Datum: 29-9-2009
Versie: 7

Hoofdstuk 5: uitgangspuntennotitie: een gezonde taximarkt

Nieuwe wetgeving

Op dit moment wordt door het Rijk gewerkt aan nieuwe wetgeving voor de taximarkt. Uiteindelijk moet deze nieuwe wetgeving gemeenten meer bevoegdheden geven kwaliteitseisen te stellen aan taxi's en daarop ook toe te zien. Eindbeeld voor de gemeente Amsterdam is dat er uiteindelijk een taximarkt is die voldoet aan de wensen van de gebruikers (bewoners/zakelijk/toeristen) en die een visitekaartje is voor de stad. Het taxivervoer is daarmee een volwaardig onderdeel van het verkeerssysteem in de stad. De gemeente heeft voldoende bevoegdheden om dit eindbeeld waar te maken en de markt te structureren.

De nieuwe wetgeving komt neer op een aanpassing van de Wet Personenvervoer 2000. In hoofdlijnen krijgen gemeenten straks de volgende keuzes (huidige stand van zaken):

1. algemene kwaliteitseisen stellen aan individuele taxi's voor de standplaatsen, een deel van de gemeente of de hele gemeente
2. verplichten van groepsvorming met minimum aantal aangesloten chauffeurs voor de standplaatsen, een deel van de gemeente of de hele gemeente
3. verplichten van groepsvorming met minimum en maximum aantal aangesloten chauffeurs voor de standplaatsen, een deel van de gemeente of de hele gemeente
4. beperkt aantal groepen met minimum en maximum aantal aangesloten chauffeurs voor de standplaatsen, een deel van de gemeente of de hele gemeente

In bijlage 1 is de nieuwe wetgeving schematisch weergegeven.

In principe geldt: eisen die de gemeente stelt, kunnen de gemeentes ook zelf handhaven. Dit memo gaat dieper in op de keuzes die de gemeente Amsterdam heeft en doet een voorstel voor de belangrijkste uitgangspunten voor zowel de markttechnische zaken, handhavingsaspecten en de infrastructuur.

Markttechnische aspecten

Basisregime

De gemeente zal moeten kiezen op welk niveau de nieuwe taximarkt straks gestructureerd moet worden. Hieronder worden daarvoor de eerste expliciete keuzes voorgesteld.

A. Uitgangspunt basisregime

De gemeente Amsterdam steekt voor het basisregime in op niveau 2: het verplichten van chauffeurs zich aan te sluiten bij een groep met een minimumomvang. Hiermee doet de gemeente Amsterdam vooralsnog niet expliciet aan volumebeleid voor de hele gemeentelijke taximarkt.

Argumenten voor

- Insteek van de nieuwe wet is dat de markt zichzelf gaat reguleren en dat kwaliteit komt 'bovendrijven'. Het instellen van een quotum is dan een paardenmiddel.
- Het is momenteel onduidelijk wat het optimum aan taxi's zou moeten zijn. Dit moet uit de praktijk blijken.
- Indien er een vorm van een wachtlijst ontstaat, wordt toestemming om op de Amsterdamse markt te rijden erg gewild. Dit zorgt voor meer chauffeurs die zoeken naar mazen in de wet.

Argumenten tegen

- Een van de grootste problemen is het aantal taxi's. Met een quotum wordt dit probleem in één klap de nek omgedraaid.

CONCEPT

B. Uitgangspunt grondgebied
De gemeente Amsterdam kiest ervoor de groepsvorming plaats te laten vinden op het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Argumenten voor:
- Er komt geen grens middenin de gemeente waar niet-aangesloten chauffeurs niet meer mogen komen; met dit generieke uitgangspunt geldt dat gewoon voor de hele gemeente.
- De groep controleert zichzelf via door gemeente goedgekeurd sanctiebeleid, waardoor handhavingskosten gemeente lager zijn, ook voor de 'buitengebieden'.

Argumenten tegen:
- De groepsvorming zal ook verplicht worden in gebieden waar op dit moment geen problemen zijn.
- In gebieden waar relatief weinig taxi's komen, zal eveneens een vorm van toezicht nodig zijn.
- Groepseis zorgt voor administratieve lasten chauffeurs, omdat er een organisatievorm moet worden opgetuigd.

Standplaatsen
Voor de standplaatsen kunnen aanvullende eisen gesteld worden. Gezien de problematiek die op dit moment speelt op de Amsterdamse standplaatsen (met name CS en Leidseplein) wordt voorgesteld hier een volumebeleid in te stellen.

C. Uitgangspunt taxistandplaatsen
De gemeente Amsterdam kiest voor de standplaatsen met een capaciteitsprobleem (vooralsnog CS en Leidseplein) niveau 4: het toelaten van een beperkt aantal groepen met een minimum en maximum omvang. Eventueel kunnen hier extra eisen gesteld worden. Een capaciteitsprobleem is overigens niet alleen het aantal taxi's gerelateerd aan het aantal plaatsen maar tevens mogelijke verkeersproblemen op de toeleidende routes.

Argumenten voor
- Het probleem van het aantal taxi's concentreert zich met name op de standplaatsen. Een vorm van volumebeleid is hier gewenst, om de rust hier te bewaren.

Argumenten tegen
- Volumebeleid op de standplaatsen zorgt voor 'rondzwervende' taxi's die een graantje willen meepikken.
- Op taxistandplaatsen zal een vorm van handhaving/toezicht nodig blijven om voertuigen die niet voldoen aan de eisen te weren.

Overigens zal nog bekeken moeten worden hoe bepaald wordt welke groepen wel en welke groepen geen toegang krijgen tot de standplaats. Er zijn verschillende mogelijkheden denkbaar:
- Aanbesteding
- Eerst komt, eerst maalt
- Loting

Groepen
De gemeente stelt als voorwaarde voor toetreding op (het grootste deel van) de opstapmarkt dat taxi's zich moeten verenigen in een groep. De groep moet voldoen aan een aantal eisen op de volgende aspecten:
- Groepsvorm, inclusief systematiek van interne handhaving en onafhankelijk toezicht
- Chauffeurs, door de gemeente voorgelegd examen over o.a. stratenkennis
- Voertuigen, door de gemeente gestelde eisen aan voertuigen en herkenbaarheid

CONCEPT

D. Uitgangspunt groep
De **grootte van de groep** zal minimaal 100 chauffeurs moeten zijn (er wordt gereguleerd op chauffeurs en niet op auto's, omdat chauffeurs aanspreekbaar zijn)

Argumenten voor
- Hoe groter de groepen, hoe minder groepen er maximaal in Amsterdam zullen rijden, wat het overzicht voor klant en gemeente verbetert (bij uiteindelijk maximaal 2.500 chauffeurs blijven er maximaal 25 groepen over).
- Een grotere groep zorgt voor minder overheadkosten bij de individuele chauffeurs.
- Momenteel is een van de problemen dat er te veel taxi's in de stad rijden. Een hogere toetredingsdrempel aan het begin van de nieuwe marktordening zorgt er wellicht voor dat dit probleem vermindert.

Argumenten tegen
- Hoe groter de groep, hoe hoger de drempel voor nieuwe toetreders wordt (die mogelijk nieuwe creatieve concepten met zich meebrengen).

Bij het voorschrijven van een minimum aan het aantal taxi's moet bedacht worden dat er kosten zijn verbonden aan het opzetten van een groep (notariskosten, investeringskosten, beheerkosten). Daarbij komen de aanvullende kwaliteitseisen. Het mogelijk versleutelen van de handhavingskosten in de groepsvergunning komt hier nog overheen. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij het 'verkopen' van het nieuwe beleid. Overigens geldt weer wel: hoe groter de groep, hoe lager de kosten per individuele chauffeur.

E. Uitgangspunt groep
Een taxichauffeur die lid is van een groep mag niet ook lid zijn van een andere groep.

Argumenten voor:
- Als chauffeurs lid zijn van verschillende groepen, wordt het toezicht ingewikkelder.
- De nieuwe markt gaat uit van herkenbaarheid en het opbouwen van een imago. Bij lidmaatschappen voor verschillende groepen, wordt dit ingewikkelder.

Voorwaarden
Om het hierboven geschetste systeem voldoende te laten werken zijn er in de eerste plaats twee fases te onderscheiden: de ontwikkelingsfase en de stabiele fase (eindfase). Per fase zijn er verschillende eisen waaraan moet worden voldaan om de hierboven beschreven systematiek voldoende zelfregulerend te laten zijn.

Ontwikkelingsfase
Fasering: hoe omgaan met eerste periode na nieuwe wet, mogelijkheden voor directere handhaving, lik-op-stuk bij excessen enz.

Stabiele fase
In de stabiele fase is sprake van een situatie met een aantal grote en een handvol kleinere taxigroepen, die zichzelf reguleren. De belangrijkste vereisten voor het behouden van de stabiele situatie zijn:
- Onafhankelijke klachtenafhandeling (goedgekeurd door gemeente), inclusief rapportage.
- Onafhankelijke sanctiecommissie (goedgekeurd door gemeente), inclusief rapportage.
- Periodieke controle op klachtenafhandeling en sancties door onafhankelijk (geaccrediteerd) bureau, inclusief rapportage.
- Toezicht gemeente op rapportages.
- Duidelijk sanctiereglement: indien meer dan x gegronde klachten of constatering dat klachtenafhandeling/sanctiecommissie onvoldoende is, volgt een sanctie.

Infrastructuur

Grootte en inrichting standplaatsen

CONCEPT

In overleg met de stadsdelen zal bekeken moeten worden welke eisen er gelden aan standplaatsen. Hierbij zal een structuur opgezet moeten worden, waarbij stadsdelen actief informeren over hun plannen en de centrale stad actief informeert over de wensen.

Toegangssystemen standplaatsen
Er zijn twee typen standplaatsen te onderscheiden: geregelde en ongeregelde standplaatsen. Daar waar de druk (aanbod van taxi's) het grootste is, kan er voor gekozen worden de toegang tot de standplaatsen te reguleren. Verkeerstechnisch moet de standplaats daar dan wel voor kunnen worden ingericht (selectieve toegang met slagboom/piramide, hekken/blokken ter voorkoming van clandestien oprijden).

Bufferen
In relatie tot de voorgaande twee paragrafen staat de mogelijkheid om te bufferen. Een buffer is een locatie waar taxi's kunnen wachten tot er een plek is op de standplaats. Hier mogen geen klanten in- of uitstappen. Buffers ontstaan op dit moment 'natuurlijk': zo zou de Ibisweg gezien kunnen worden als een (onwenselijke) buffer. Actief bufferbeleid zou wenselijk zijn indien:

- er een relatief kleine standplaats is in relatie tot het aantal taxi's
- de toeleidende wegen vol staan met taxi's

Bufferen kent in ieder geval de volgende voorwaarden:

- eerst komt, eerst maalt: het mag niet zo zijn dat taxi's tussen de rij doorschieten
- daardoor moet er in ieder geval een vorm van controle zijn op het bufferen (handmatig/techniek)
- de afstand buffer/standplaats zou het beste op zichtafstand van elkaar moeten liggen en in ieder geval niet langer dan 500 meter

Tram/busbaanontheffing
De gemeente Amsterdam biedt taxichauffeurs de mogelijkheid een tram/busbaanontheffing aan te vragen. Hiervoor moeten chauffeurs een examen doen. Op dit moment zijn er 2939 ontheffingen uitgegeven (stand 28-9-2009).

F. Uitgangspunt
Het aantal te verlenen **tram/busbaanontheffingen** moet beperkt worden om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen. Bekeken moet nog worden om welke aantallen het dan gaat.

Voordelen

- Openbaar vervoer ondervindt minder hinder.
- Verkeersveiligheid.

Nadelen

- Ook taxi's die zouden voldoen aan de eisen die gesteld worden, komen niet in aanmerking voor een tram/busbaanontheffing.
- Er komt een wachtlijst voor de tram/busbaanontheffing.

Aandachtspunt
De standplaatsen in Amsterdam zijn gerekend naar het aantal taxi's, beperkt van omvang. Het is daarom logisch het aantal taxi's op de standplaats te beperken (bv 50 taxi's maximaal per plek). Indien voor een dergelijke grootte gekozen zou worden, is de omvang van de TCA (+/- 1.600 taxi's) een probleem.

Handhaving

Intrekken
In de ideale situatie zijn er straks twee vergunningen op de markt: een groepsvergunning (gemeentelijk) en een chauffeurspas (landelijk). Hieronder een (nog niet uitputtende) opsomming van redenen waarom deze vergunningen ingetrokken kunnen worden:

Chauffeurspas

- Diensten aanbieden op de opstapmarkt, terwijl dat niet is toegestaan.

CONCEPT

- Gegronde klacht over chauffeur
- Constatering overtreding chauffeur door IVW
- Verstoring openbare orden chauffeur
- …

Groepsvergunning
- Gegronde klachten over groep of chauffeur
- Constatering van overtreding chauffer door BOA
- Constatering overtreding chauffeur door IVW
- Constatering overtreding groep door bestuur gemeente of door IVW (niet houden aan reglement)
- Verstoring openbare orden chauffeur
- …

Toezicht groep
De groep moet een intern reglement van orde opstellen, dat in ieder geval de minimumeisen van de gemeente bevat over o.a. chauffeursgedrag, herkenbaarheid, kennis van zaken en een intern sanctiereglement. Indien een chauffeur zich niet houdt aan de eisen van de groep, dan moet de groep de chauffeur een straf opleggen (geldboete, voorwaardelijke, tijdelijke of definitieve intrekking bevoegdheid). Toezicht op de naleving hiervan vindt plaats door een onafhankelijk bureau, dat door de gemeente goedgekeurd moet zijn. Kosten voor deze vorm van handhaving en toezicht moeten betaald worden door de groep zelf. Constatering van overtredingen is op vier manieren mogelijk:
- klacht door klant of andere 'derde' indienen bij groep (of extern klachtenbureau)
- klacht door collega uit de groep indienen bij groep (of extern klachtenbureau)
- Rapport van Bevindingen door handhaver gemeente
- Mystery-guests

Een klacht wordt door de groep in behandeling genomen. Indien de indiener niet tevreden is over de afhandeling, kan deze naar een geschillencommissie stappen. Uiteindelijk moet bepaald worden of een klacht gegrond is of niet. Indien de klacht gegrond is, kan de groep interne maatregelen nemen tegen de chauffeur in kwestie.

G. Uitgangspunt
De **kosten van alle maatregelen** voor het **interne sanctiebeleid** komen bij de groep te liggen.

Voordelen
- De groepen moeten zelf betalen voor hun interne sanctiebeleid.

Nadelen
- Groepen zullen investerings- en overheadkosten hebben.

Toezicht gemeente
De gemeente heeft, indien voor groepsvorming wordt gekozen, handhavingsmogelijkheden richting de groep (dus niet richting individuele chauffeurs). Individuele chauffeurs kunnen wel via een handhaver van de gemeente/politie gerapporteerd worden bij de groep. Voorts blijft het mogelijk op te treden tegen verstoringen van de openbare ruimte. Onzeker is het nog of de gemeente een directere vorm van handhaving kan instellen, indien er extra eisen op de standplaatsen gelden. Ten opzichte van het aanspreken van individuele chauffeurs heeft deze vorm van toezicht als voordeel dat de gemeente moet toezien op het slagen van het interne sanctiebeleid van de groep en niet alle individuele chauffeurs hoeft aan te spreken. Wel kan de gemeente bevindingen over deze chauffeurs bij een groep aanmelden en op deze manier in de gaten houden of het sanctiebeleid werkt.

CONCEPT

H. Uitgangspunt
De **kosten van toezicht en handhaving** door de gemeente worden versleuteld in de vergunning voor de groep.

Argumenten voor
- Op deze manier betalen de partijen die verantwoordelijk zijn zelf voor de handhaving.
- Indien er dankzij verbeterd toezicht door de groepen zelf minder handhaving nodig is, worden de kosten voor de groepen vanzelf lager.

Argumenten tegen
- Het opzetten van een groep kost geld (investering en exploitatie). De kosten voor handhaving komen daar nog eens bij, wat de marges voor de chauffeurs verkleint en de kans op toetreding door nieuwe groepen eveneens verkleint.

Handhaving gemeente
De gemeente handhaaft op de groep. De gemeente bepaalt wanneer welke maatregelen genomen moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld bij een vastgesteld aantal gegronde klachten per groep, dan wel per individuele chauffeur. Ook als de groep niet optreedt tegen chauffeurs die zich niet aan de regels houden, zullen maatregelen genomen worden. Maatregelen tegen de groep kunnen zijn: geldboetes, voorwaardelijke intrekking van de vergunning, tijdelijke intrekking van de vergunning of definitieve intrekking van de vergunning.

I. Uitgangspunt
Sancties worden opgelegd indien een groep aantoonbaar niet voldoet aan de opgelegde eisen over interne regulering en ook na een of twee waarschuwingen geen verbeteringen heeft doorgevoerd. Ook herhaaldelijke overtredingen van individuele chauffeurs kunnen aanleiding zijn de groep een sanctie op te leggen.

Een belangrijk vraagstuk is op dit moment hoe de gemeente op moet treden tegen chauffeurs die hun diensten niet op de opstapmarkt mogen aanbieden. Zij kunnen eigenlijk alleen met boetes worden tegengehouden. Bekeken moet worden of het een economisch delict kan zijn, waarvoor de kosten aanzienlijk hoger zijn. Ook zal met het Rijk overlegd moeten worden of het mogelijk is bij herhaalde overtredingen alsnog de chauffeurspas in te laten nemen.

J. Uitgangspunt
De gemeente streeft ernaar dat het clandestien op de opstapmarkt rijden hoge boetes oplevert. Daarnaast zal met het Rijk in overleg getreden worden om te bekijken of het mogelijk is herhaalde overtredingen te beboeten met intrekking van de chauffeurspas.

Handhaving Politie
Openbare orde.

Handhaving Inspectie Verkeer en Waterstaat
Chauffeurspas.

Techniek
Technische ontwikkelingen kunnen ondersteunend zijn aan de handhaving van de nieuwe taximarkt. Alhoewel techniek over het algemeen goedkoper is dan 'gewone' handhaving, zal dit laatste nog wel nodig zijn. Bovendien zal het onderhoud van de technische middelen en het uitlezen er van eveneens geld kosten.

Gedacht kan worden aan de volgende ondersteunende maatregelen:

CONCEPT

- Boordcomputer
- Cameratoezicht in de taxi
- Cameratoezicht op tram/busbaan
- Cameratoezicht op standplaatsen
- RFID-chips om taxi's en chauffeurs snel te identificeren
- …

Onzeker is nog of de nieuwe wet de ruimte biedt deze middelen in te zetten.

Organisatie en administratie

Organisatie
Eén-loket-gedachte
Organiseren handhaving
Aanvragen, informatie en communicatie
Samenwerking overige partijen

Administratie
Kosten groepsvergunning
Zichtbaarheid vergunning
Uitgifte vergunning
Informatieverzameling en -deling (database)

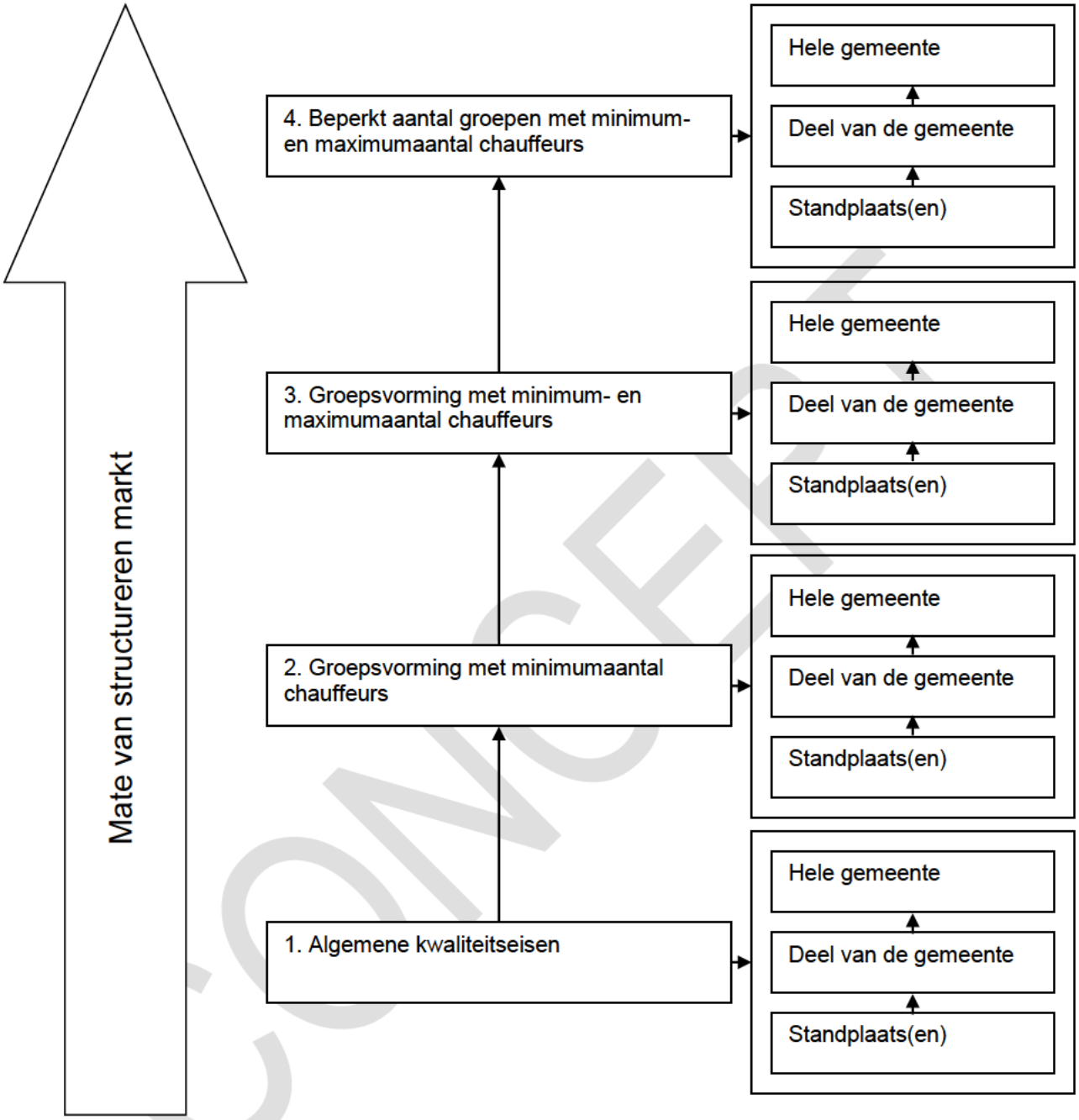
Fasering
Beginfase
Kosten voor chauffeurs

Monitoring

CONCEPT

Datum: 29-9-2009
Versie: 7

Bijlage 1 Nieuwe wet schematisch weergegeven



CONCEPT

Datum: 29-9-2009
Versie: 7

Bijlage 2 Mogelijke keuzes

Onderstaande tabel maakt inzichtelijk welke openstaande keuzes er qua *inhoud* nog openstaan voor de marktordening. Dit zegt nog niets over de *organisatorische* aspecten van de nieuwe marktordening. Er is een onderscheid gemaakt in algemene zaken (welk gebied, welke standplaatsen), groepszaken (welke eisen aan de groep) en chauffeurszaken (welke eisen gelden er voor chauffeurs die bij een groep willen horen). De tabel geeft de *mogelijke* keuzes aan en dus niet zozeer het eindbeeld. De tabel is daarom ook niet uitputtend.

Eisen	Mogelijke keuze	Toelichting
Algemeen		
Gebied met groepsvorming	*Hele grondgebied Amsterdam, Ring A10, centrumgebied*	
Standplaatsen	*Strengere eisen op standplaats, dan wel concessiemodel, in ieder geval:"* • *CS* • *Leidseplein*	Mogelijk directere handhaving (indien x overtredingen groepslid, volgt een sanctie)
Groep		
Grootte	*100*	
Groepsvorm	*Vereniging, stichting, NV, BV, chauffeurs in loondienst, ZZP'er*	Op dit moment zijn de consequenties onvoldoende duidelijk om hier al een keuze in voor te stellen.
Bereikbaarheid	*Postadres, één aanspreekpunt, 24/7 bereikbaar*	
Registratie	• *Verplichte registratie van alle aangesloten chauffeurs (naam, voertuignr, documentnr., ontvangen klachten)* • *Verplichte registratie ingetrokken groepslidmaatschappen in een centrale database, toegankelijk voor alle groepen in de stad*	
Klachtenafhandeling (proces)	*Onafhankelijke partij die klachtenafhandeling afhandelt of in ieder geval toezicht houdt op de klachtenafhandeling.*	
Klachtenafhandeling (inhoud)	*In ieder geval vastleggen: naam, adres, telefoonnummer van indiener; datum, locatie, tijd van klacht; naam of beschrijving van persoon waar klacht over gaat; details van de klacht.*	
Informatie (overheid)	*Periodiek overzicht naar gemeente over wijzigingen intern reglement, registratie, klachtenafhandeling.*	
Informatie (klant)	*In voertuig minimaal informatie zichtbaar over:* • *Naam* • *Voertuignr.* • *Lidnr (daklichtnr.).* • *Groep* • *Klachtennummer*	

CONCEPT

Sanctie individueel (proces)	*Onafhankelijke partij die sancties afhandelt of in ieder geval toezicht houdt op de afhandeling van de sanctie.*	
Sanctie individueel (inhoud)	*Afhankelijk van aard van de overtreding een van de onderstaande sancties:* • *geldboete* • *voorwaardelijke intrekking groepslidmaatschap* • *tijdelijke intrekking groepslidmaatschap* • *definitieve intrekking groepslidmaatschap*	
Sanctie groep (inhoud)	*Onafhankelijk van grootte groep:* • *indien niet voldaan aan registratie* • *indien niet voldaan aan onafhankelijke klachtenafhandeling* • *indien niet voldaan aan onafhankelijk sanctietoezicht* • *indien x-maal niet bereikbaar* *Afhankelijk van grootte groep:* • *aantal gegronde klachten* • *aantal constateringen door BOA/politie problemen openbare orde* • *aantal constateringen onvoldoende informatie op/in voertuig* • *aantal overtredingen tram/busbaan* • *MOGELIJK aantal constateringen van misdragingen op standplaats (niet opvolgen aanwijzingen bevoegd gezag, voordringen, intimidatie enz.)* *Sanctie:* • *geldboete* • *voorwaardelijke intrekking vergunning* • *tijdelijk intrekking vergunning* • *definitieve intrekking vergunning*	
Chauffeur		
Kennis	• *Stratenkennis* • *Kennis lokale OV* • *Kennis lokale bestemmingen* • *Tram/busbaanontheffing*	Te regelen via gemeentelijk examen (uitbesteden aan bv CBR/CCV)
Representativiteit	• *Kledingvoorschriften* • *Geen privé telefoongesprekken, zakelijk kort en bondig* • *Niet roken, geen alcohol*	
Gedrag	• *Volgt aanwijzingen bevoegd gezag op* • *Volgt aanwijzingen groepsleiding op*	

CONCEPT

	• *Niet weigeren van ritten, bagage, dieren e.d.* • *Niet omrijden, indien nodig: klant op de hoogte stellen* • *Tijdens werktijd geen andere personen laten rijden in voertuig* • *Ritprijs op basis van taxameter, dan wel overeenkomstig afspraak passagier* • *Overhandigt op verzoek passagier een bon met ritgegevens en prijs*	
Standplaats	• *Volgt aanwijzingen op standplaats van bevoegd gezag op* • *Dringt niet voor* • *Blijft binnen twee meter van het voertuig* • *enz*	
Voertuig		
Leeftijd	• *Niet ouder dan zes jaar (tenzij ontheffing)*	
Milieu	• *Roetfilter, indien diesel* • *Euro 4?*	
Daklicht	• *Door gemeente goedgekeurd* • *Door alle chauffeurs van groep toegepast* • *Zichtbaar en leesbaar van alle kanten* • *Herkenbaar en onderscheidend (gemeente is bevoegd daklicht af te keuren)* • *Twee cijfers, twee letters* • *Bevat naam van de groep* • *Gedeponeerd bij daarvoor bevoegde organisatie*	
Informatie	*Informatie in auto over:* • *Chauffeur* • *Groep* • *Klachtennummer*	

CONCEPT

Eisen Rijk | Eisen gemeente | Eisen groep

Handhaving Rijk | Handhaving gem | Handhaving groep

Bevoegdhedenverdeling nieuwe taximarkt

Versie: 1
Datum: 29-9-2009

