



> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Commissie AWACS Limburg
Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Onze referentie
2024038672

*Bij beantwoording, datum,
onze referentie en
onderwerp vermelden.*

Datum 10 december 2024
Betreft Beantwoording schriftelijke vragen Commissie AWACS Limburg
van 28 maart 2024

Geachte heer van Caldenberg,

Op 28 maart 2024 heeft u ons een brief gestuurd, waarin u een aantal vragen stelt over de vervanging van de AWACS-toestellen. In deze brief vraagt u ons ook te reageren op de vragen over het rapport Landrum & Brown van 6 november 2023. Met deze brief geef ik graag antwoord op uw vragen.

De beantwoording van uw vragen heeft door een hoge werklast en de specialistische aard van de vragen, langer op zich laten wachten. Ik hecht waarde aan een zorgvuldige beantwoording van de vragen, mede omwille van een constructieve dialoog in de Commissie AWACS Limburg (hierna: CAL)

Op 15 november 2023 is door de NAVO naar buiten gebracht dat de huidige AWACS-vloot omstreeks 2035 volledig afgeschreven is. De 14 AWACS-toestellen van het type E3 worden vervangen door minimaal zes nieuwere toestellen van het type E7. Tijdens de CAL van 28 februari 2024 is aandacht besteed aan de redenen voor en bijzonderheden van dit vervangingsprogramma. Dit leidde bij de CAL tot aanvullende vragen, die u in de genoemde brief heeft gebundeld. De andere vragen uit uw brief gaan over onze reactiebrief van 6 november 2023 over het rapport Landrum & Brown van 15 mei 2023.

Een aantal vragen is juridisch van aard. Om de leesbaarheid van de brief te vergroten, wordt in de bijlage bij deze brief uitvoeriger antwoord gegeven op enkele vragen waarbij wordt verwezen naar de relevante wet- en regelgeving.

Met deze brief heb ik uw vragen zo goed en uitvoerig mogelijk proberen te beantwoorden om bij te dragen aan een geïnformeerde en constructieve dialoog in de CAL. Ook in de toekomst zal ik u blijven informeren over de ontwikkelingen op de vliegbasis Geilenkirchen en de effecten die dat voor uw leefomgeving kan hebben.

Hoogachtend,

HOOFD AFDELING LEEFOMGEVING

Kolonel J. van der Leij EMSD

Vragen met betrekking tot geluidproductie van militaire vliegtuigen

Vraag 1

Zijn er wettelijke normen voor de geluidemissie van (nieuwe) militaire toestellen? Zo ja, hoe luiden die normen, en in welke (internationale) wetgeving of verdragen liggen die normen vast? Graag met verwijzing naar artikelnummers. Zijn er ook geluidnormen voor de F-16 en F-35?

Antwoord

De Wet Luchtvaart bevat geen geluidseisen voor militaire luchtvaartuigen, waaronder de F-16 en F-35 vallen. Voor burgerluchtvaartuigen is dat wel het geval.¹ Wel stelt de Wet Luchtvaart grenswaarden vast voor de geluidbelasting door militaire luchthavens, waaronder de zonering van de geluidbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen, dan wel een grenswaarde voor geluidbelasting in de vorm van een maximum aantal vliegtuigbewegingen per jaar.² Ook bevat de Regeling beperking geluidhinder luchtvaart regels ter beperking van geluidhinder door vluchten met militaire luchtvaartuigen. Dit betekent bijvoorbeeld dat een militair vliegtuig supersoon mag vliegen, voor zover de daarvoor gegeven voorschriften in acht worden genomen.³

Vraag 2

Kan Nederland eisen stellen aan de geluidemissie van militaire toestellen die het Nederlandse luchtruim binnenvliegen?

Antwoord

Op basis van de NAVO-binnenvliegeregeling uit 1987 mogen militaire luchtvaartuigen van NAVO-bondgenoten zich onder voorwaarden binnen het Nederlands luchtruim begeven. Daaronder vallen ook regels ter beperking van de geluidshinder door militaire luchtvaartuigen.⁴ De minister van Defensie kan deze toestemming intrekken, wijzigen of aan aanvullende voorwaarden onderwerpen. Gelet op zwaarwegende en bondgenootschappelijke belangen is hier door opeenvolgende kabinetten nooit gebruik van gemaakt.

Het Rijk heeft zich de afgelopen decennia op verschillende manieren ingespannen om hinder voor de omgeving van Brunssum en Beekdaalen te beperken. Zo zijn de ervaren hinder en zorgen van de omgeving herhaaldelijk aangekaart bij de NAVO. Dit heeft mede tot aanpassingen van vliegroutes geleid, waarbij de woonkernen zoveel mogelijk worden vermeden. Daarnaast wordt intensiever gebruik gemaakt van simulatoren voor het trainen van personeel en zijn meer vliegbewegingen verplaatst naar vliegbases in andere landen.

Vragen met betrekking tot maximale geluidblootstelling door de vliegbasis Geilenkirchen

¹ Zie de [artikelen 3.19a t/m 3.19f](#) van de Wet Luchtvaart.

² Zie [artikel 10.12](#)², tweede lid, van de Wet Luchtvaart. Zie artikel 10.39 van de Wet Luchtvaart.

³ Zie artikel 3 Besluit beperking geluidhinder luchtvaartuigen.

⁴ Volgens artikel 2 van deze regeling dient algemeen luchtverkeer de regels ter beperking van de geluidshinder door militaire luchtvaartuigen, zoals opgenomen in de Military Aeronautical Information Publication (MilAIP), na te leven. Volgens artikel 3 van de NAVO-binnenvliegeregeling dient operationeel luchtverkeer de luchtverkeersvoorschriften in de MilAIP na te leven.

Vraag 3

Kan Nederland door middel van geluidcontouren beperkingen opleggen aan het gebruik van een buitenlandse, militaire luchthaven? Zo ja, waar staat dit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nederland kan niet eenzijdig beperkingen opleggen aan het gebruik van het buitenlandse militaire luchtvaartterrein Geilenkirchen door middel van geluidcontouren. De geluidcontouren zijn vastgelegd op basis van het aantal en soort vliegbewegingen. Pas wanneer deze gegevens wijzigen, zou de geluidcontour kunnen veranderen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij de vervanging van de AWACS vloot. De bijlage van deze brief geeft inzicht in de regelgeving die hierbij van toepassing is.

Vraag 4

Er liggen nu geluidcontouren op Nederlands grondgebied. Kan Nederland handhavend optreden als deze contouren worden overschreden? Zo ja, wat is de wettelijke grondslag? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Het Rijk heeft geen wettelijke instrumenten om de geluidscontouren van een in het buitenland gelegen (militaire) luchthaven te beperken, dan wel te handhaven. Reden hiervoor is dat de Nederlandse wetgever alleen regels voor het eigen grondgebied kan vaststellen en dus niet dwingend kan voorschrijven dat op vliegbasis Geilenkirchen minder en anders moet worden gevlogen. Desalniettemin wordt gemonitord of de voor vliegbasis Geilenkirchen vastgestelde geluidszone op Nederlands grondgebied niet wordt overschreden. In opdracht van het ministerie van Defensie wordt jaarlijks door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) beoordeeld of de feitelijke geluidsbelasting binnen de vastgestelde geluidszone is gebleven. Deze jaarlijkse rapportages worden besproken in de CAL. Op deze manier wordt toegezien of de afspraken die met de NAVO zijn gemaakt over het gebruik van de vliegbasis worden nageleefd en de ingezette maatregelen effect hebben. Wanneer de uitkomsten hiertoe aanleiding geven, spreekt het ministerie van Defensie hierover met de NAVO.

Vraag 5

Wat betekent de uitspraak van de Rechtbank Den Haag (zie: ECLI:NL:RBDHA:2024:3734) inzake rechtsbescherming bij Schiphol voor de rechtsbescherming tegen geluidhinder van de AWACS?

Antwoord

De door u genoemde uitspraak van de Rechtbank Den Haag⁵ is niet van toepassing op de ervaren geluidshinder door AWACS. De uitspraak oordeelt - kort gezegd - dat de Staat onrechtmatig handelt door het geldende wettelijke kader voor de geluidshinder rondom Schiphol al bijna anderhalf decennium niet te handhaven. Van dergelijk onrechtmatig handelen is met betrekking tot het buitenlandse militaire luchtvaartterrein Geilenkirchen geen sprake.

⁵ Zie de bijlage voor een uitvoeriger toelichting op de uitspraak.

Vragen met betrekking tot emissies van militaire vliegtuigen

Vraag 6

Zijn er wettelijke normen voor de luchtemissies van (nieuwe) militaire toestellen? Zo ja, hoe luiden die normen, en in welke (internationale) wetgeving of -verdragen liggen die normen vast? Graag met verwijzing naar artikelnummers.

Antwoord

Voor afzonderlijke militaire toestellen bestaan geen wettelijke normen voor luchtemissies. Wel zijn er regels die toezien op het beschermen van de luchtkwaliteit. De bijlage van deze brief beschrijft de hiervoor relevante nationale, internationale en Europese regelgeving. Met de vervanging van de AWACS-toestellen vanaf 2031 tot 2035 wordt een belangrijke stap gezet richting stillere en schonere militaire luchtvaart op vliegbasis Geilenkirchen.

Vragen met betrekking tot geluidisolatie van woningen

Vraag 7

Welke keuzes zijn destijds gemaakt om panden wel/niet te isoleren en op grond van welke afwegingen? Welke panden zijn niet geïsoleerd terwijl ze er toen wel voor in aanmerking kwamen, en wat was daarvoor in specifieke gevallen de reden (bijvoorbeeld een toenmalige bewoner die ervan afzag)?

Antwoord

Defensie heeft ervoor gekozen om ruimhartiger te isoleren dan destijds, op basis van geluidszoneringen, kon worden verwacht. Het evaluatierapport Hamelers (1986) beschrijft de werkwijze die is gevolgd in het isolatieprogramma. Het stuk is in te zien of te verkrijgen via de secretaris van de CAL.

Het bestand van de te isoleren woningen werd bepaald aan de hand van een geluidscontour van 35 Kosten eenheid (Ke). Daarmee werd, ten gunste van de omgeving, afgeweken van de in die tijd geldende norm (40 Ke). Voor woningen die buiten de 35 Ke-zone lagen, maar wél te kampen hadden met piekbelastingen hoger dan 90 db(A), kwamen de slaapkamers in aanmerking voor die isolatie. Door de geluidscontour van 35 Ke en de regeling voor piekbelastingen kwamen 198 extra woningen in aanmerking voor isolatie. Voor alle woningen uit het bestand zijn bezoeken afgelegd, tekeningen opgevraagd, waar nodig ter plekke gegevens verzameld, en zijn de uitvoeringsplannen aan eigenaren overgelegd.

In totaal kwamen hiermee 281 woningen in aanmerking voor geluidisolatie. In 1986, bij het verschijnen van het rapport Hamelers, waren 275 woningen reeds geïsoleerd of in uitvoering gegeven. Drie woningen werden meegenomen in een restserie, die kort daarna zou volgen. Voor drie woningen gold dat de eigenaar de isolatie had geweigerd. De redenen daarvoor zijn niet terug te vinden in de tot Defensie beschikking staande informatie. Bijna alle woningen die hiervoor in aanmerking kwamen, zijn geïsoleerd. Het rapport Hamelers wijst op het succes van de gevolgde werkwijze: bewoners en eigenaren konden met vragen, bezwaren en problemen terecht bij een speciaal daarvoor ingericht informatiecentrum. Veel bezwaren konden daardoor in goed overleg

worden weggenomen.⁶

Vraag 8

Welke afspraken zijn destijds of later gemaakt inzake monitoring van de effectiviteit van maatregelen?

Antwoord

Het isoleren van woningen die binnen de geluidscontour van Geilenkirchen liggen, werd in de jaren '80 eenmalig op kosten van het ministerie van Defensie uitgevoerd. Het isolatieprogramma is in 1986 geëvalueerd door technisch adviesbureau Hameleers toen het programma haar voltooiing naderde (zie ook het antwoord op vraag 10). Er bestaan geen afspraken over nog een evaluatie van het isolatieprogramma uit de jaren '80.

Vraag 9

Defensie heeft eerder aangegeven mogelijk in de toekomst te kunnen aansluiten bij isolatie in het kader van een verduurzamingsprogramma. Is dat nog steeds aan de orde?

Antwoord

Het is ons onduidelijk naar welke uitspraak of verduurzamingsprogramma deze vraag verwijst. Ik stel daarom voor om deze vraag in de eerstvolgende CAL aan de orde stellen.

Vraag 10

Graag ontvangt de CAL de vragen die in het verleden over deze materie in het parlement zijn gesteld en de antwoorden die daarop zijn gegeven.

Antwoord

Alle openbare parlementaire stukken, waaronder de beantwoording van Kamervragen, zijn terug te vinden via www.tweedekamer.nl. U kunt hier gebruik maken van de zoekfunctie om gericht te zoeken naar stukken.

Vragen met betrekking tot emissies van broeikasgassen

Vraag 11

Welke (internationale) regels gelden voor de uitstoot van broeikasgassen (waaronder specifiek zwavelhexafluoride) voor militaire vliegtuigen?

Antwoord

De regels voor het (militaire) gebruik van gefluoreerde broeikasgassen zijn vastgelegd in verschillende internationale, Europese en nationale wet- en regelgeving. Ik verwijs u graag naar de bijlage voor een compleet overzicht van de betreffende regelgeving.

Vraag 12

In de CAL is door de vertegenwoordiger van het ministerie van Defensie aangegeven dat militaire vliegtuigen van dergelijke regels zijn vrijgesteld. Op grond van welke regelgeving is die vrijstelling door welk orgaan verleend?

⁶ Zie pagina 14 van het rapport Hameleers.

Antwoord

De Europese regelgeving, zoals in de bijlage genoemd, bevat uitzonderingsbepalingen voor militaire apparatuur, die rechtstreeks van toepassing zijn in elke EU-lidstaat.⁷ De minister van Klimaat en Groene Groei treedt hierbij op als bevoegd gezag.⁸

Vraag 13

Idem is in de CAL door diezelfde vertegenwoordiger aangegeven dat de uitstoot van zwavelhexafluoride wordt gemonitord en gerapporteerd. Welk orgaan monitort dat en waar zijn de rapportages over AWACS-toestellen terug te vinden?

Antwoord

Diezelfde Europese regelgeving heeft betrekking op hoe de monitoring en rapportering van het gebruik van gefluoreerde broeikasgassen plaats moet vinden.⁹ Nederland is, als lidstaat, verantwoordelijk voor de rapportage en monitoring. De lidstaten van de Europese Unie brengen jaarlijks verslag uit over de uitstoot van de broeikasgassen waarop de regelgeving betrekking heeft. Dat gebeurt via het zogenaamde digitale 'F-gasportaal' van de Europese Commissie.¹⁰ De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de omgevingsdiensten houden toezicht op de naleving van de regelgeving en handhaaft indien nodig.

Vraag 14

In de vergadering van 28 februari is aan de vertegenwoordiger van Defensie gevraagd of er bij de aanbesteding gezocht kan worden naar een alternatief voor zwavelhexafluoride. De vertegenwoordiger heeft dit toegezegd. Wij horen graag een terugkoppeling of er met de nieuwe toestellen inderdaad minder (of geen) zwavelhexafluoride wordt uitgestoten.

Antwoord

De toezegging waaraan u refereert is niet bekend bij het ministerie van Defensie, en tevens niet terug te vinden in het verslag van de CAL van 28 februari 2024.

Defensie heeft de zorgen over de uitstoot van het gas zwavelhexafluoride (SF₆) door AWACS-vliegtuigen vorig jaar geadresseerd in een reactiebrief.¹¹ Hierin wordt aangegeven dat Defensie voldoet aan de wettelijke eisen die worden gesteld voor de uitstoot van SF₆. In diezelfde brief wordt benadrukt dat de bijdrage van AWACS-vliegtuigen aan de luchtkwaliteit in Zuid-Limburg te gering is om te kunnen meten. Met de vervanging van de verouderde AWACS-vliegtuigen door modernere, schonere E-7 toestellen neemt de uitstoot van broeikasgassen verder af. Het ministerie is op dit moment daarom niet voornemens nader onderzoek te doen naar de uitstoot van SF₆ door huidige of

⁷ Zie de artikelen 9 en 16, vierde lid, gelezen in samenhang met bijlage V, van de ODS-verordening en in de artikelen 11, 13, derde, vijfde en zevende lid, 16, tweede lid en onder d en 22, derde lid, gelezen in samenhang met artikel 3, onder 32 (definitiebepaling 'militaire apparatuur') en bijlage IV, van de F-gassen-verordening.

⁸ Op grond van de artikelen 3 en 7 van het Besluit gefluoreerde broeikasgassen en ozonlaagafbrekende stoffen.

⁹ Zie Hoofdstuk 6, artikel 26, 27 en 29 van de F-gassenverordening.

¹⁰ Meer informatie over het F-gasportaal is te vinden op: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/fluorinated-greenhouse-gases/f-gas-portal_en.

¹¹ Zie: "Reactie op de ingekomen brief gem. Brunssum en Beekdaelen" van 6 november 2023; en de reactie aan de gemeenten Brunssum en Beekdaelen op de brief van 14 december 2023 over de aangekondigde vervanging van de AWACS, d.d. 7 februari 2024.

toekomstige AWACS-vliegtuigen.

Bijlage

Uitgebreide toelichting op gegeven antwoorden

Vraag 3

Via een algemene maatregel van bestuur (amvb) wordt een geluidszone vastgesteld voor het buitenlandse militaire luchtvaartterrein Geilenkirchen. Dit is het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Eerder gold ook het Besluit zonering buitenlands luchtvaartterrein Zuid-Limburg (Bzbl Zuid), dat is gebaseerd op artikel 108 van de Wet geluidhinder (oud). Zie voor het Bkl de regels in afdeling 12.3 van die amvb. De geluidszones worden vastgesteld op basis van de gegevens over het aantal en de soort vliegbewegingen van de vliegbasis, van de vliegkarakteristieken en de gebruikte vliegtuigen en van de gevolgde vliegprocedures.¹² Als deze invoergegevens zouden veranderen of het gebruik van de vliegbasis zou dwingen tot verandering van de geluidszone, zou de geluidszone kunnen wijzigen. Hieruit volgt dat Nederland niet eenzijdig beperkingen kan opleggen aan het gebruik van het buitenlandse militaire luchtvaartterrein Geilenkirchen door middel van geluidcontouren.

Vraag 5

In de genoemde uitspraak van 20 maart 2024 komt de rechtbank Den Haag – kort gezegd – tot het oordeel dat de Staat onrechtmatig handelt door het geldende wettelijke kader voor de geluidshinder rond Schiphol al bijna anderhalf decennium niet te handhaven en door het beleid dat sindsdien wel is gemaakt en uitgevoerd te baseren op meetpunten waarvan al sinds 2005 duidelijk is dat die geen volledig beeld geven van (de spreiding en ernst van) de geluidsoverlast. Door het ontbreken van adequate en daadwerkelijk gehandhaafde normen ontbreekt het mensen die overlast ervaren door Schiphol ook al jarenlang aan effectieve rechtsbescherming, aldus de rechtbank. Daar komt volgens de rechtbank bij dat in de handelswijze van de Staat steeds de 'hubfunctie' en de groei van Schiphol voorop zijn gesteld en eerst zijn gewaarborgd; pas daarna werd gekeken hoe tegemoet kon worden gekomen aan de belangen van omwonenden en anderen – zonder te beoordelen of de dan nog mogelijke tegemoetkoming wel voldoende recht deed aan die belangen. Deze manier van belangen afwegen voldoet niet aan de eisen die het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) in zaken als deze aan die belangenafweging stelt, zo oordeelt de rechtbank. Van een dergelijk onrechtmatig handelen is met betrekking tot het buitenlandse militaire luchtvaartterrein Geilenkirchen geen sprake. Deze uitspraak van de rechtbank Den Haag is dus niet van overeenkomstige toepassing bij ervaren geluidhinder van de AWACS.

Vraag 6

Voor afzonderlijke (militaire) toestellen zijn er geen wettelijke normen voor de luchtemissies. Wel gelden er algemene regels in het kader van de luchtkwaliteit. De volgende regelgeving is daarbij van toepassing:

Internationale regelgeving

Op internationaal niveau zijn emissieplafonds ingesteld voor stoffen die de lucht vervuilen waaraan Nederland zich moet houden. Het Gotenburg Protocol¹³ van de Verenigde Naties stelt nationale emissieplafonds vast voor zwavel, stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen en ammoniak. Dit Protocol had een looptijd van 2010 tot 2020 en heeft navolging in de Europese regelgeving gekregen. Het "Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange

¹² zie bijvoorbeeld Staatsblad 1995, 38, p. 12-13 en Stb. 2011, 391, p. 76

¹³ <https://unece.org/environment-policy/air/protocol-abate-acidification-eutrophication-and-ground-level-ozone>

afstand¹⁴”, dat ten grondslag ligt aan dit Protocol, is nog steeds van kracht.

Europese regelgeving

Op Europees niveau bevat de richtlijn voor luchtkwaliteit (Richtlijn 2008/50/EG¹⁵) grenswaarden voor luchtkwaliteit met het doel om schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu tot een minimum te beperken. In deze richtlijn zijn de EU-kaderrichtlijn 96/62/EG, richtlijn 1999/30/EG met eisen aan de concentraties voor fijnstof (PM₁₀), stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden (NO_x), zwaveldioxide (SO₂) en lood, richtlijn 2000/69/EG met eisen aan de concentraties benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO) en de richtlijn met eisen aan de concentraties ozon (O₃) samengebracht. De grenswaarden in deze richtlijn mogen niet worden overschreden.

De richtlijn (EU) 2016/2284¹⁶ (NEC-richtlijn 2016) bevat regelgeving over de emissies van stikstofoxide, zwaveldioxide, fijnstof, vluchtige organische stoffen (met uitzondering van methaan) en ammoniak. Dit is de Europese navolging van het Gotenburg Protocol. De emissieplafonds in deze richtlijn mogen niet worden overschreden.

Daarnaast heeft de Europese Commissie in “The Application of models under the European Union’s Air Quality Directive: a technical reference guide”¹⁷ uiteengezet op welke wijze de luchtkwaliteit wordt gemodelleerd.

Nationale regelgeving

De luchtkwaliteitsrichtlijn was geïmplementeerd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer, waarbij in titel 5.2 verplichtingen met betrekking tot het beoordelen van de luchtkwaliteit, rapportage en het nemen van maatregelen waren opgenomen. Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zijn er verschillende instrumenten die de luchtkwaliteit reguleren. Dit is hierna toegelicht. Hierbij geldt als kanttekening dat het Nederlandse wet- en regelgeving betreft voor activiteiten in Nederland. In het geval van Geilenkirchen is deze regelgeving niet van toepassing, omdat deze vliegbasis op Duits grondgebied ligt:

- De langetermijndoelstellingen voor luchtkwaliteit zijn door het rijk, provincies en gemeenten vastgelegd in een omgevingsvisie;
- De algemene rijksregels voor de luchtkwaliteit van milieubelastende activiteiten in Nederland staan in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).
 - Artikel 2.11, gelezen in samenhang met artikel 2.2, van het Bal bevat een specifieke zorgplicht voor degene die milieubelastende activiteiten verricht om luchtverontreiniging te voorkomen;
 - Een militaire luchthaven is in artikel 3.326 van het Bal aangewezen als milieubelastende activiteit waarvoor op grond van artikel 3.327 van het Bal een vergunning nodig is als voor de betreffende luchthaven een luchthavenbesluit is vereist. Als sprake is van een milieubelastende activiteit mogen de emissiegrenswaarden niet worden overschreden;
 - Bij het verrichten van de activiteiten, zoals opgenomen in artikel 3.328 van het Bal, moet

¹⁴ https://wetten.overheid.nl/BWBV0003681/1983-03-16#Verdrag_2

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0050>

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX%3A32016L2284>

¹⁷ <https://www.eea.europa.eu/publications/fairmode>

worden voldaan aan de betreffende regels in hoofdstuk 4 of hoofdstuk 5 (onder andere zeer zorgwekkende stoffen bij vergunningplichtige activiteiten) van het Bal.

- De Europese grens- en streefwaarden voor stoffen die de kwaliteit van de buitenlucht beïnvloeden zijn als rijksomgevingswaarden vastgelegd in paragraaf 2.2.1 van het Bkl. De nationale emissieplafonds, zoals bedoeld in de NEC-richtlijn 2016, zijn ook als rijksomgevingswaarden opgenomen in paragraaf 2.2.1.3 van het Bkl;
- Voor onder andere fijnstof (PM10) zijn er aparte aandachtsgebieden, waar de overheid de omgevingswaarden in acht moet nemen. Dit moet bijvoorbeeld als in een omgevingsplan activiteiten worden toegestaan waarvoor de luchtregele in het Bal op van toepassing zijn (artikel 5.51 Bkl), als er in een omgevingsverordening functies aan locaties worden toegedeeld (artikel 7.1 en afdeling 5.1 Bkl), of een projectbesluit in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van stikstofdioxide of fijnstof (artikel 9.1 en afdeling 5.1 Bkl).

Voor luchthavens kunnen in het luchthavenverkeersbesluit (LVB) grenswaarden ten aanzien van uitstoot van stoffen in de omgeving worden opgenomen. In artikel 8a.54 van de Wet luchtvaart ligt de bevoegdheid om een besluit beperkingengebied buitenlandse (militaire) luchthaven vast te stellen. Het beperkingengebied doet in het geval van een buitenlandse luchthaven echter enkel uitspraak over een extern veiligheidsrisico, geluidsbelasting of de vliegveiligheid. Luchtemissies zijn hierin niet genoemd.

Vraag 11

De regels voor het (militaire) gebruik van gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen) zijn vastgelegd in de volgende regelgeving:

- Protocol van Montreal bij het Verdrag van Wenen betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken¹⁸ over de uitfasering van de productie en het verbruik van een groot aantal ozonafbrekende stoffen (hierna: ODS). Zwavelhexafluoride valt hier echter niet onder. Hiervoor geldt andere regelgeving die ook in deze paragraaf wordt besproken. De Europese Unie en haar lidstaten zijn partij bij het protocol.
- De wijziging van Kigali¹⁹ waarbij de partijen bij het Protocol van Montreal hebben afgesproken om een groep F-gassen (gefluoreerde gassen) ook te reguleren, ook al zijn dat geen ODS.
- Verordening (EU) 2024/590 van het Europees Parlement en de Raad van 7 februari 2024 betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken²⁰, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1005/2009²¹ (ODS-verordening) waarin een algemeen verbod op de productie en het gebruik en de handel in ODS is opgenomen. Deze Verordening bevat striktere regels dan het Protocol van Montreal. Een verordening is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat van de Europese Unie.
- Verordening (EU) 2024/573 van het Europees Parlement en de Raad van 7 februari 2024

¹⁸ <https://wetten.overheid.nl/BWBV0002086/2019-06-21>

¹⁹ <https://verdragenbank.overheid.nl/nl/Verdrag/Details/013403.html>

²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32024R0590>

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:32009R1005>

betreffende gefluoreerde broeikasgassen²², tot wijziging van Richtlijn (EU) 2019/1937²³ en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 517/2014²⁴ (F-gassenverordening) heeft tot doel om de emissies van gefluoreerde broeikasgassen te verminderen en een wereldwijde overeenkomst voor de uitfasering van fluorkoolwaterstoffen.

- Besluit gefluoreerde broeikasgassen en ozonlaagafbrekende stoffen²⁵ en de Regeling gefluoreerde broeikasgassen en ozonafbrekende stoffen.²⁶

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32024R0573>

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32019L1937>

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0517>

²⁵ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0037088/2023-04-19>

²⁶ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0037094/2020-04-01>