

# Regeling Aanvullend Vervoer

Geldig met ingang van 1 juni 2021

## INHOUD

- Definities
- Algemene bepalingen
- Algemene verplichtingen Geaccepteerde Taxi Organisaties, Aanvullend Vervoerder en Chauffeurs
- Registratie Aanvullend Vervoerder en Chauffeur
- Regels t.a.v. dagelijkse bedrijfsuitoefening
- Klachtenregeling van Geaccepteerde Taxi Organisaties
- Verduurzaming Aanvullend Vervoer
- Vergoeding voor gebruik Buffer en/of Opstelstrook
- Voertuiggebonden Identificatiemiddelen
- Positie Aanvullend Vervoerders en Chauffeurs
- Aansprakelijkheid
- Rechts- en Forumkeuze

---

## REGELING AANVULLEND VERVOER

### Definities

<i>Aanvullend Vervoerder</i>	de bij een Geaccepteerde Taxi Organisatie (GTO) aangesloten onderneming die (a) door deze GTO bij STC is geregistreerd als Aanvullend Vervoerder en die (b) geen Concessionaris is of daarbij is aangesloten, die niet besteld vervoer verricht of doet verrichten vanaf de Opstelstrook en die voldoet aan de wettelijke eisen (waaronder de Wet personenvervoer 2000).
<i>Aanvullend Vervoer</i>	het taxivervoer vanaf de Opstelstrook, dat niet wordt verricht door de Concessionarissen.
<i>Bestuur STC</i>	de bestuursleden van STC zoals ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel.
<i>Blokkeren</i>	het deactiveren van een Voertuiggebonden Identificatiemiddel.
<i>Buffer</i>	de wachtplaats voor Taxivoertuigen voordat zij toegang hebben verkregen tot de Opstelstrook.
<i>Certificaat</i>	een document waaruit blijkt dat het taxibedrijf is goedgekeurd en gecertificeerd volgens de normen zoals gesteld door Stichting TX-Keur en/of STC.
<i>Chauffeur</i>	degene die namens de Aanvullend Vervoerder Aanvullend Vervoer verricht.
<i>Concessionarissen</i>	de taxiondernemingen die ingevolge de "Aanbesteding Concessieverlening Taxivervoer Schiphol Nederland B.V." de Overeenkomst Taxivervoer Schiphol zijn aangegaan met Schiphol Group.
<i>Coördinator</i>	Coördinatoren STC, die in opdracht van STC beherende en controlerende werkzaamheden verrichten, alsmede de klanten terzijde staan op de Opstelstrook.
<i>Deblokkeren</i>	het activeren van een Voertuiggebonden Identificatiemiddel.
<i>Geaccepteerde Taxi Organisatie (GTO)</i>	STC heeft beleid dat is gericht op groepsvorming in het kader van het Aanvullend Vervoer. Deze groepsvorming vindt plaats middels zogenaamde GTO's (Geaccepteerde Taxi Organisaties). GTO's zijn de contractspartij van STC, terwijl GTO's op hun beurt overeenkomsten hebben gesloten met de bij hen aangesloten ondernemingen die Aanvullend Vervoer willen verrichten en hun chauffeurs. STC heeft geen contractuele relatie met Aanvullend Vervoerders en STC zal alle contacten over het Aanvullend Vervoer laten verlopen via de GTO's. GTO's dragen de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de uitvoering van de geleverde taxidiensten en daarmee samenhangende activiteiten, zoals de administratie, betaling en klachtafhandeling. Waar in deze Regeling wordt gesproken over een GTO worden enkel GTO's bedoeld die door STC zijn erkend en waarmee STC een geldende overeenkomst is aangegaan in het kader van het Aanvullend Vervoer.

---

<i>Inspectierapport</i>	een rapport waaruit blijkt dat de taxi is geïnspecteerd en goedgekeurd door een door Stichting TX-Keur toegelaten organisatie.
<i>Luchthaven</i>	de Luchthaven Amsterdam Airport Schiphol.
<i>Luchthavengebied</i>	het op basis van de Wet Luchtvaart op grond van het Luchthavenindelingbesluit vastgestelde gebied dat in eigendom en/of onder controle is van de Luchthaven.
<i>Manager STC</i>	de uitvoerend persoon voor de taken zoals genoemd in de begripsomschrijving STC.
<i>Opstelstrook</i>	de zich op het Luchthavengebied bevindende strook, thans bestaande uit circa 70 meter kadelengete aan de rechterzijde van de Aankomstpassage A-baan, die in gebruik is als taxistandplaats.
<i>Overeenkomst Taxivervoer Schiphol</i>	de overeenkomst tussen Schiphol Group en de Concessionarissen voor het taxivervoer vanaf de Opstelstrook.
<i>Overige Faciliteiten</i>	faciliteiten, anders dan de Opstelstrook, welke door Amsterdam Airport Schiphol ten behoeve van het Taxivervoer ter beschikking zullen worden gesteld.
<i>Overtreding</i>	elk handelen of nalaten (i) in strijd met deze Regeling, (ii) in strijd met andere toepasselijke wet- en/of regelgeving, dan wel (iii) in strijd met hetgeen in het maatschappelijk verkeer betamelijk wordt geacht en (iv) in strijd met de tussen STC en een Geaccepteerde Taxi Organisatie gesloten overeenkomst.
<i>Regeling</i>	de Regeling Aanvullend Vervoer.
<i>Schiphol Group</i>	de N.V. Luchthaven Schiphol en/of al of één van haar dochtervennootschappen (waaronder Schiphol Nederland B.V.) en overige directe en indirecte deelnemingen.
<i>STC</i>	Stichting Taxi Controle die in opdracht van Schiphol Group optreedt als controlerende instantie voor het Taxivervoer. STC is verantwoordelijk voor alle zaken gerelateerd aan Taxivervoer en tevens voor klachtenregistratie en controle en toezicht taken t.a.v. de Opstelstrook, Buffers en bijbehorende faciliteiten.
<i>Taxipaspoort</i>	een door STC afgegeven identiteitsbewijs waarop specifieke kenmerken van het Taxivoertuig, de Aanvullend Vervoerder en Chauffeur vermeld zijn.
<i>Taxivervoer</i>	personenvervoer per auto anders dan openbaar vervoer (voor eenieder openstaand personenvervoer met een dienstregeling, met een auto, bus, trein, metro, tram, of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig) tegen betaling, zoals bedoeld in artikel 1 Wet Personenvervoer 2000.
<i>Taxivoertuig</i>	een motorrijtuig, ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet inbegrepen, goedgekeurd als taxivoertuig en dat voldoet aan de eisen gesteld door de overheid.

<i>Taxikenmerk</i>	een door STC afgegeven sticker waarop het STC-nummer van het Taxivoertuig vermeld is.
<i>Vervoerders</i>	de Aanvullend Vervoerders en Concessionarissen die Taxivervoer verrichten vanaf de Opstelstrook.
<i>Voertuiggebonden Identificatiemiddel</i>	een identificatiemiddel dat op of aan Taxivoertuigen bevestigd kan worden en waarmee toegang tot de Opstelstrook verkregen wordt. Tevens wordt hiermee registratie van de voertuigen op de Buffer en Opstelstrook mogelijk gemaakt.

## **Algemene Bepalingen**

### **Artikel 1**

Deze Regeling is van toepassing op de Geaccepteerde Taxi Organisaties, Aanvullend Vervoerders en de Chauffeurs en – voor zover er (i) sprake is van vervoer naar of van Schiphol, (ii) sprake is van gedragingen op het Schiphol-terrein of (iii) sprake is van feiten of omstandigheden die om een andere reden verband houden met het taxivervoer naar of van Schiphol – ook op bij de Geaccepteerde Taxi Organisaties aangesloten ondernemers en hun chauffeurs die geen Aanvullend Vervoer verrichten.

### **Artikel 2**

Het aantal toe te laten Aanvullend Vervoerders kan door Schiphol Group en STC worden gebonden aan een maximum. In dat geval zullen Schiphol Group en STC op basis van objectieve criteria Vervoerders al dan niet registreren.

### **Artikel 3**

De Geaccepteerde Taxi Organisatie is verplicht elke mutatie met betrekking tot een Aanvullend Vervoerder, Chauffeur, Taxivoertuig en gewijzigde bedrijfsgegevens schriftelijk bij STC op te geven binnen 24 uur na intreding van de wijziging.

### **Artikel 4**

De Schiphol Group en STC behouden zich alle rechten voor op niet nader te bepalen plaatsen en onaangekondigd (camera) toezicht of controles uit te (laten) voeren.

## **Algemene verplichtingen Geaccepteerde Taxi Organisaties, Aanvullend Vervoerders en Chauffeurs**

### **Artikel 5**

- 5.1 De Geaccepteerde Taxi Organisatie, Aanvullend Vervoerder en Chauffeur zullen zich houden aan alle aanwijzingen gegeven door of namens STC of Schiphol Group, waaronder ook de aanwijzingen van personeel belast met het beheer, toezicht en controle van de taxifaciliteiten op de Opstelstrook en Buffers. Eenieder die zich bevindt op het Luchthavengebied is verplicht aan de aan hem door deze partijen door middel van woorden, gebaren of tekens gegeven aanwijzingen gevolg te geven.
- 5.2 De Geaccepteerde Taxi Organisatie, Aanvullend Vervoerder en Chauffeur houden zich aan alle van toepassing zijnde wetten en nationale en lokale regelgeving (inclusief de APV Haarlemmermeer) – waaronder de daaruit voortvloeiende parkeerverboden en verkeersregels – en de zogenaamde Schipholregels. Deze laatste regels kunt u raadplegen via onderstaande link:  
Schipholregels: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-regulations>  
Voorgaande geldt ook indien door de Aanvullend Vervoerder of één van diens chauffeurs op een bepaald moment geen Aanvullend Vervoer wordt verricht vanuit de Opstelstrook, maar er sprake is van andersoortig vervoer naar, van of op het terrein van Luchthavengebied Schiphol of de Aanvullend Vervoerder of één van diens chauffeurs zich om een andere reden begeven op het Luchthavengebied Schiphol.
- 5.3 De Geaccepteerde Taxi Organisatie is gehouden ervoor te zorgen dat ook de bij haar aangesloten ondernemers en hun chauffeurs die geen Aanvullend Vervoer op Schiphol verrichten zich houden aan voornoemde wetten en regelgeving en Schipholregels indien zij zich begeven op het terrein van Luchthavengebied Schiphol. Tevens draagt de Geaccepteerde Taxi Organisatie er zorg voor dat deze ondernemers en chauffeurs niet op Schiphol op de opstapmarkt actief zijn buiten het vervoer vanaf de officiële standplaats en in geen geval actief taxidiensten mogen aanbieden (ronselen) op het terrein van Luchthavengebied Schiphol, op straffe van een sanctie onder de klachtenregeling van de desbetreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie jegens de aangesloten chauffeurs en ondernemers.

- 5.4 STC kan controles en steekproeven doen (bijvoorbeeld door inzetten van zogenaamde 'mystery guests') naar de kwaliteit van het geboden vervoer en terzake de naleving van de Regeling Aanvullend Vervoer met betrekking tot onder meer (de inrichting van) de taxivoertuigen, de wijze waarop het taxivervoer wordt uitgevoerd, vereiste papieren en vergunningen en de persoon van de Chauffeur. Geaccepteerde Taxi Organisaties, Aanvullend Vervoerders en Chauffeurs dienen hieraan altijd hun medewerking te verlenen en dienen ook op ieder moment alle informatie en eventuele documenten te verstrekken en/of te tonen in het kader van eventuele controle door of namens STC en/of Schiphol Group op de voornoemde naleving.

## **Artikel 6**

- 6.1 De Aanvullend Vervoerder, als ondernemer, is verantwoordelijk en aansprakelijk voor de correcte naleving van deze Regeling, voor zichzelf en zijn Chauffeurs.
- 6.2 De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur is verplicht alle door hen veroorzaakte directe of indirecte schade aan eigendommen van Schiphol Group te vergoeden.
- 6.3 Overal waar in deze Regeling Aanvullend Vervoer verplichtingen, verantwoordelijkheden of aansprakelijkheden zijn opgenomen voor de Aanvullend Vervoerder en de Chauffeur moeten deze verplichtingen, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden worden geacht mede op de betreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie te rusten.

## **Registratie Aanvullend Vervoerder en Chauffeur**

### **Artikel 7**

Voor registratie als Aanvullend Vervoerder komen uitsluitend in aanmerking vervoerders die voldoen aan de eisen welke in deze Regeling Aanvullend Vervoer in het bijzonder dit artikel zijn gesteld.

Taxiondernemers kunnen alleen Aanvullend Vervoer verrichten indien zij zijn aangesloten bij (en bij STC geregistreerd zijn door) een door STC Geaccepteerde Taxi Organisatie. Een Aanvullend Vervoerder (met één P-nummer) kan slechts aangesloten zijn bij één Geaccepteerde Taxi Organisatie. Het is niet toegestaan dat verschillende Taxivoertuigen van één taxionderneming voor verschillende GTO's actief zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de GTO's om te controleren of een Aanvullend Vervoerder voldoet aan de gestelde eisen.

De Regeling Aanvullend Vervoer is een Regeling die continu aan verandering onderhevig is. Voor registratie als Aanvullend Vervoerder is vereist dat de Aanvullend Vervoerder op een daartoe strekkend verzoek van de GTO de nieuwste versie van de Regeling binnen de daartoe gestelde termijn ondertekent, waarbij een weigering tot (tijdige) ondertekening van de nieuwste versie leidt tot het verval van de positie als Aanvullend Vervoerder.

#### *7.1 Eisen ten aanzien van de onderneming van de Aanvullend Vervoerder;*

- a. De Aanvullend Vervoerder dient een rechtsgeldige onderneming te drijven en te zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.
- b. De Aanvullend Vervoerder dient te beschikken over een 'ondernemingsvergunning taxivervoer', die de ondernemer het recht geeft om een onderneming als taxionderneming te exploiteren, zoals gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- c. De Aanvullend Vervoerder dient te voldoen aan alle wettelijke regelgeving.
- d. De Aanvullend Vervoerder dient in het bezit te zijn van een geldig certificaat keurmerk taxibedrijf conform de geldige norm(en) zoals gesteld door Stichting TX-Keur in haar reglementen en/of door STC.

- e. De Aanvullend Vervoerder dient pinpas- en creditcardbetaling te accepteren (minimaal pinpas en 2 door STC geaccepteerde types creditcard) en dient daarvoor goed werkende apparatuur in zijn taxi voorhanden te hebben. Het is niet toegestaan voor pinpas- en/of creditcardbetaling een toeslag aan de klant te berekenen.
- f. De Aanvullend Vervoerder dient (direct of indirect via de GTO) aangesloten te zijn bij een geschillencommissie, conform de Wet Personenvervoer 2000.

7.2 *Eisen ten aanzien van (de inrichting van) het voertuig waarmee Aanvullend Vervoer wordt verricht;*

- a. Bij het Aanvullend Vervoer mag de Aanvullend Vervoerder enkel gebruik maken van kentekens die niet tevens gebruikt worden door Aanvullend Vervoerders die zijn aangesloten bij een andere Geaccepteerde Taxi Organisatie. Eén Taxivoertuig mag slechts voor één GTO rijden.
- b. De Aanvullend Vervoerder dient desgevraagd aan STC inzichtelijk te kunnen maken dat hij beschikt over een 'ondernemingsvergunning taxivervoer'.
- c. Elk voertuig dient te beschikken over een werkende 'boordcomputer voor taxi's' (BCT).
- d. Het Taxivoertuig bedoeld voor Taxivervoer moet zijn ingericht voor het vervoer van tenminste 4 personen en ten hoogste 8 personen, exclusief chauffeur.
- e. De bagageruimte van het voertuig bedoeld voor Taxivervoer dient minimaal twee hardschalen koffers (100 liter) en een grote reistas te kunnen herbergen.
- f. De ten behoeve van het Taxivervoer in te zetten Taxivoertuigen zijn zowel aan de binnen- als buitenzijde onbeschadigd.
- g. Taxivoertuigen bedoeld voor Taxivervoer dienen geen opzichtige reclame, van welke aard dan ook, te voeren. Uitgezonderd zijn reclame uitingen die aangeven tot welk taxibedrijf c.q. taxicentrale het voertuig behoort, mits deze niet overmatig en/of opzichtig is.
- h. Het Taxivoertuig bedoeld voor Taxivervoer dient te voldoen aan de "eisen taxivoertuig" zoals gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- i. De Aanvullend Vervoerder dient te beschikken over een bewijs van goedkeuring van de taxameter en/of boordcomputer, welke is goedgekeurd door het Nederlandse Meetinstituut.
- j. De Taxivoertuigen dienen zowel van buitenaf als binnenin het voertuig duidelijk zichtbaar de gehanteerde tarieven te voeren.
- k. Aan de binnenzijde van de taxi, op het rechter achterportier, dient een voor de klant duidelijk leesbaar Taxikenmerk te zijn aangebracht.
- l. Het Taxivoertuig dient te voldoen aan alle wettelijke eisen.
- m. Het Taxivoertuig dient ter inspectie te zijn aangeboden aan een door Stichting TX-Keur goedgekeurde certificaat verlenende instantie en te zijn goedgekeurd. Het Certificaat en/of Inspectie rapport dient aan STC te worden overlegd.
- n. Voor het Taxivoertuig geldt een maximum leeftijd van acht (8) jaar (96 maanden) per de "datum eerste toelating" zoals vermeld op het kentekenbewijs.  
*Uitzondering:* Voor 100% emissievrije taxi's (behorende tot de ECO-categorie, zie artikelen 11.1 t/m 11.4 in deze RAV) bedraagt deze maximum leeftijd tien (10) jaar (120 maanden).
- o. Voor een nieuw of vervangend Taxivoertuig geldt een maximum leeftijd van zes (6) jaar (72 maanden) per de acceptatiedatum van het voertuig door STC (daarbij uitgaande van de "datum eerste toelating" zoals vermeld op het kentekenbewijs).
- p. Het Taxivoertuig dient te allen tijde uitgerust te zijn met het gangbare daklicht van de GTO en met tariefkaarten die voldoen aan de richtlijnen van de GTO. Indien de Aanvullend Vervoerder kan aantonen dat het feitelijk onmogelijk is om een daklicht op zijn voertuig te plaatsen, dan volstaat ook plaatsing van een andere eenduidige aanduiding van de GTO binnenin het voertuig, mits die aanduiding ook van buiten het voertuig duidelijk zichtbaar is en mits formeel geaccepteerd door de GTO, en door hen kenbaar gemaakt aan STC.



- q. De chauffeur dient de klant ongevraagd een door Stichting TX-Keur goedgekeurd, automatisch gegenereerd ritbewijs te verstrekken, waarop tenminste de volgende gegevens staan vermeld (conform de regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer (<http://wetten.overheid.nl/BWBR0010998>)):
1. Informatie over de gehanteerde tarieven (opgesplitst naar vast bedrag, bedrag per kilometer en bedrag per minuut);
  2. Gereden afstand in kilometers met één cijfer achter de komma;
  3. Begin- en eindtijdstip van de rit in uren en minuten + datum begintijdstip rit;
  4. Totaalprijs op basis van de onder 1. bedoelde tarieven;
  5. Personenvervoernummer;
  6. Kenteken taxivoertuig;
  7. Naam, adres en telefoonnummer van de GTO van de vervoerder (en bij voorkeur ook het internet- en email-adres van deze organisatie).
  8. Naam, telefoonnummer en het internetadres van de instantie waarmee de GTO is overeengekomen dat klachten over het taxivervoer door deze instantie in behandeling worden genomen. Indien dit de GTO zelf betreft dient ook het internetadres van de GTO te worden opgenomen;
  9. (Optioneel) De naam van het landelijk klachtenmeldpunt + telefoonnummer en internetadres.
  10. Indien een vervoerder een tariefcategorie wenst weer te geven, eist STC aanvullend dat alleen de gebruikte tariefcategorie wordt weergegeven.

De weergave van deze informatie moet duidelijk herkenbaar en in overeenstemming met de werkelijkheid zijn.

Het is toegestaan om naast het automatisch gegenereerde ritbewijs, ook aanvullend een duidelijk identificeerbaar, door Stichting TX-Keur goedgekeurd, bedrijfsreçu aan de klant aan te bieden, waarop tenminste en duidelijk leesbaar dient te worden vermeld: datum van de rit, kenteken, Taxikenmerk, nummer van het Taxivoertuig, bestemming, ritprijs en naam van de chauffeur.

Het is uitdrukkelijk niet toegestaan om anonieme, niet-bedrijfsspecifieke reçu's, in de taxi voorhanden te hebben. Het voorhanden hebben daarvan, of erger nog, het gebruik daarvan, betreft een zeer ernstige overtreding van deze RAV.

### 7.3 Eisen aan de Chauffeur;

- a. Bij het Aanvullend Vervoer mag de Aanvullend Vervoerder alleen gebruik maken van chauffeurs die niet tevens werkzaam zijn voor andere Aanvullend Vervoerders.
- b. De Chauffeur dient in het bezit te zijn van een geldige Chauffeurskaart BCT, afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport en dient deze te tonen bij eventuele controles door of namens STC.
- c. De Chauffeur, indien het niet de Aanvullend Vervoerder zelf betreft, dient schriftelijk te zijn geregistreerd door de Aanvullend Vervoerder bij STC alvorens deze Aanvullend Vervoer kan verrichten.
- d. De chauffeur dient een Taxipaspoort met daarop een goedgelijkende pasfoto, kenteken van de taxi en chauffeursnaam, van buitenaf duidelijk zichtbaar, rechts achter de voorruit van de taxi te plaatsen.

**Regels t.a.v. dagelijkse bedrijfsuitoefening****Artikel 8**

De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient aan te rijden via de Buffer in de volgorde van aankomst, om vervolgens toegang te verkrijgen tot de Opstelstrook voor het verrichten van Taxivervoer.

**Artikel 9**

De volgende regels worden gesteld aan Aanvullend Vervoerders en/of Chauffeurs bij inwerkingtreding van deze Regeling:

**9.1 Algemene voorschriften bepaald t.a.v. personenvervoer en taxivervoer, waaronder:**

- a. De taxameter (BCT) dient op een duidelijk zichtbare plaats in de taxi te zijn bevestigd, waarbij er geen mogelijkheid mag zijn deze op enigerlei wijze aan het oog te onttrekken. Het taxivervoer wordt verricht met gebruikmaking van de taxameter (BCT).
- b. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur verplicht zich om niet met de klant te onderhandelen over de prijs.
- c. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient de bagage van de klant zorgvuldig te behandelen.
- d. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient representatief en conform de voorschriften van de betreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie gekleed te zijn (de richtlijn vanuit STC is daarbij: (i) voor mannen: nette schoenen, pantalon, dicht overhemd, stropdas en (ii) voor vrouwen: nette schoenen, pantalon, net zittende blouse, shawl). Onder representatief wordt in ieder geval niet verstaan het dragen van sandalen, slippers of open herenschoeisel, spijker- / chinobroek, trui of T-shirt of jas met bontkraag.

**9.2 Wettelijke verplichtingen overheidshalve, waaronder:**

- a. De tarifiering zoals door de Aanvullend Vervoerder bepaald, dient aan zowel de binnen- als buitenzijde duidelijk zichtbaar te zijn, op een dusdanige manier dat deze niet aan het oog onttrokken kan worden.
- b. Bij de tarifiering moet de 'Regeling maximumtarief en bekendmaking tarieven taxivervoer' in acht worden genomen.
- c. Het is de Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur verboden gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet Gevaarlijke Stoffen voorhanden te hebben.

**9.3 Geldende voorschriften, zoals gesteld door STC en/of Schiphol Group:**

- a. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient na te laten al hetgeen STC, Schiphol Group of aan deze rechtspersonen verbonden organisaties of personen (waaronder de Coördinatoren) in diskrediet zou kunnen brengen of (op andere wijze) zou kunnen schaden.
- b. Het is de Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur verboden de naam van een van de Concessionarissen, die deze gebruikt ingevolge de Overeenkomst Taxivervoer Schiphol, te gebruiken voor commerciële doeleinden, zich uit te geven als zijnde Concessionaris of enigerlei andere associatie met de Concessionarissen te bewerkstelligen.
- c. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient aanwijzingen van Coördinatoren van STC op of nabij de Opstelstrook en Buffers onverwijld op te volgen. Dat geldt uitdrukkelijk ook voor aanwijzingen en richtlijnen vanuit STC en/of Schiphol inzake werkwijze en gedrag ten tijde van een TRS-verstoring, calamiteit of gedurende een pandemie (zoals Covid-19).
- d. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient de Coördinatoren van STC op een normale manier te bejegenen. Het maken van foto- en/of video-opnames van de Coördinatoren is niet toegestaan.

- e. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient zich correct te gedragen ten opzichte van de overige chauffeurs van zowel de Concessionarissen als Aanvullend Vervoerders.
- f. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur is verplicht gevonden voorwerpen binnen 24 uur af te geven op de Luchthaven bij de afdeling "Lost and Found" en per direct hierover de Coördinator te informeren.
- g. Het is de Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur niet toegestaan om op de luchthaven actief taxivervoer aan te bieden op andere plaatsen dan de Opstelstrook. Het is de Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur onder meer verboden actief en/of passief taxivervoer aan te bieden, een en ander in de ruimste zin des woords, op Schiphol Plaza, op het Jan Dellaertplein, in de vertrekhallen en in de aankomsthallen.
- h. Het is de Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur niet toegestaan om ritten uit te zoeken.
- i. Het is de Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur niet toegestaan een tarief te berekenen voor het in- en uitladen van bagage.
- j. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient zich jegens hun klanten correct te gedragen zoals dit in het algemeen (maatschappelijk) verkeer normaal is. Als correct gedrag wordt in ieder geval niet aangemerkt het onheus bejegenen van passagiers en het zonder deugdelijke en aanvaardbare gronden weigeren van ritten (waaronder ook het weigeren van blindengeleidehonden en/of hulphonden).
- k. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient te voldoen aan redelijke verlangens van de passagiers ten aanzien van de te volgen routes, snelheid, verwarming, e.d.
- l. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient personen, die dringend medische hulp behoeven, te helpen dan wel te vervoeren naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis c.q. de eerste hulp post.
- m. Het Taxivoertuig moet schoon en opgeruimd zijn. Dat betekent onder meer dat er niets op de stoel van de rijder mag liggen, omdat deze vrij moet zijn voor passagiers. Op de Opstelstrook mogen de deuren van het taxivoertuig – behoudens klemmende redenen - niet op slot zijn.
- n. Van Aanvullend Vervoerders en/of Chauffeurs die eveneens door een gemeente zijn erkend als TTO wordt vereist dat zij ook volledig aan de TTO-voorwaarden voldoen (en aldus bij de TTO zijn aangesloten en beschikken over de taxivergunning voor de betreffende gemeente, of daartoe in het formeel overstapproces zit vanuit een andere TTO). Zodoende kunnen betreffende Aanvullend Vervoerders en/of Chauffeurs ook actief zijn op de opstapmarkt in de betreffende gemeente.
- o. Het Taxivoertuig dient te allen tijde uitgerust te zijn met het gangbare daklicht van de betreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie en met de tariefkaarten die voldoen aan de richtlijnen van de desbetreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie.
- p. Fout parkeren is op de Luchthaven niet toegestaan. Daaronder valt ook het bezet houden van parkeerplaatsen met draaiende motor zonder het voldoen van de ter plaatse geldende parkeervergoeding. Het met slagbomen afgesloten terreintje dat grenst aan de taxibuffer is enkel bedoeld voor kort verblijf (toiletteren), en uitdrukkelijk niet voor wachten op plek in de buffer of andere zaken).
- q. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient de regels, zoals deze gesteld zijn door Schiphol Group en STC, in de Buffer en op de Opstelstrook na te leven. Deze regels behelzen in ieder geval;
  - 1. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient aan te rijden via de Buffer, alwaar via technische hulpmiddelen toegang tot de Buffer wordt verleend. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient bij het inrijden van de Buffer de doorstroming van het overige verkeer niet te blokkeren en dient op de Buffer aan te sluiten bij zijn voorganger.

2. Als een Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur de Buffer inrijdt, kiest hij er voor een rit vanaf de Opstelstrook te gaan verrichten, en kan hij de Buffer niet tussentijds verlaten. Enkel bij calamiteiten in de persoonlijke sfeer kan door de Aanvullend Vervoerder contact opgenomen worden met de Coördinator, die vervolgens kan besluiten een Aanvullend Vervoerder uit de Buffer te begeleiden. Gedurende de nacht (na stilval van het taxi-proces nadat de laatste aankomende vluchten zijn geland) komt de STC-coördinator (ten minste) elk uur bij de in de Buffer aanwezige Aanvullend Vervoerders informeren of zij in de Buffer wensen te blijven staan, of die willen verlaten, en zal hij de Aanvullend Vervoerders die uit willen rijden daarbij assisteren.
3. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient zich (als hij daartoe het afgesproken signaal ontvangt) uit de buffer te verplaatsen richting de Opstelstrook, alwaar via technische hulpmiddelen toegang tot de Opstelstrook wordt verleend. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur dient bij het oprijden van de Opstelstrook aan te sluiten bij zijn voorganger.
4. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur is verplicht alle personen die van zijn/ haar taxi gebruik wensen te maken te vervoeren (behoudens de uitzonderingen gemaakt in artikel 9.4). Klanten hebben daarbij de vrije taxikeuze, tenzij de Coördinator bij drukte besluit taxi's aan klanten toe te kennen in volgorde van het oprijden van de Opstelstrook (banklining).
5. De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur is het verboden om aan de linkerzijde van de Aankomstpassage A-baan te parkeren, tenzij STC hier nadrukkelijk om heeft verzocht.

#### 9.4 Voorschriften ten aanzien van weigering klanten / bagage;

De Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur is het verboden om een voordoende ritopdracht te weigeren, behoudens in het geval van één of meer van de hieronder genoemde redenen:

1. indien klanten in dronken toestand, of onder duidelijke invloed van verdovende middelen verkeren;
2. indien de Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur redelijkerwijs kan vermoeden dat door het uitvoeren van deze rit voor hem persoonlijk gevaar kan ontstaan;
3. indien personen zich agressief opstellen jegens de Aanvullend Vervoerder en/of Chauffeur;
4. indien het vervoer van Bagage gevaarlijk of verboden (kan) zijn (is), dan wel aanleiding kan geven tot beschadiging of verontreiniging. Een dergelijke situatie doet zich in ieder geval voor indien bagage bestaat uit:
  - i. (geladen) vuurwapens, slag- en/ of steekwapens en/ of munitie;
  - ii. ontplofbare stoffen;
  - iii. samengeperste gassen in reservoirs;
  - iv. voor zelfontbranding vatbare of licht ontvlambare stoffen;
  - v. sterk of kwalijk ruikende stoffen;
  - vi. verdovende middelen.

### **Klachtenregeling Aanvullend Vervoer van Geaccepteerde Taxi Organisaties**

#### **Artikel 10**

Iedere Geaccepteerde Taxi Organisatie zal een eigen klachtenregeling hebben die van toepassing is op alle bij haar aangesloten Aanvullend Vervoerders, ondernemers en hun chauffeur(s) én die voldoet aan de actuele wettelijke regelgeving. Deze klachtenregeling dient zowel te voldoen aan de actuele wettelijke regelgeving als aan de 'Bijlage voorwaarden klachtenregeling' zoals deze is aangehecht aan deze Regeling.

De GTO verplicht zich ertoe de manager STC op de hoogte te stellen over elke klacht die bij de GTO wordt ingediend, die betrekking heeft op het Aanvullend Vervoer vanaf de Opstelstrook.

STC zal de maatregelen die de Geaccepteerde Taxi Organisatie treft tegen haar Aanvullend Vervoerder, aangesloten ondernemer en/of Chauffeur accepteren, aanvaarden en (indien nodig) meewerken aan de uitvoering daarvan (mits de eventueel aan een maatregel verbonden kosten worden voldaan door de GTO). STC is op geen enkele wijze verantwoordelijk of aansprakelijk voor deze maatregelen en STC mag te allen tijde van de juistheid en rechtmatigheid van deze maatregelen uitgaan.

### **Verduurzaming Aanvullend Vervoer**

#### **Artikel 11**

- 11.1 STC maakt onderscheid tussen 2 typen taxi-voertuigen:
- Tot het type SEDAN behoren voertuigen die bij het RDW geregistreerd staan als taxi, en zijn ingericht voor het vervoer van ten minste 4 en ten hoogste 5 personen buiten de bestuurder, inclusief de daarbij behorende bagage.
  - Tot het type TAXIBUS behoren voertuigen die bij het RDW geregistreerd staan als taxi, en zijn ingericht voor het vervoer van ten minste 6 en ten hoogste 8 personen buiten de bestuurder, inclusief de daarbij behorende bagage.

Daarnaast hanteert STC een milieuclassificatie voor taxi-voertuigen:

- Tot de ECO-categorie behoren alle taxi's die bij het RDW geregistreerd staan met brandstofsoort E = Elektriciteit of W = Waterstof. Betreffende voertuigen rijden 100% emissievrij, en hebben dus helemaal geen uitstoot.
- Tot de S-categorie behoren (1) alle taxi's die bij het RDW geregistreerd staan met brandstofsoort H = CNG (Compressed Natural Gas) of met een combinatie CNG / E / H (hybride) en (2) alle taxi's die van het RDW milieuclassificatie Euro 6 of EEV hebben meegekregen.
- Tot de A-categorie behoren alle taxi's met de RDW milieuclassificatie Euro 5, niet reeds behorende tot de S-categorie.

Voertuigen die van het RDW de milieuclassificatie Euro 0, 1, 2, 3, 4, R of 'niet geregistreerd' hebben meegekregen zijn uitgesloten voor Aanvullend Vervoer (sinds 1-6-2018), en vallen daarmee buiten de STC milieuclassificatie.

- 11.2 Vanaf 1 juni 2021 is de Opstelstrook alleen toegankelijk voor:
- SEDANs die behoren tot de ECO-categorie, die voldoen aan de door STC in deze RAV gestelde eisen aan taxivervoer;
  - TAXIBUSsen die behoren tot de ECO-categorie, die voldoen aan de door STC in deze RAV gestelde eisen aan taxivervoer;
  - TAXIBUSsen die behoren tot de A- of S-categorie, die voldoen aan de door STC in deze RAV gestelde eisen aan taxivervoer.

Alle andere voertuigen zijn uitgesloten voor Aanvullend Vervoer.

- 11.3 Aan de 100% emissievrije taxi's van het type SEDAN uit de ECO-categorie worden ten minste 2 van de 4 voor Aanvullend Vervoerders beschikbare opstelplekken op de Opstelstrook toegewezen. Tevens krijgt de betreffende groep taxi's (SEDAN, ECO-categorie) voorrang in geval een positie van een concessionaris (type sedan) aangevuld kan worden. Daartoe beschikken deze taxi's (SEDAN, ECO-categorie) van Aanvullend Vervoerders over een eigen lane in de Buffer, voorzien van een aparte Buffer-uitgang.

Betreffende taxi's hebben dus helemaal geen uitstoot. Het betreft elektrische taxi's of taxi's op waterstof, van het type SEDAN die voldoen aan de door STC gestelde eisen aan taxivervoer (waaronder de toegankelijkheidsbepalingen uit artikel 11.2).

Conform dat artikel is de Opstelstrook vanaf 1 juni 2021 alleen nog toegankelijk voor SEDAN-voertuigen uit de ECO-categorie.

- o STC laat per 1-6-2021 geen SEDAN-voertuigen uit de S-categorie meer toe tot de Opstelstrook. Dat gold eerder ook al voor SEDAN-voertuigen uit de A-categorie.

De Vergoeding voor de betreffende groep taxi's uit de ECO-categorie draagt de naam ECO-categorie vergoeding (zie Artikel 13.2).

- 11.4 Aan de 100% emissievrije taxi's van het type TAXIBUS uit de ECO-categorie wordt ten minste 1 van de 4 voor Aanvullend Vervoerders beschikbare opstelplekken op de Opstelstrook toegewezen. Tevens krijgt de betreffende groep taxi's (TAXIBUS, ECO-categorie) voorrang in geval een positie van een Concessionaris (type bus) aangevuld kan worden. Daartoe beschikken deze taxi's (TAXIBUS, ECO-categorie) van Aanvullend Vervoerders over een eigen lane in de Buffer, voorzien van een aparte Buffer-uitgang.

Betreffende taxi's hebben dus helemaal geen uitstoot. Het betreft elektrische taxi's of taxi's op waterstof, van het type TAXIBUS die voldoen aan de door STC gestelde eisen aan taxivervoer (waaronder de toegankelijkheidsbepalingen uit artikel 11.2).

De Vergoeding voor de betreffende groep taxi's uit de ECO-categorie draagt de naam ECO-categorie vergoeding (zie Artikel 13.2).

- 11.5 Aan TAXIBUSsen die behoren tot de A- of S-categorie wordt maximaal 1 van de 4 beschikbare opstelplekken op de Opstelstrook toegewezen. Daartoe beschikken deze taxi's (type TAXIBUS, A- of S-categorie) van Aanvullend Vervoerders over een eigen lane in de Buffer, voorzien van een aparte Buffer-uitgang.

Betreffende taxi's hebben dus nog wel uitstoot, zijn van het type TAXIBUS en voldoen aan de door STC gestelde eisen aan taxivervoer (waaronder de toegankelijkheidsbepalingen uit artikel 11.2).

De Vergoeding voor de betreffende groep taxi's het type TAXIBUS-categorie wordt als volgt vastgesteld (zie ook Artikel 13.2):

- o De S-categorie vergoeding is van toepassing voor een TAXIBUS uit de S-categorie.
- o De A-categorie vergoeding is van toepassing voor een TAXIBUS uit de A-categorie.

- 11.6 Geaccepteerde Taxi Organisaties en Aanvullend Vervoerders onderkennen dat STC in de toekomst verdere verduurzaming van het Aanvullend Vervoer zal stimuleren, met als doel 100% emissievrij Aanvullend Vervoer per 1-6-2023.

TAXIBUS-voertuigen

- o (Besluit) STC zal per 1-6-2022 geen TAXIBUS-voertuigen uit de A-categorie meer toelaten tot de Opstelstrook. Dergelijke voertuigen worden al sinds 31-5-2020 niet meer ter registratie geaccepteerd door STC.
- o (Besluit) Daarnaast worden vanaf 1 juni 2022 enkel nog TAXIBUS voertuigen uit de ECO-categorie geregistreerd. Na 31-5-2022 worden dus geen TAXIBUS voertuigen uit de S-categorie meer ter registratie geaccepteerd.
- o (Voornemen) STC is voornemens per 1-6-2023 geen TAXIBUS-voertuigen uit de S-categorie meer toe te laten tot de Opstelstrook.

## Vergoeding voor gebruik Buffer en/of Opstelstrook

### **Artikel 12**

De Aanvullend Vervoerder is per keer dat van de Buffer en/of Opstelstrook gebruik gemaakt wordt, een door STC vast te stellen vergoeding verschuldigd. Deze vergoeding dient ter dekking van de kosten van het gebruik van de door STC geleverde faciliteiten, de kosten van de coördinatie / controle en van de overige aan het proces gerelateerde kosten.

### **Artikel 13**

13.1 De hoogte van de af te dragen vergoeding is afhankelijk van de categorie waartoe het Taxivoertuig van de Aanvullend Vervoerder behoort. STC maakt daarbij onderscheid tussen een ECO-categorie, een S-categorie en een A-categorie (zie artikel 11.1 van deze RAV).

13.2 De hoogte van de vergoeding bedraagt per 1 juni 2021:

ECO-categorie: € 3,15 exclusief BTW

S-categorie: € 2,60 exclusief BTW

A-categorie: € 3,15 exclusief BTW

13.3 De hoogte van de vergoeding wordt in principe jaarlijks per 1 juni door het bestuur van STC bijgesteld. Mocht hiertoe echter aanleiding zijn dan kan STC ook op een ander moment gedurende het jaar de hoogte van de bijdrage bijstellen.

De bijdrage zal in ieder geval per 1 juni van elk jaar minimaal worden aangepast met de CPI (consumentenprijsindex) vastgesteld door het CBS. Als peildatum wordt oktober van het voorgaande jaar genomen. De Geaccepteerde Taxi Organisatie zal schriftelijk op de hoogte worden gesteld van een bijstelling van de vergoeding. Via de STC website, [www.stichtingtaxicontrôle.nl](http://www.stichtingtaxicontrôle.nl) (nieuws) zal dit ook gecommuniceerd worden.

### **Artikel 14**

De afrekening van de vergoeding verloopt (maandelijks) via de Geaccepteerde Taxi Organisatie waarbij de betreffende Aanvullend Vervoerder is aangesloten.

## Voertuiggebonden Identificatiemiddelen

### **Artikel 15**

De Voertuiggebonden Identificatiemiddelen worden door STC in bruikleen aan de Geaccepteerde Taxi Organisatie verstrekt en zullen zijn gekoppeld aan één bepaald kenteken. STC blijft eigenaar van deze Voertuiggebonden Identificatiemiddelen. Het overzetten van een Voertuiggebonden Identificatiemiddel op een ander voertuig is niet toegestaan.

Het Voertuiggebonden Identificatiemiddel dient te worden geretourneerd aan STC zodra de overeenkomst tussen STC en de betreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie eindigt, zodra een geregistreerde Aanvullend Vervoerder stopt met het verrichten van Aanvullend Vervoer, zodra de positie van Aanvullend Vervoerder vervalt voor de gebruiker van het Voertuiggebonden Identificatiemiddel, zodra het betreffende Taxivoertuig niet meer gebruikt wordt voor Aanvullend Vervoer, zodra het Voertuiggebonden Identificatiemiddel van het betreffende Taxivoertuig verwijderd wordt (wat bijvoorbeeld het geval zal zijn bij RFID-stickers indien de ruit, waarop deze is geplakt, moet worden vervangen) of zodra sprake is van definitieve blokkering van het betreffende Identificatiemiddel.

Voertuiggebonden Identificatiemiddelen worden – op afspraak – namens STC (door een door STC erkend c.q. aangewezen bedrijf) in het Taxivoertuig aangebracht. Voor de betreffende handeling zal door STC via de maandelijkse factuur een tarief in rekening worden gebracht aan de (GTO van de) Aanvullend Vervoerder (inclusief de kosten van het identificatiemiddel). De hoogte van het betreffende tarief wordt gecommuniceerd op de STC-website ([www.stichtingtaxicontrôle.nl](http://www.stichtingtaxicontrôle.nl)).

Voertuiggebonden Identificatiemiddelen worden alleen vervangen als het oude identificatiemiddel aan STC wordt geretourneerd voorafgaand aan het aanbrengen van het nieuwe Voertuiggebonden Identificatiemiddel (ook als het oude identificatiemiddel kapot is gescheurd). Indien het oude identificatiemiddel verloren is gegaan, dient de Aanvullend Vervoerder daartoe overtuigend bewijs te presenteren, anders wordt geen nieuw Voertuiggebonden Identificatiemiddel verstrekt.

Bij beëindiging van registratie dient de Aanvullend Vervoerder het Voertuiggebonden Identificatiemiddel (ook als deze kapot is gescheurd), het Taxipaspoort en het Taxikenmerk o.v.v. het STC-nummer te retourneren aan STC.

## **Positie Aanvullend Vervoerders en Chauffeurs**

### **Artikel 16**

STC heeft een overeenkomst met iedere Geaccepteerde Taxi Organisatie. De Geaccepteerde Taxi Organisatie sluit op haar beurt overeenkomsten met de Aanvullend Vervoerders en hun Chauffeurs. De Aanvullend Vervoerders en Chauffeurs kunnen geen enkel recht jegens STC ontlenen aan of afdwingen vanwege hun positie als Aanvullend Vervoerder of vanwege de overeenkomst tussen STC en de betreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie.

De positie als Aanvullend Vervoerder en Chauffeur vervalt in ieder geval zodra (i) de Aanvullend Vervoerder niet langer is aangesloten bij de Geaccepteerde Taxi Organisatie die hem als Aanvullend Vervoerder heeft geregistreerd, (ii) de Geaccepteerde Taxi Organisatie aan STC heeft doorgegeven dat zij een chauffeur of onderneming niet langer als Aanvullend Vervoerder beschouwt (ongeacht de rechtsverhouding tussen de Geaccepteerde Taxi Organisatie en de Aanvullend Vervoerder), (iii) de overeenkomst tussen STC en de betreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie eindigt of (iv) de Aanvullend Vervoerder de (nieuwe versie van de) RAV niet binnen de daartoe gestelde termijn voor akkoord ondertekent.

## **Aansprakelijkheid**

### **Artikel 17**

STC noch Schiphol Group noch enige aan deze rechtspersonen verbonden organisaties of personen zijn aansprakelijk jegens de Geaccepteerde Taxi Organisaties, de Aanvullend Vervoerders, de (andere) aangesloten ondernemers en Chauffeurs behoudens voor zover de schade te wijten is aan opzet of in ernstige mate toerekenbaar tekortschieten van STC, Schiphol Group of een aan deze rechtspersonen verbonden organisatie of hun leidinggevend personeel. In geval van aansprakelijkheid is deze aansprakelijkheid in ieder geval beperkt tot directe schade en is uitgesloten iedere gevolgschade waaronder in ieder geval verstaan wordt gederfde winst. De aansprakelijkheid van STC, Schiphol Group of enige aan deze rechtspersonen verbonden organisaties zal per gebeurtenis bovendien in ieder geval beperkt zijn tot het gemiddelde bedrag dat de betreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie per maand aan STC verschuldigd is voor de totale ritprijs van alle bij haar aangesloten Aanvullend Vervoerders (waarbij deze limiet ook geldt jegens de Aanvullend Vervoerders, de (andere) aangesloten ondernemers en hun Chauffeurs die onder de betreffende Geaccepteerde Taxi Organisatie vallen).



Geaccepteerde Taxi Organisaties, de Aanvullend Vervoerders, de (andere) aangesloten ondernemers en Chauffeurs zijn verplicht om STC per ommegaande te waarschuwen als zij constateren dat er schade voor STC, Schiphol Group of enige aan deze rechtspersonen verbonden organisaties is of dreigt te ontstaan. Geaccepteerde Taxi Organisaties, de Aanvullend Vervoerders, de (andere) aangesloten ondernemers en Chauffeurs zijn jegens STC, Schiphol Group of enige aan deze rechtspersonen verbonden organisaties aansprakelijk voor extra schade ontstaan door het niet tijdig melden van (dreigende) schade.

De Geaccepteerde Taxi Organisatie, de Aanvullend Vervoerder, de (andere) aangesloten ondernemers en Chauffeurs zijn jegens STC, Schiphol Group, enige aan deze rechtspersonen verbonden organisaties of personen aansprakelijk (i) voor schade toegebracht aan eigendommen van STC en Schiphol Group en aan deze rechtspersonen verbonden organisaties of personen en (ii) voor eventuele schade die STC en Schiphol Group en aan deze rechtspersonen verbonden organisaties of personen lijden door niet-nakoming van de verplichtingen in deze Regeling door de Geaccepteerde Taxi Organisatie, de Aanvullend Vervoerder, de (andere) aangesloten ondernemers en Chauffeurs.

## **Rechts- en Forumkeuze**

### **Artikel 18**

Deze Regeling is uitsluitend onderworpen aan Nederlands recht. Geschillen die in verband met deze Regeling ontstaan of geschillen die in brede zin ontstaan met een ieder wiens belangen door deze Regeling kunnen worden geraakt, geschillen over het bestaan en de geldigheid daarvan daaronder begrepen, zullen bij uitsluiting worden beslecht door de bevoegde rechter in Haarlem, tenzij partijen schriftelijk anders overeenkomen.

Aldus ondertekend,

Taxi Bedrijf

Door

Datum en Plaats

Handtekening

## **'Bijlage voorwaarden klachtenregeling'**

### Wie moeten er onder de klachtenregeling vallen?

De Geaccepteerde Taxi Organisatie moet zorgen voor een klachtenregeling met betrekking tot zowel de Aanvullend Vervoerders, de (andere) aangesloten ondernemers en hun chauffeurs.

### De kring van klagers

Naast alle betrokkenen bij het taxivervoer dient in ieder geval ook (een vertegenwoordiger van) STC een klacht in te kunnen dienen onder de klachtenregeling.

### Tijdelijke maatregelen voorafgaand aan beslissing m.b.t. Aanvullend Vervoerders

De Geaccepteerde Taxi Organisatie dient jegens Aanvullend Vervoerders de bevoegdheid te hebben om direct na een geconstateerde overtreding, een binnengekomen klacht of op enig moment voorafgaand aan haar definitieve besluit – als voorlopige maatregel – tijdelijke maatregelen te nemen waaronder (i) blokkering van het voertuiggebonden identificatiemiddel en/of (ii) het invorderen van het taxipaspoort van de betrokken chauffeur.

### Mogelijke maatregelen (jegens Aanvullend Vervoerders, (overige) ondernemers en chauffeurs)

Tot de maatregelen die de Geaccepteerde Taxi Organisatie jegens Aanvullend Vervoerders, (overige) ondernemers en chauffeurs kan opleggen, dienen in ieder geval te behoren:

- a. het geven van een waarschuwing;
- b. het opleggen van een boete tot een bepaald maximaal bedrag per overtreding;
- c. het definitief of gedurende een bepaalde periode invorderen en intrekken van alle taxipaspoorten van één of meer chauffeurs (alleen bij Aanvullend Vervoer);
- d. het gedurende een bepaalde periode niet toestaan tot het verrichten van Aanvullend Vervoer door middel van het tijdelijk blokkeren van het voertuiggebonden identificatiemiddel (alleen bij Aanvullend Vervoer);
- e. het definitief ontzeggen van de positie van Aanvullend Vervoerder of chauffeur (alleen bij Aanvullend Vervoer);
- f. het geven van een (on)voorwaardelijke schorsing;
- g. het (per direct) beëindigen van hun onderlinge overeenkomst.

De Geaccepteerde Taxi Organisatie zal bij het treffen van maatregelen rekening houden met frequentie van overtredingen en zwaarte van eerdere overtredingen.