolgens uitvoeren van een hakhoutbeheersplan in dat gebied ten behoeve van het obstakelvrij maken en vervolgens houden van de westelijke vliegfunnel van de vliegbasis Geilenkirchen.
- 4) Ik bevestig het bestreden besluit van 3 augustus 2005, voor zover het gaat om de in uw aanvraag van 21 december 2004 beschreven activiteiten ten behoeve van het obstakelvrij maken en vervolgens houden van de vliegfunnel in het gebied van 14 ha grenzend aan het hiervoor onder 3. genoemde gebied, met dien verstande, dat de door u op 23 december 2005 ingediende nadere detaillering daarbij maatgevend is.

Rechtsbescherming

Tegen het bovenstaande besluit kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag, binnen zes weken ingaande op de dag na de verzenddatum van deze beschikking.

Een beroepschrift dient schriftelijk en ondertekend te zijn, en bevat tenminste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht en de gronden van het beroep.

Indien beroep is ingesteld en tevens een spoedeisend belang daar aanleiding toe geeft, kan een verzoek tot voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrecht op bovengenoemd adres. Een verzoek tot voorlopige voorziening moet aan dezelfde eisen voldoen als een beroepschrift en tevens een omschrijving te bevatten van het spoedeisend belang, dat de voorziening noodzakelijk maakt. Bij het verzoek dient een afschrift van het beroepschrift en van het bestreden besluit ingediend te worden.

Zowel voor de behandeling van een beroep als voor een verzoek tot voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd. Over de hoogte en de wijze van betalen kan informatie worden ingewonnen bij de griffie van de Raad van State.

Hoogachtend,
De minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Sybilla M. Dekker



Bijlagen:

- 1) Besluit nr 2005170286 dd 3 augustus 2005
- 2) Uitspraak Voorzitter Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State nrs 20057907/1 en 200508315/1 dd 2 december 2005
- 3) Overzicht van respondenten/bezwaarmakers
- 4) Verslag van hoorzitting op 5 januari 2005 te Den Haag
- 5) Aanvullende informatie/toelichting dd 23 december 2005 (kenmerk DRMV/2005021861)