



Aan:

De provincies **met haar volksvertegenwoordigers** in Nederland,

PER ADRES AAN DE STATENGRIFFIES

PER E-MAIL:

statengriffie@noord-holland.nl, statengriffie@fryslan.frl,
statengriffie@provinciegroningen.nl, statengriffie@drentsparlement.nl,
Statengriffie@overijssel.nl, griffie@gelderland.nl, info@provincie-utrecht.nl,
statengriffie@pzh.nl, provincie@zeeland.nl, statengriffie@brabant.nl,
postbus@prvlimburg.nl, griffie@flevoland.nl

Betreft:

Verzoek tot besluit conform AWB

Arnhem, Datum E-mailverzending

Geachte mijnheer c. q. mevrouw salvis titulis.

1:

Bij deze verzoekt ondergetekende, namens de stichting “Tankvaart Dampvrij” zich beroepend op de wet AWB, met in achtneming van de navolgende wet en regelgeving:

Art.1.1 Wet Milieubeheer

Een ieder **die het vermoeden** kan hebben dat zijn handelen nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben dient dit handelen na te laten dan wel de nodige maatregelen te nemen te voorkomen dat zijn handeling nadelig voor het milieu kan zijn.

Art.173a Wetboek van Strafrecht

Opzettelijk en wederrechtelijk verspreiden van een stof met gevaar voor andermans gezondheid.

Art.7.2.3.7.1.2 ADN 2023

Ontgassen is verboden in de nabijheid van sluizen inclusief hun voorhavens, onder bruggen of in dichtbevolkte gebieden.

ILT-2019/35931

Voor zowel het huidige ADN 2019 als voor het toekomstige CDNI verdrag dienen de oevers van de rivier de Lek te worden beschouwd als dichtbevolkt gebied.

Jurisprudentie

In lijn met de uitspraak van RECHTBANK DEN HAAG afd. Bestuursrecht, zaaknummers: SGR 20/6767, SGR 21/4244, SGR 21/4249 en SGR 21/4256

Ingeschreven bij de KvK onder nummer: Bankrelatie:

Website: www.tankvaartdampvrij.com E-mail: info@tankvaartdampvrij.com



uitspraak van de enkelvoudige kamer van 11 oktober 2022.

Art 47/48 e.v, Wetb. V. Sr
o.a. "Medeplegen"

Wet en regelgeving zoals Wet Milieubeheer, WABO ed. C.J.Art. 21
Regelt leefbaar milieu e.d.,

een algeheel ontgasverbod in te stellen en regelgeving, toetsings-en beleidskader te vormen specifiek voor het afgeven van vergunningen voor Dampverwerkingsinrichtingen c.q. installaties voor de scheepvaart.

1a:

Alvorens de ontgasverbod in te stellen, en provinciale verordeningen regelgeving, toetsings-en beleids- en normkader te vormen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat namens de minister te verzoeken, beleids- toetsings- en normkaders te verstrekken waarop de Provinciale regelgeving gebaseerd dient te zijn. Dit om enige nationale eenduidigheid in de vergunningsverlening te waarborgen.

1b:

De verzoeker verzoekt de provincie te spoedigste doch uiterlijk voor 1 juli 2024 de **infrastructuur als vernoemd in het CDNI, waarin gesteld wordt dat de overheid zich verplicht tot het vormen van juridische, fysieke- technische- en financiële- infrastructuur** in werking te hebben, of althans deze in een ver gevorderd stadium heeft opgetuigd, blijft de provincie in gebreke als het gaat om de in de bovenliggende paragraaf genoemde artikelen.

2:

Tevens verzoekt ondergetekende namens de stichting dit verzoek in afschrift te zenden aan de leden dames en heren gedeputeerde volksvertegenwoordigers van uw provincie.

3a:

Indien het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het verzoek van de provincie onder 1a genoemd, beleids- toetsings- en normkaders te verstrekken, niet honoreert, hen daar met juridische middelen hiertoe te dwingen en hierin tot het uiterste te gaan.

3b:

De stichting als verzoeker van de voortgang van de acties onder 3a genoemd op de hoogte te houden.

3c:

De stichting Tankvaart Dampvrij eveneens in het proces dan het vormen van beleids- toetsings- en normkaders te betrekken.



Motivatie van het verzoek:

Maatschappelijke anamnese van het probleem het welke geleid heeft tot dit verzoek

Na de Tweede Wereldoorlog is het vervoer van (petro)chemische stoffen en minerale oliën door allerlei omstandigheden waarbij de verhoging van de levensstandaard en de daarmee samenhangende energiebehoefte vermeerderd net de stijgende productie van kunststoffen, enorm toegenomen. Door dat bij ladingwissel gassen en dampen van de vorige lading onwenselijk zijn o.a. in verband met contaminatie van de nieuwe lading was ontgassen aan de buitenlucht algemeen goed. Eerst met windzakken op natuurlijke circulatie later met geforceerde lucht via een ventilator, waardoor nog grotere hoeveelheden gecontamineerde en vaak ook zeer brandbare en explosieve lading in een betrekkelijk klein gebied aan de buitenlucht werden vrij gelaten.

Vanaf 1960 weet men, dat zijn overheid, de grote oliemaatschappijen en de Chemische industrie, dat vele stoffen slecht voor de gezondheid zijn, giftig en zelfs carcinogeen. De overheid doet tot op heden niets aan het werkelijke probleem. Dat is in navolging van art 21 van de Grondwet welke een gezonde levenssfeer zou moeten garanderen voor een ieder, tot op heden niet gebeurd.

Wij doelen hierbij op een algeheel ontgassingsverbod ingesteld door ALLE provincies. Dat alle provincies dit kunnen is duidelijk geworden in de uitspraak van de Rechtbank den Haag vernoemd. Dat de provincies dit om allerlei drogredenen niet doen zal hierna duidelijk worden.

In 2015, dus een halve eeuw na dat men wist dat er groot gezondheidsgevaar is bij het ontgassen van schepen is het CDNI verdrag ontstaan, welke in 2017 door de toenmalig minister is ondertekend. Tot op heden is, zes jaar later nog steeds algeheel nationaal geldend verbod.

Deze situatie is onhoudbaar, de minister wil of kan niet en de overheden en uitvoerende instanties wijzen naar elkaar.

Huidige situatie:

Op basis van de uitspraak vernoemd kan er wel degelijk een ontgasverbod gehandhaafd worden door de provincies. Mits zij vergunningen af kunnen geven voor Dampverwerkingsinrichtingen c.q. installaties. Dit kunnen zij niet!

Uit het CDNI blijkt dat de overheid een infrastructuur, zowel technisch, juridisch als fysiek aan dient te leggen om het ontgassen op andere wijze dan aan de lucht mogelijk te maken. Dus het toestaan van Dampverwerkingsinstallaties.

Uit een WOO verzoek van verzoeker aan de provincies maken deze provincies bekend dat zijn geen besluit tot inwilliging van het WOO verzoek kunnen doen omdat de gevraagde documenten niet bestaan. Deze worden hieronder genoemd:

Beleidsnota's en toetsingscriteria van het min. van I & W met betrekking tot het verstrekken van vergunningen door de provincie verstrekt dan wel te verstrekken, voor het in bedrijf hebben van Dampverwerkingsinrichtingen ten behoeve van de scheepvaart.

Ingeschreven bij de KvK onder nummer: Bankrelatie:

Website: www.tankvaartdampvrij.com E-mail: info@tankvaartdampvrij.com



2

Richtlijnen en (be)handelingsprotocollen van het min. van I & W verstrekt aan de provincie voor het verstrekken van vergunningen tot het in bedrijf hebben van Dampverwerkingsinrichtingen ten behoeve van de scheepvaart.

3

Beleidsnota's en toetsingscriteria van de provincie met betrekking tot het verstrekken van vergunningen door de provincie tot het in bedrijf hebben van Dampverwerkingsinrichtingen ten behoeve van de scheepvaart.

4

Richtlijnen en (be)handelingsprotocollen van het min. van I & W verstrekt aan de provincie voor het verstrekken van vergunningen door de provincie, tot het in bedrijf hebben van Dampverwerkingsinrichtingen ten behoeve van de scheepvaart.

Nalatig Bestuur

Er is weliswaar bovenliggende regelgeving maar deze is voor toetsing van deze specifieke Dampverwerkingsinrichtingen c.q. installaties ongeschikt dan wel ontoereikend.

Voorts heeft de DCMR, gemandateerd door de provincie Zuid Holland, terwijl zij in het bezit zijn van bevredigende testresultaten, en deze met andere overheden gedeeld hebbende, niet omgezet in beleid en normering, geldend voor aanvragen van vergunningen. De provincies hebben weinig tot niets met deze gegevens gedaan en nemen een afwachtende houding aan.

Dat betekent dat er geen aanstalten wordt gemaakt zowel door de Rijks Overheid als door de Provincies om een degelijke infrastructuur met dampverwerkingsinstallaties op te zetten. Hoewel het CDNI dit eist.

Dit acht de stichting Tankvaart Dampvrij als "nalatig bestuur".

Juridische onderbouwing van het verzoek

In de uitspraak van de RECHTBANK DEN HAAG Bestuursrecht zaaknummers: SGR 20/6767, SGR 21/4244, SGR 21/4249 en SGR 21/4256 uitspraak van de enkelvoudige kamer van 11 oktober 2022, is het te lezen.

Citaat uit de uitspraak:

“Feiten en omstandigheden

1. Eisers wonen aan de [rivier] , waar met grote regelmaat tankschepen langsvaren. Op 9 maart 2018 heeft [eiser 1] ([eiser 1]) bij de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) een verzoek ingediend om handhavend op te treden tegen het varende ontgassen van benzeen op de [rivier] . In het besluit van 19 juni 2018 heeft verweerder dit handhavingsverzoek afgewezen. Het door [eiser 1] gemaakte bezwaar hiertegen heeft verweerder in het besluit op bezwaar van 29 november 2018 ongegrond verklaard. In de uitspraak van 9 september 2019 heeft deze rechtbank het tegen dit besluit ingestelde beroep van [eiser 1] gegrond verklaard en



verweerder opgedragen een nieuw besluit te nemen, omdat verweerder ten onrechte heeft gesteld dat tussen het handhavingsverzoek en het besluit van 19 juni 2018 geen enkele overtreding is geconstateerd. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank heeft verweerder primair besluit 1 genomen en het verzoek om handhaving van [eiser 1] wederom afgewezen.

1.1.

Op 31 augustus 2019 hebben eisers bij de ODMH een verzoek ingediend om het varend ontgassen van benzeen te handhaven op de [rivier]. In primaire besluiten 2, 3 en 4 heeft verweerder het verzoek om handhaving van eisers afgewezen.

Hoewel het hier om benzeen gaat, kan dit net zo goed gelden voor andere carcinogene en giftige stoffen. Uit de motivatie van de Rechtbank blijkt duidelijk dat het niet alleen om de veiligheid gaat maar ook om de volksgezondheid.

In acht nemend dat:

De stoffen hier genoemd van af 1 juli 2024 zullen worden uitgebreid met bijna alle aardolieproducten

Op grond van artikel 3.50 van de Ov (hier die van Zuid Holland) is het de vervoerder en de schipper verboden zonder ontheffing tijdens de vaart een ladingtank met restladingdampen van benzeen (UN-nummer 1114) vanaf een binnenschip op een vaarweg te ontgassen.

Op grond van artikel 3.51 van de Ov is het de vervoerder en de schipper verboden zonder ontheffing tijdens de vaart een ladingtank met restladingdampen van:

ruwe aardolie met meer dan 10% benzeen (UN 1267);

aardoliedestillaten N.E.G. met meer dan 10% benzeen of aardolieproducten N.E.G met meer dan 10% benzeen (UN 1268);

brandstof voor straalvliegtuigen met meer dan 10% benzeen (UN 1863);

brandbare vloeistoffen, N.E.G. met meer dan 10% benzeen (UN 1993); of

koolwaterstoffen, vloeibaar met meer dan 10% benzeen (UN 3295)

vanaf een binnenschip op een vaarweg te ontgassen.

Op grond van bijlage I bij de Ov wordt ontgassen gedefinieerd als het afvoeren van restladingdamp uit een ladingtank waarbij restladingdampen terechtkomen in de open lucht. Restladingdamp wordt gedefinieerd als damp die na het lossen in de ladingtank achterblijft in een door gedeputeerde staten aan te geven minimumconcentratie.

4.2.



Naast voornoemd provinciaal ontgassingsverbod bevat het ADN, dat via de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) en de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (Vbg) van kracht is, bepalingen over ontgassing.

Op grond van artikel 7.2.3.7.0 van het ADN is het ontgassen van lege of geloste ladingtanks en laad- en losleidingen in de atmosfeer of naar ontvangstinrichtingen toegestaan onder de hieronder genoemde voorwaarden, doch slechts indien en voor zover zulks niet verboden is op grond van andere wettelijke vereisten.

Ingevolge artikel 7.2.3.7.1.2 van het ADN kan tijdens de vaart worden ontgast, indien het ontgassen van ladingtanks die de in 7.2.3.7.1.1 genoemde gevaarlijke stoffen hebben bevat op de door de bevoegde autoriteit voor dit doel toegelaten plaatsen niet praktisch is, onder voorwaarde dat:

- aan de voorschriften van de eerste paragraaf in 7.2.3.7.1.3 is voldaan, waarbij echter de concentratie van de door de lading afgegeven brandbare gassen en dampen in het uitgeblazen mengsel op de plaats van uittreding niet meer dan 10 % van de onderste explosiegrens mag bedragen;
- dit niet in de nabijheid van sluizen, inclusief hun voorhavens, onder bruggen **of in dichtbevolkte gebieden plaatsvindt. ILT-2019/35931:** Voor zowel het huidige ADN 2019 als voor het toekomstige CDNI verdrag dienen de oevers van de rivier de Lek te worden beschouwd als dichtbevolkt gebied. Het kaartje van de IL en T waaruit zou moeten blijken dat de oevers van de Lek dichtbevolkt zijn en er op andere dunbevolkte plekken dus wel ontgast mag worden is onwettig. Dit kaartje is tot stand gekomen door bij het CBS bevolkingsspreiding op te vragen en er maar een spreekwoordelijke “draai aan te geven” Met mag het rustig ridicuul noemen dat bewoners van dichtbevolkte gebieden in casu, wel door Wet en regelgeving zoals Wet Milieubeheer, WABO ed. C.J.Art. 21 Gw beschermd worden en bewoners van dunbevolkte gebieden niet. Dit is rechtsongelijkheid.

De vraag of verweerder het bevoegde orgaan is om handhavend op te treden tegen ontgassing op de [rivier] betreft een kwestie van openbare orde, zodat de rechtbank dit punt ambtshalve dient te toetsen. De rechtbank stelt vast dat het ontgassingsverbod zoals vastgelegd in artikel 3.50 en volgende van de Ov ook ziet op vaarwegen die in beheer zijn bij het Rijk, zoals de [rivier]. Er is immers sprake van een voor het openbaar verkeer met schepen openstaand water, als bedoeld in artikel 1.01, onder D, onder 5°, van het Binnenvaartpolitiereglement waar in de definitie van het begrip vaarweg in bijlage I bij de Ov naar wordt verwezen. Dat op grond van artikel 2.1, eerste lid, van de Ov op kaart 2 van bijlage II alleen vaarwegen die niet in het beheer van het Rijk worden vermeld, doet daaraan niet af. Blijkens de toelichting bij artikel 2.1 is het nadrukkelijk de bedoeling van de provinciale regelgever geweest om het ontgassingsverbod ook van toepassing te doen zijn op vaarwegen in beheer bij het Rijk. In die toelichting wordt namelijk het volgende vermeld:

“Vaarwegen die in beheer zijn bij het Rijk blijven vanzelfsprekend buiten beschouwing in deze verordening, tenzij het gaat om het reguleren van het ontgassen van binnenschepen in afdeling 3.8 van deze verordening – daar is niet de beheersituatie van de vaarweg relevant maar het belang van de bescherming van het milieu.” Nu het



provinciaal ontgassingsverbod tevens ziet op vaarwegen in beheer bij het Rijk en dus ook op de [rivier] is verweerder tevens bevoegd om bij overtreding daarvan door schepen tijdens de vaart op de [rivier] handhavend op te treden.

De rechtbank is derhalve van oordeel dat het in de Ov opgenomen ontgassingsverbod rechtsgeldig is, ook ten aanzien van ontgassingsactiviteiten door schepen tijdens de vaart op Rijksvaarwegen, en dat verweerder derhalve bevoegd is om bij overtreding van dat verbod handhavend op te treden. Pas na de inwerkingtreding van het in het aangepaste CDNI-verdrag opgenomen ontgassingsverbod via de wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart zal naar het oordeel van de rechtbank sprake zijn van een exclusieve rijksregeling van ontgassing ter bescherming van het milieu en vervalt de bevoegdheid van de provincie om ter zake regels te stellen en handhavend op te treden.

Beginselflicht tot handhaving en de invulling daarvan in deze zaken

6. Gelet op het algemeen belang dat gediend is met handhaving, zal in geval van overtreding van een wettelijk voorschrift het bestuursorgaan dat bevoegd is om met een last onder bestuursdwang of dwangsom op te treden, in de regel van deze bevoegdheid gebruik moeten maken. Slechts onder bijzondere omstandigheden mag van het bestuursorgaan worden gevergd, dit niet te doen. Dit kan zich voordoen indien concreet zicht op legalisatie bestaat. Voorts kan handhavend optreden zodanig onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die concrete situatie behoort te worden afgezien.

6.1.

Tegen de achtergrond van de beginselflicht om (herstel)sancties op te leggen, dient de rechtbank te toetsen of verweerder, alle belangen afwegend, in dit geval in redelijkheid tot zijn standpunt heeft kunnen komen om van handhaving af te zien. In geschil is de vraag of verweerder zich voldoende heeft ingespannen om feiten en omstandigheden te verzamelen om vast te kunnen stellen of sprake is van een overtreding.

6.2.

De rechtbank overweegt daarover als volgt. Zoals in de uitspraak van 9 september 2019 is overwogen, heeft verweerder kennelijk welbewust de in dit geding aan de orde zijnde verbodsbepaling in de Ov opgenomen. Daarbij heeft verweerder het toezicht op de naleving op die verbodsbepaling vastgelegd in een vaste werkwijze en daarover afspraken met de omgevingsdiensten in het betreffende gebied (waaronder ODMH en DCMR) gemaakt. Naar aanleiding van de uitspraak van 9 september 2019 zijn kennelijk wel gesprekken gevoerd met andere diensten, zoals de ILT, en zijn protocollen opgesteld, maar verweerder heeft op geen enkele wijze concreet gemaakt welke afspraken nu zijn gemaakt om handhaving effectief te verbeteren en of de werkwijze van verweerder daadwerkelijk tot resultaat heeft geleid. Verder is niet gebleken dat verweerder op enige wijze heeft onderzocht hoe effectieve handhaving tot stand kan worden gebracht door bijvoorbeeld zelf middelen aan te schaffen of personeel in te huren. De enkele stelling van verweerder dat dit een te grote investering is, acht de rechtbank onvoldoende.



Het ontgassingsverbod is reeds sinds 2015 in de regelgeving van verweerder opgenomen en verweerder heeft niet onderbouwd dat het sindsdien niet mogelijk is geweest om personeel te krijgen. Uitgaande van de juistheid van verweerders stelling dat het daadwerkelijk aan boord gaan van een schip vereist is om een overtreding vast te kunnen stellen, is de rechtbank van oordeel dat verweerder onvoldoende inspanning heeft verricht om aan zijn plicht tot handhaving te voldoen. Daar komt bij dat eisers een aantal alternatieven hebben aangedragen, zoals het vaststellen van een overtreding door een administratieve controle achteraf. Eisers hebben ter onderbouwing hiervan verwezen naar een door de ILT op basis van scheepspapieren geconstateerde overtreding. Verweerder heeft dit niet gemotiveerd betwist. Verder is ter zitting besproken de mogelijkheid om ladinggegevens in te zien en een formeel onderzoek in te stellen door de betrokken schipper of reder achteraf te horen over of ontgast is. Bij het horen kunnen dan ook de ladinggegevens worden betrokken en kan de vraag worden gesteld of mogelijk de minimumconcentratie van 10% van de onderste explosiegrens is overschreden. Een bekentenis van een schipper dat in strijd met de verbodsbepaling in de Ov is ontgast, kan volgens de rechtbank en zoals ter zitting door verweerder niet betwist namelijk zeer wel bijdragen aan de vaststelling van een overtreding.

Conclusie

7. Gelet op het voorgaande is de rechtbank van oordeel dat sprake is van inadequaat toezicht op de naleving van het ontgassingsverbod. Verweerder heeft zich in strijd met het bepaalde in artikel 3:2 van de Awb onvoldoende ingespannen om feiten en omstandigheden te verzamelen om vast te kunnen stellen of sprake is van een overtreding. Dit betekent dat de beroepen gegrond zijn en de bestreden besluiten dienen te worden vernietigd. De rechtbank ziet geen aanleiding voor een bestuurlijke lus, gelet op de beleidsvrijheid van verweerder bij het (invullen en uitvoeren) van de handhaving van het in geding zijnde verbod. Verweerder zal nieuwe besluiten moeten nemen met inachtneming van deze uitspraak.”

(einde Citaat)

Juridisch kader bij het niet acteren door de provincie en de strafrechtelijke consequenties

Het bovenstaande in overweging nemend, kan de provincie nu niet meer stellen van de problematiek en haar ernst onwetend te zijn. Hierdoor weet de provincie, althans behoort te weten, de volksgezondheid geschaad wordt door het handelen van de overheid. De provincie weet nu ook dat hiermede **Art.1.1 Wet Milieubeheer** (*Een ieder die het vermoeden kan hebben dat zijn handelen nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben dient dit handelen na te laten dan wel de nodige maatregelen te nemen te voorkomen dat zijn handeling nadelig voor het milieu kan zijn.*) en **Art.173a Wetboek van Strafrecht** (*Opzettelijk en wederrechtelijk verspreiden van een stof met gevaar voor andermans gezondheid.*) overtreden worden.

Indien de provincie het nalaat de verzoeken te honoreren en niet te spoedigste doch uiterlijk voor 1 juli 2024 de infrastructuur **als vernoemd in het CDNI, waarin gesteld wordt dat de overheid zich verplicht tot het vormen van juridische, fysieke- technische- en financiële- infrastructuur** op poten heeft, of althans deze in een ver gevorderd stadium heeft opgetuigd



om dampverwerkingsinrichtingen mogelijk te maken, blijft de provincie in gebreke als het gaat om de in de bovenliggende paragraaf genoemde artikelen.

Art. 47 en 48 Wetboek van Strafrecht (medeplegen)

Zoals inmiddels tegen de minister en de DG van I&W aangifte is gedaan aangaande medeplegen (en ook de overig, hier genoemde artikelen zijn in deze aangifte betrokken) zal er ook tegen de provincies aangifte gedaan worden in verband met milieudelicten en medeplegen, mocht dit noodzakelijk zijn.

Vooralsnog gaat het bestuur van de stichting er van uit dat de provincie haar taak en verantwoordelijkheid wel kent en dat dergelijke aangiftes niet noodzakelijk zijn.

Verzoek

Ondergetekende verzoekt u als voorzitter van de st, Tankvaart Dampvrij:

1 - Van de verzoeken een voor bezwaar en beroep vatbaar besluit af te geven.

Dan wel:

2 - Van de afwijzing van de verzoeken een voor bezwaar en beroep vatbaar besluit af te geven.

Ondergetekende wijst u er vriendelijk op dat indien de wettelijke termijn die de AWB geeft overschreden word, hij namens het bestuur zonder nadere aankondiging u in rechten betreft, met als doel de documenten vernoemd te verkrijgen.

Ook wijst ondergetekende u er op dat ondergetekende binnen 14 dagen na verzending van het verzoek een bevestiging van ontvangst uwerzijds dient te ontvangen. In dit schrijven mag u zichzelf op voorhand geen hersteltermijn geven op basis van veelheid van documenten of gebrek aan tijd. De gevraagde documenten zijn allerzins redelijk. Korthedshalve naar de desbetreffende jurisprudentie verwijzend.

U vriendelijk doch dringend verwijzend naar het gene in casu is gesteld in de AwB.

Namens het bestuur tekenend met vriendelijke groet;

, Voorzitter.

CC:

Media, politieke partijen, geïnteresseerden, maatschappelijke organisaties bestuursorganen.