

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 491

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2018

De luchtvaart is sterk in ontwikkeling en dat biedt kansen. Mijn ambitie is perspectief te bieden en balans te brengen in de maatschappelijke behoeften aan luchtvaart, duurzaamheid, leefklimaat en veiligheid en een vitale economie. Van de civiele luchtvaartsector wordt een passende bijdrage verwacht in de klimaataanpak. De vraag naar luchtvaart is onverminderd groot, mondiaal en in Nederland. Naast deze civiele vraag naar luchtvaart en de daarbij spelende maatschappelijke opgaven, heeft Defensie vanuit een militaire taakstelling ook behoefte aan gebruik van het luchtruim. Deze taakstelling is een afgeleide van de grondwettelijke taken van de krijgsmacht. Hoe om te gaan met de luchtvaart in Nederland is een vraagstuk met urgentie. De huidige aanpak loopt tegen grenzen aan, de dilemma's waar we voor staan raken veel mensen persoonlijk en rechtvaardigen hun inbreng. Ik wil de diverse belanghebbenden met elkaar in gesprek brengen, dat geeft ruimte voor nieuwe inzichten en begrip.

In de komende periode werk ik toe naar besluitvorming op een aantal luchtvaartdossiers waarbij ik hecht aan brede participatie en transparante besluitvorming. Naast de Luchtruimherziening gaat het om de Luchtvaartnota 2020–2050 en de Luchthavenbesluiten voor Schiphol en Lelystad. Mijn voornemen geldt ook voor te nemen besluiten op enkele andere regionale luchthavens.

Vertrouwen is essentieel om de beslissingen te kunnen nemen die bepalend zijn voor de luchtvaart van de toekomst. Ik constateer dat de betrokkenheid groot is, alsook de wens om mee te denken en mee te doen. De recente hoorzitting van de vaste Kamercommissie is daar een uiting van. Ik heb aangekondigd graag de signalen te ontvangen en de dialoog aan te gaan.

Dit alles vereist een zorgvuldig proces met maatwerk voor de voorbereiding van de verschillende besluiten. Daarom geef ik u in deze brief een

overzicht van de aanpak van participatie, de besluitvorming en reikwijdte van elk van de vier genoemde dossiers en de samenhang ertussen. Daarmee geef ik mede invulling aan de toezegging u te berichten over de scope van de Luchtvaartnota 2020–2050 en aan diverse toezeggingen en moties die ik in de brief noem. Deze brief stuur ik u mede namens de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Financiën.

Participatie

Over ontwikkelingen in de luchtvaart en de gevolgen daarvan wordt sinds jaar en dag met maatschappelijke partijen overlegd. Dit overleg concentreert zich op de inpassing van luchthavens in hun directe omgeving. Alderstafels, CRO's, COVM's en de Omgevingsraad Schiphol (ORS) hebben op dat gebied vele jaren hun diensten bewezen. Deze bestaande wettelijk verankerde overlegstructuren hebben en houden het voortouw in de advisering over de thans in voorbereiding genomen luchthavenbesluiten. De ORS zal conform de eerder vastgelegde adviesaanvragen een advies uitbrengen en worden geëvalueerd.

Echter, zoals u weet, dienen er zich ook andere vraagstukken aan, zoals het vastleggen van nieuw luchtvaartbeleid in de Luchtvaartnota 2020–2050 en de integrale herziening van het luchtruim. Dit zijn vraagstukken voor de langere termijn van nationale of bovenregionale schaal waarvoor nog geen structurele maatschappelijke dialoog tot stand is gebracht, en waar de bestaande overlegstructuren niet volledig op zijn toegerust.

Eerder heb ik aangegeven te willen werken aan een transparante samenwerking met alle belanghebbenden, gebaseerd op wederzijds vertrouwen. Ik hecht er dan ook aan ervoor te zorgen dat in de dialoog met de maatschappelijke omgeving steeds helder is welk vraagstuk voorligt, wat de spelregels van de participatie zijn en tegelijkertijd ruimte te bieden aan alle signalen die de luchtvaart betreffen en de daaraan verbonden wensen, zorgen en consequenties. Ook hecht ik aan het opbouwen van een kennisbasis door *joint fact-finding* ter versterking van transparantie in de besluitvorming.

Het betreft opgaven die niet in een korte slag tot keuzes leiden. Het invullen van de luchtvaart van de toekomst en de Luchtruimherziening vragen om een meerjarige benadering. Bewust schets ik daarom nu de contouren van een gefaseerde participatie en besluitvorming. Ik laat daarmee ruimte om per fase de aanpak te bespreken en verder in te vullen met u, bestuurders, omgeving en belanghebbenden. Zodat ook de wijze van betrokkenheid op een open en transparante manier wordt uitgewerkt. Maatwerk, waarbij ik toewerk naar een congruente aanpak over het hele Luchtvaartdossier.

Aanpak Luchtvaartnota en Luchtruimherziening

De benadering voor de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening is gericht op een brede betrokkenheid vanuit bestuur, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven, bewoners en luchtruimgebruikers.

De eerste fase, tot eind 2018, in het opzetten van beide projecten is waar mogelijk een gezamenlijk traject. In deze fase wil ik onderzoeken welke issues en dilemma's aan de orde moeten komen in beide dossiers, de vorm en spelregels van de participatie verkennen en uitwerken en tevens een gedegen kennisbasis creëren. Hierbij wordt o.a. middels regionale- en themabijeenkomsten, internetconsultatie en focusgroepen een brede groep van luchtruimgebruikers, burgers, bestuurders, belangenorgani-

saties, natuur- en milieuorganisaties, wetenschappers, kennisinstituten en andere belanghebbenden geconsulteerd. Ook zal deze zomer de website gereed zijn waarop alle beschikbare en actuele informatie zal worden gedeeld. De website zal op termijn ook worden ingezet ter ondersteuning van brede meningsvorming.

Met de provincies ga ik in deze fase, conform de gewijzigde motie van de leden Amhaouch en Gijs van Dijk¹, het participatieproces verder vormgeven. Mijn inzet is per provincie te komen tot een kerngroep, met daarin een gedeputeerde namens het provinciebestuur en een wethouder van een relevante gemeente. Daarnaast zal de kerngroep bestaan uit een vertegenwoordiger namens de bewoners, het bedrijfsleven, een nader overeen te komen maatschappelijke organisatie, en de Ministeries van IenW en Defensie.

De exacte invulling kan worden toegespitst op de betreffende provincie of regio. De kerngroepen kunnen met gezag toezien op de totale participatie en dat er vanuit de genoemde geledingen in de regio voldoende inbreng op de inhoud van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening kan worden geleverd. De kernteams zijn aanvullend op de bestaande overlegstructuren rond de luchthavens, zoals de ORS en de CRO's en de COVM's rond militaire vliegbases en initiëren geen activiteiten die al gebeuren.

Een overzicht van bovengenoemde activiteiten is opgenomen in bijlage 1². De participatie voor de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening wordt passend op de hierop volgende fase in 2019 nader ingevuld.

Luchtvaartnota 2020–2050

Zoals aangekondigd wil ik uw Kamer informeren over de scope, aanpak en planning van de in het regeerakkoord aangekondigde Luchtvaartnota. Dit wordt een toekomstgerichte, integrale en richtinggevende kabinetsvisie op de Nederlandse luchtvaart, inclusief het Caribisch deel van het Koninkrijk. Kernvraag waarop in de Luchtvaartnota wordt ingegaan is hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. In overleg met uw Kamer heb ik de tijdshorizon opgerekt naar 2050, zodat deze overeenkomt met de tijdshorizon voor de klimaatambities.

Scope

Luchtvaart heeft een maatschappelijk en publiek belang, met een sterke internationale component. Met de Luchtvaartnota wordt antwoord gegeven op de hierboven genoemde kernvraag, waarbij zowel de civiele luchtvaart als general aviation is betrokken. In de Luchtvaartnota komen in elk geval de uitgangspunten terug zoals verwoord in het regeerakkoord alsmede de verzoeken van uw Kamer. In het regeerakkoord is aangegeven dat «slim en duurzaam» het uitgangspunt is van de Luchtvaartnota en dat veiligheid op één staat. Een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle home-carrier is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats. Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen ontstaat een betere leefomgeving en luchtkwaliteit. De civiele luchtvaartsector kan met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte creëren voor groei. Naast de civiele luchtvaart en de ambities die daarvoor zijn gesteld in het Regeerakkoord, wordt in de Luchtvaartnota ook de opgaven van de militaire

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 326.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

luchtvaart opgenomen. Voor de militaire luchtvaart zijn de grondwettelijke taken van de krijgsmacht het uitgangspunt.

Uw Kamer heeft mij verzocht een aantal onderwerpen mee te nemen in de Luchtvaartnota. De moties van de leden Amhaouch en Remco Dijkstra³, waarin u vraagt verschillende varianten voor een nieuwe overleg- en besluitvormingsstructuur aan de Kamer voor te leggen, en van het lid Kröger⁴, over de rol van de gemeenten, zal ik betrekken bij het opstellen van de inhoud van Luchtvaartnota en bij de aangekondigde opzet om de besluitvorming bij aanpassingen voor het luchtruim opnieuw te ontwerpen. In beide gevallen gaat het om het organiseren van participatie die niet stopt bij de besluitvorming over individuele luchthavens, de Luchtvaartnota en het project Luchtruimherziening, maar gaat over het structureel inrichten ervan. Daarbij kunnen zo mogelijk ook de resultaten van de evaluatie van de ORS worden meegenomen.

Conform de motie van het lid Remco Dijkstra c.s.⁵ zal het economische belang van Schiphol als mainport voor Nederland tot uiting komen in de Luchtvaartnota. Ook zal worden uitgewerkt hoe de multimodale hub Schiphol verder kan worden ontwikkeld, zoals verzocht in de motie van het lid Graus c.s.⁶ Aandachtspunt hierbij is in ieder geval de mogelijkheid van een modal shift van vliegtuig naar trein en vrachtschip. In overeenstemming met de motie van het lid Amhaouch c.s.⁷ zal worden ingegaan op de regie ten aanzien van samenwerking tussen en complementariteit van de nationale luchthavens.

In diverse bewoordingen hebben leden van uw Kamer aandacht gevraagd voor een balans tussen *people, planet* en *profit*. Via de motie van het lid Van Raan c.s.⁸ heeft uw Kamer verzocht om alle relevante aspecten in beeld te brengen, inclusief de klimaateffecten, zoals uitstoot van CO₂. Al eerder was per motie van het lid Van Raan c.s.⁹ gevraagd om het begrip hinder breder te definiëren dan geluidsoverlast, bijvoorbeeld ook met luchtkwaliteit. Ook dat wordt ingevuld. Tevens zijn in het recente plenair debat Schiphol/Lelystad Airport (Handelingen II 2017/18, nr. 80, item 16) ten aanzien van de Luchtvaartnota de volgende onderwerpen gemarkeerd: aandacht voor de context van de Luchtvaartnota in het bredere mobiliteitsvraagstuk, de afweging vliegen ten opzichte van wonen, het sturen op vliegbewegingen versus sturen op hinder en het belang van general aviation.

Aanpak

Zoals ik eerder in deze brief aangaf, wil ik de Luchtvaartnota uitwerken in een participatieproces waarin breed de gelegenheid is voor alle belanghebbenden om inbreng te leveren. Gezien de gemeenschappelijke beleidsverantwoordelijkheid voor het Nederlandse luchtruim zullen ook de andere relevante departementen nauw betrokken zijn bij de uitwerking van de Luchtvaartnota.

Naast het eerder in deze brief omschreven zorgvuldige proces waarin belanghebbenden zijn betrokken, is een goede kennisbasis van belang. Er is veel informatie en kennis beschikbaar. Deze zal geordend en waar nodig

³ Kamerstuk 31 936, nr. 457.

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 251.

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 315.

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 311.

⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 293.

⁸ Kamerstuk 29 665, nr. 305.

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 445.

geactualiseerd worden. Kennishiaten worden geïdentificeerd en zo mogelijk ingevuld. Ik ben in gesprek met de planbureaus over een kennisplan, waarbij onafhankelijkheid en kwaliteit voor mij voorop staan. In dit plan zal er aandacht zijn voor *joint fact-finding* om een helder beeld te krijgen welke kennis onomstreden is en waarover inzichten verschillen.

Expliciet onderdeel van de kennisbasis betreft materiaal over een eventuele verplaatsing naar Schiphol naar de Noordzee waar de motie Paternotte en Van Brenk¹⁰ om verzoekt. In het verleden is al uitgebreid onderzoek gedaan naar zo'n plan. Veel van dit onderzoek is nog steeds relevant en actueel, zoals de betekenis van zeestromingen. Een deel van het onderzoek behoeft actualisatie. Ook zal gekeken moeten worden naar relevante actuele ontwikkelingen, zoals de integrale lange termijn Strategische Agenda Noordzee 2030¹¹. Ik geef uitvoering aan de motie door opdracht te geven voor de gevraagde quick scan. Kernvraag is om in kaart te brengen welke onderzoeken naar verplaatsing van Schiphol naar zee nog actueel zijn en welk materiaal actualisatie of aanvulling behoeft binnen de bredere context zoals hierboven geschetst. Op basis daarvan kan opdracht gegeven worden voor een nadere actualisatie en aanvulling van het materiaal. Hiermee wordt in de verkenningsfase de basis gelegd om in de Luchtvaartnota tot een afgewogen oordeel te komen over een luchthaven in zee.

Ten slotte komt in de onderzoeks- en verkenningsfase van de Luchtvaartnota 2020–2050 aan de orde over welke issues welk soort besluitvorming nodig is en welke systematiek daarbij het best past. Daarbij kan gedacht worden aan de bestaande MKBA-systematiek en een eventuele planMER.

Planning

Voor het Kerstreces stuur ik u een brief waarin ik u inzicht geef in de opbrengst van de verkenningsfase. Dit betreft een overzicht van de issues en belangen mede op basis van de inbreng van de stakeholders samen met een voorstel voor de verdere aanpak richting het kabinetsbesluit.

In de eerste helft van 2019 worden de tijdens de verkenningsfase geïdentificeerde issues verder verdiept en uitgewerkt, waarop besluitvorming over de Luchtvaartnota 2020–2050 volgt. Ik ben voornemens om u de Luchtvaartnota na de zomer 2019 aan te bieden.

Luchtruimherziening

De Luchtruimherziening omvat de realisatie van een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een gewogen belangenafweging, in samenwerking met (internationale) partners en in voortdurende dialoog met belanghebbenden.

Civiel-militaire samenwerking is het fundament onder het project. Om de gezamenlijke aanpak vorm te geven, is een projectorganisatie ingericht met deelname van de vijf partners: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie, het Commando Luchtmacht (CLSK), de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het

¹⁰ Kamerstuk 29 665, nr. 317.

¹¹ Kamerstuk 33 450, nr. 52 en Kamerstukken 27 625 en 33 450, nr. 387.

Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC¹²). Voor de algehele aansturing is een Stuurgroep ingericht onder voorzitterschap van de DG Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het project kent drie hoofddoelen, met veiligheid als randvoorwaarde:

- Het verruimen van civiele en militaire capaciteit in het luchtruim;
- Duurzaamheid: vermindering van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO₂ en (ultra)fijnstof); Defensie neemt hieraan deel door via routeoptimalisatie de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken.
- Een efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim ten behoeve van alle luchtruimgebruikers.

De Luchtruimherziening behoeft een stapsgewijze implementatie. Het is een complex project met veel stakeholders en diverse belangen zowel nationaal als internationaal. Hierbij is fasering vereist. De leidende principes zijn daarbij samenwerking, transparantie en vroegtijdige participatie van belanghebbenden. In december heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik hierbij gebruik zal maken van de ervaringen bij o.a. het programma «Ruimte voor de Rivier» en de MIRT-participatie-systematiek. Deze MIRT-systematiek zal worden gehanteerd voor de fasering van het project Luchtruimherziening.

Kern van de MIRT-systematiek is een getrechterde besluitvorming: in het begin breed kijken (divergeren) en vervolgens trechteren (convergeren) naar één oplossing die wordt uitgewerkt en uitgevoerd. Dit betekent investeren aan de voorkant, in stakeholders en inhoud, om vervolgens tempo te kunnen maken in de uitvoering. Dat betekent dat ik niet te snel een keuze maak voor één oplossing, maar voldoende flexibiliteit behoudt en ruimte blijft bieden om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen. De onderzoeksfase staat in het teken van het inventariseren van de behoeften en uitgangspunten die betrokken worden in het ontwerp van het luchtruim. Parallel hieraan zet ik gedurende het volledige proces het internationale overleg voort.

In het proces worden de volgende fases doorlopen. Elke fase leidt tot een besluit waarover ik uw Kamer zal informeren:

- Onderzoeksfase (2018–begin 2019): Gedeeld beeld over de opgave, scope, stakeholders; mogelijkheden no-regret tussenoplossingen.
Besluit: Startbesluit en oplossingsvarianten
- Verkenningsfase (2019–2020): Nadere uitwerking oplossingsvarianten.
Besluit: Vaststelling voorkeursvariant
- Planuitwerkingsfase (2020–2023): Nadere uitwerking voorkeursvariant en start realisatie deeloplossingen.
Besluit: Vaststelling definitieve variant
- Realisatiefase (vanaf 2023): Implementatie definitieve variant.

Met het project zullen met voorrang acties worden ingezet om waar mogelijk reeds voor 2023 verbeteringen te realiseren. Daartoe zullen proactief tussenoplossingen worden gesignaleerd, ontworpen en gerealiseerd, waaronder voor Lelystad. Dit zijn enerzijds verbeteringen binnen of het beter benutten van de bestaande luchtruimindeling (no-regret maatregelen) en anderzijds tussenstappen die binnen de algehele herziening passen.

¹² MUAC is onderdeel van Eurocontrol en levert haar inbreng in de projecten onder de bestaande aansturing door het Rijk via de Maastricht Co-ordination Group (MCG) van de vier lidstaten (Nederland, België, Duitsland en Luxemburg) waar zij verantwoordelijk is voor het beheer van het luchtruim (boven 24.500 voet).

Dit jaar zijn en worden de volgende activiteiten uitgevoerd om de opgaven te realiseren:

Inhoud

- Inventariseren van gebruikersbehoefte in zowel het lage als hoge luchtruim (voor zowel civiel, militair, general aviation als drones)
- Inventariseren van knelpunten en oplossingsrichtingen, voortkomend uit de gebruikersbehoefte
- Het opstellen van architectuurprincipes, ontwerpen en opstellen van diverse varianten met betrekking tot hinder, capaciteit en efficiënter luchtruimgebruik als input voor robuuste herziening van het luchtruim

Participatie

- Het ontwikkelen van een participatiekader, met categorisering van participatiewijze per vlieghoogte, voor zowel civiel als militair gebruik van het luchtruim.
- Het informeren van bestaande overlegstructuren (ORS, CRO's, COVM's)

Internationaal

- Bilaterale contacten om de luchtruimherziening in Nederland met onze buurlanden een grensoverschrijdend gevolg te geven;
- Actief borgen van informatievoorziening naar en steun in bestaande internationale gremia zoals FABEC.

Beheer

- Maken van afspraken over toekomstbestendige ontwikkeling van het luchtruim: vastleggen hoe in een reguliere governance structuur deze ontwikkelrichting wordt gestuurd en gemonitord.

Lelystad

Wat betreft Lelystad Airport handel ik overeenkomstig de lijn uitgezet in de brief aan uw Kamer van 21 februari 2018¹³. Belangrijke mijlpaal daarin is het publiceren van het Ontwerp Wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit met de onderliggende MER in het najaar, waarbij deze tegelijkertijd in de zienswijze- en voorhangprocedure worden gebracht.

De participatie rond het Ontwerp Wijziging Luchthavenbesluit past bij de procedure: het gaat om het inwinnen van zienswijzen. Ik zal dat ondersteunen door het verstrekken van toelichtende informatie. Dat gebeurt via de website en via het fysiek ter inzage leggen van stukken op een aantal openbare locaties in het land. Daarnaast zal tijdens de regionale bijeenkomsten in het kader van de Luchtvaartnota en de Luchtruimherziening ook informatie worden verstrekt en toelichting worden gegeven op de voorliggende besluiten.

Om het proces naar opening van Lelystad Airport en het inregelen, monitoren en evalueren van (de effecten van) het gebruik goed af te stemmen met de omgeving wil ik tweemaal per jaar een bestuurlijk overleg voeren met de betrokken provincies gezamenlijk. Dit wordt voorbereid in afzonderlijke gesprekken per provincie en met de meest betrokken gemeenten erin.

In de periode najaar 2018 tot najaar 2019 zal het stelsel van monitoring en evaluatie met betrekking tot thema's als geluid, gezondheid, effecten op natuur- en recreatiegebieden in participatie worden uitgewerkt. In aanvulling op de bestaande afspraken hierover met betrekking tot de directe omgeving van de luchthaven en waarbij de CROLL een belangrijke rol heeft, zullen ook in de regio's buiten Flevoland (het oude land) hierover

¹³ Kamerstuk 31 936, nr. 462.

afspraken worden gemaakt. Die uitbreiding vindt in een aanvullend participatieproces plaats.

In samenwerking met provincies en gemeenten zullen ook bewoners en ondernemers proactief worden betrokken bij de uitwerking van de systematiek van monitoring en evaluatie. Op deze wijze geef ik invulling aan de motie van het lid Visser c.s.¹⁴

Schiphol

Bij de verankering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol vindt participatie- en inspraak plaats. Op verschillende momenten in de tijd worden stakeholders en belanghebbenden betrokken om inbreng te geven.

Ten behoeve van dit besluit wordt een Milieueffectrapport (MER) door Schiphol opgeleverd. Het MER zal door mij naar de Tweede Kamer worden gestuurd en tevens als onderdeel van de feitenbasis Schiphol¹⁵ door de Omgevingsraad Schiphol (ORS) worden gebruikt bij de advisering over een toekomstbestendig NNHS en wonen-vliegen. Conform de motie van het lid Remco Dijkstra¹⁶ zal een brede maatschappelijke consultatie onderdeel uitmaken van dit adviestraject door de ORS.

Het kabinet zal daarna een beslissing nemen over de toekomst van Schiphol, een keuze die uiteindelijk verankerd wordt in het LVB Schiphol. Na het kabinetsbesluit wordt het LVB ter zienswijze gepubliceerd en aan beide Kamers gestuurd voor de officiële voorhangprocedure. Uiteindelijk kan dan na advisering door de Raad van State het LVB in werking treden.

Tot slot

Met deze geschetste aanpak heb ik er vertrouwen in te komen tot een zorgvuldig proces en transparante besluitvorming. Ik zie uit naar een goede samenwerking met de omgeving. Voor het Kerstreces zal ik u informeren over de bevindingen, daarbij zal ik ook actuele ontwikkelingen en eventuele bijsturingen meenemen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

¹⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 408.

¹⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 250.

¹⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 314.