

VERKENNEND ONDERZOEK ONDER TAXICHAUFFEURS OP DE TAXISTANDPLAATS VAN HET CENTRAAL STATION VAN AMSTERDAM

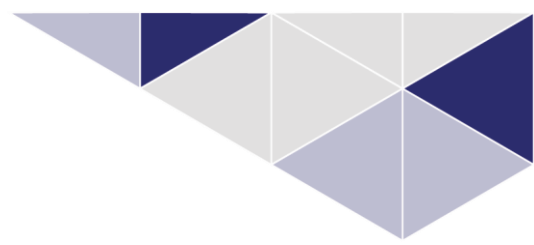
ONDERDEEL VAN HET U-SMILE ONDERZOEK

Auteur

Milan Tamis, onderzoeker Hogeschool van Amsterdam
m.r.tamis@hva.nl

Contact

Hogeschool van Amsterdam | Faculteit Techniek
Onderzoeksprogramma Urban Technology
Weesperzijde 190 | 1097 DZ Amsterdam
Postbus 1025 | 1000 BA Amsterdam



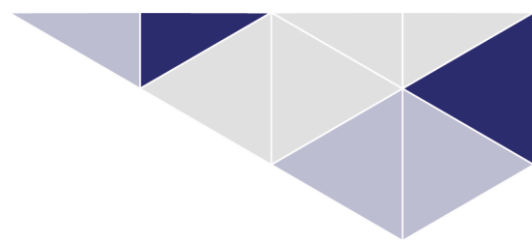
About U-SMILE

U-SMILE is a [SURF \(Smart Urban Regions of the Future\)](#) project, which is part of [VerDuS \(Verbinden van Duurzame Steden - Connecting Sustainable Cities\)](#). Within this knowledge initiative, scientific researchers work together with professionals to develop knowledge that helps address issues relating, for example, to urbanisation, the environment, mobility and transport. VerDuS is an initiative of NWO (the Netherlands Organisation for Scientific Research), Nicis Institute (now Platform 31 – a fusion of KEI, Nicis Institute, Nirov and SEV) and various Dutch ministries.



PLATFORM31





SAMENVATTING

Deze rapportage is het resultaat van een verkennend onderzoek naar de belevingen en ervaringen van taxichauffeurs die regelmatig de vernieuwde taxistandplaats op het Centraal Station van Amsterdam bezoeken. Deze vernieuwde standplaats heeft een staffelregeling, waarbij één op de vier taxi's die opgeroepen wordt, een schone taxi (groengas, volledig elektrisch en plug-in hybride) is. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het beleidsdoel van de gemeente Amsterdam om in 2025 een volledig elektrische taxivloot in Amsterdam te hebben.

Het onderzoek is gebaseerd op zeventien interviews met chauffeurs van zeven verschillende Toegelaten Taxi Organisaties (TTO). De tweeledige hoofdvraag luidt: *(1) hoe ervaren de Amsterdamse taxichauffeurs de voorrangsregeling op de taxistandplaats van het Centraal Station en (2) welke redenen hebben deze taxichauffeurs om wel of niet de overstap te maken naar een volledig elektrisch voertuig?*

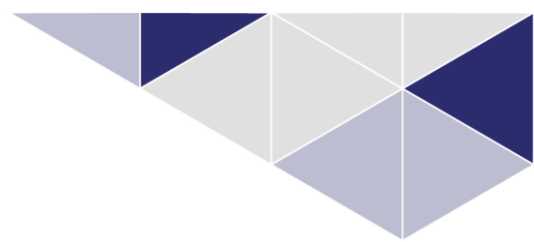
Uit het onderzoek is gebleken dat alle taxichauffeurs de voorkeur geven aan de taxistandplaats van het Centraal Station boven andere Amsterdamse taxistandplaatsen, met als voornaamste reden dat ze ervaren (verhoudingsgewijs) meer klanten te krijgen op deze standplaats. Deze chauffeurs waren allemaal op de hoogte van de maatregelen en beleidsdoelstellingen die de gemeente Amsterdam voor de taxibranche gesteld heeft.

De voorrangsregeling lijkt het gewenste effect te bereiken: alle chauffeurs die de standplaats bezoeken zien het aantal schone taxi's toenemen. Op enkele uitzonderingen na beargumenteren chauffeurs met een schone taxi dat ze deze schone taxi hoofdzakelijk aangeschaft hebben om gebruik te kunnen maken van de voorrangsregeling. Hierdoor lijkt de voorrangsregeling taxichauffeurs aan te zetten om over te stappen op een schone taxi.

Taxichauffeurs die *wel* gebruik kunnen maken van de voorrangsregeling juichen een verhoging van de staffel toe: zij ervaren op dit moment te weinig voordeel van de regeling, omdat ze op dit moment teveel voorrangsvoertuigen zien op de taxistandplaats. Deze taxichauffeurs geven aan de schone taxi primair aangeschaft te hebben om gebruik te maken van de voorrangsregeling.

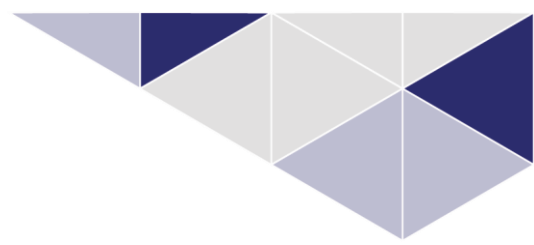
Taxichauffeurs die *geen* gebruik kunnen maken van de huidige voorrangsregeling ervaren deze als oneerlijk, maar geven wel aan dat ze de taxistandplaats zullen blijven bezoeken, ook wanneer de staffel opgevoerd zal worden naar één op drie. De voornaamste reden hiervoor is het grote aantal klanten die de chauffeurs op deze standplaats krijgen.

Taxichauffeurs zonder schone taxi geven aan verschillende opties te hebben. Deze chauffeurs lijken de overstap naar een volledig elektrisch voertuig op dit moment niet aantrekkelijk te vinden: de aanschafprijs ligt te hoog en de actieradius is te klein. Deze chauffeurs zien grofweg twee opties: uiteindelijk een gedwongen overstap naar een volledig elektrisch voertuig of het vermijden van taxistandplaatsen die exclusief toegankelijk worden voor volledig elektrische taxivoertuigen.



INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING.....	5
2.	ACHTERGROND	5
2.1.	CONVENANT 2025.....	5
2.2.	TAXISTANDPLAATS AMSTERDAM CENTRAAL.....	5
3.	ONDERZOEKSOPZET.....	6
3.1.	ONDERZOEKSDOELSTELLING.....	6
3.2.	ONDERZOEKSVRAGEN.....	6
3.3.	BEOOGDE RESULTAAT	7
3.4.	DATAVERZAMELING EN METHODIEK.....	7
4.	RESPONDENTEN.....	7
5.	ONDERZOEKSRISULTATEN	8
5.1.	CONVENANT	8
5.2.	HOUDING VOORRANGSREGELING.....	9
5.3.	VERANDERING IN DE VOORRANGSREGELING	10
5.4.	FEV CHAUFFEURS.....	10
5.5.	PHEV/NGV CHAUFFEURS.....	10
5.6.	ICEV CHAUFFEURS	11
6.	LAADINFRASTRUCTUUR	12
7.	BIJLAGE 1: INTERVIEWFORMATS CHAUFFEURS TAXISTANDPLAATS AMSTERDAM CENTRAAL	13



I. INLEIDING

Deze rapportage is onderdeel van het U-SMILE project aan de Hogeschool van Amsterdam en is het resultaat van een verkennend onderzoek binnen de taxibranche in het algemeen en de taxistandplaats op Centraal Station in het bijzonder. Het onderzoek was kwalitatief van aard en is gebaseerd op interviews met zeventien verschillende taxi chauffeurs die in de interviews aangaven veelal exclusief óf met hoge regelmaat de taxistandplaats op het Centraal Station van Amsterdam te bezoeken. De input voor het interviewformat is gebaseerd op input van de Hogeschool van Amsterdam en de Gemeente Amsterdam. Semi-gestructureerde interviews zijn gebruikt om niet alleen de voorkeur voor een bepaalde keuze in kaart te brengen (bijvoorbeeld wel of niet overstappen op een elektrisch voertuig) maar ook de redenering achter de keuze helder te krijgen.

2. ACHTERGROND

2.1. CONVENANT 2025

Op 25 mei 2015 is de wens tot verduurzaming van de taxi industrie uitgesproken door zowel de wethouders van Amsterdam, in de vorm van dhr. Litjens en dhr. Choho, alsmede de directies van de verschillende Toegelaten Taxi Organisaties (TTO).¹ Het doel van het convenant is een uitstootvrij taxivervoer vanaf 2025 in Amsterdam. Om dit doel te behalen zijn verschillende subdoelen opgesteld en worden verschillende maatregelen genomen om de overstap naar een uitstootvrije taxi branche te faciliteren, zoals het verbeteren van de laadinfrastructuur en het instellen van een milieuzone. Belangrijk hierbij is dat de gemeente Amsterdam een onderscheid maakt tussen schone en niet-schone taxi's. Onder niet-schone taxi's worden op dit moment alle *Internal Combustion Engine Vehicles* (ICEV) verstaan. Tot 2021 vallen in de categorie schone taxi's *Full Electric Vehicles* (FEV), *Plug-in Hybride Electric Vehicles* (PHEV) en *Natural Gas Vehicles* (NGV). Vanaf 2021 zullen alleen FEV voertuigen gezien worden als schoon.

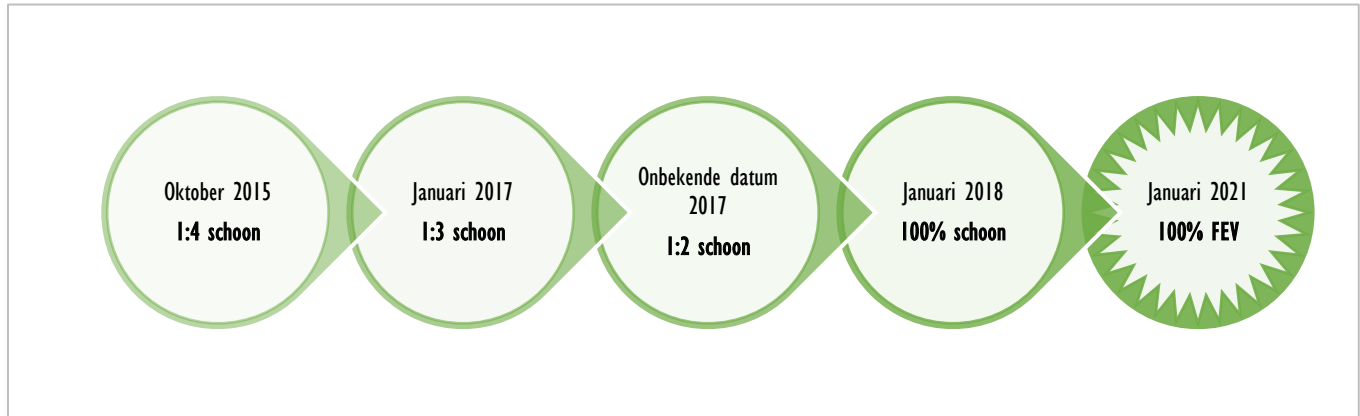
2.2. TAXISTANDPLAATS AMSTERDAM CENTRAAL

Eén van de maatregelen die de gemeente Amsterdam getroffen heeft om het rijden van schone taxi's te bevorderen is het instellen van een voorrangsregeling op de taxistandplaats van Amsterdam Centraal. Sinds oktober 2015 heeft de taxistandplaats op Amsterdam Centraal een nieuwe plaats gekregen en is deze te vinden aan de achterzijde van het station, gesitueerd naast de GVB ponden en de IJhal van het Amsterdam Centraal Station. Alleen taxichauffeurs gelieerd aan een TTO hebben toegang tot deze standplaats. De nieuwe standplaats kent 28 wachtplaatsen voor taxi's. Vier van deze 28 wachtplaatsen zijn gereserveerd voor FEV's en PHEV's, waarbij FEV's gebruik kunnen maken van de twee aanwezige snelladers. Toegang tot de standplaats wordt verschaft door een slagboom die het kenteken van de taxi scant en deze, mits er plek is in de wachtrij, toegang verleent tot de standplaats. Aan het eind van de wachtrij zijn er vier wachtplaatsen voor taxi's om wachtende klanten in te laten stappen. Taxi's die naar deze wachtplaatsen mogen rijden worden opgeroepen door middel van een elektronisch bord die de nummerborden van de geselecteerde taxi's weergeeft.

Vanaf het moment van ingebruikname heeft de gemeente een voorrangsregeling ingesteld, waarbij één op de vier voertuigen die opgeroepen wordt middels het elektronisch bord, een schone taxi moet zijn. Uit een eerdere data-analyse uitgevoerd door de Hogeschool van Amsterdam, blijkt dat op dit moment de verhouding schone taxi tot niet-schone taxi bijna één op vier betreft. Dit zou betekenen dat de huidige voorrangsregeling geen voorrang meer

¹ Alleen chauffeurs aangesloten bij een TTO hebben toestemming om op de verschillende standplaatsen in Amsterdam klanten op te halen. Amsterdam kent op dit moment een twaalfstal TTO's, welke te vinden zijn op de website van de gemeente Amsterdam.

biedt aan schone taxi's, waardoor deze maatregel het beoogde doel verliest. Dit is voor de gemeente Amsterdam de motivatie om vanaf 1 januari 2017 de voorrangsregeling bij te stellen en de staffel aan te passen van één-op-vier naar één-op-drie. Op termijn zal deze staffel verder moeten worden aangescherpt totdat er in 2018 alleen nog maar schone taxi's worden toegelaten. Figuur 1 biedt een overzicht.



Figuur 1: tijdslijn van de voorrangsregeling op de taxistandplaats van Amsterdam Centraal

3. ONDERZOEKSOPZET

3.1. ONDERZOEKSDOELSTELLING

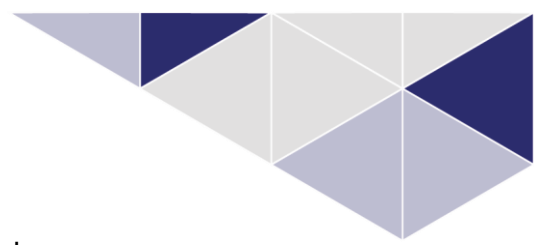
De eerste doelstelling van het onderzoek is het in kaart brengen van de percepties en ervaringen van taxichauffeurs met de (huidige) voorrangsregeling op de standplaats van het Centraal Station. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in chauffeurs met een schone taxi (die gebruik kunnen maken van de voorrangsregeling) en chauffeurs zonder schone taxi (die geen gebruik kunnen maken van de voorrangsregeling). De tweede doelstelling sluit aan op de effecten van de voorrangsregeling en betreft de motivatie tot overstap naar een FEV onder chauffeurs met alle typen voertuigen.

3.2. ONDERZOEKSVRAGEN

De hoofdvraag is tweeledig en luidt: *(1) hoe ervaren de Amsterdamse taxichauffeurs de voorrangsregeling op de taxistandplaats van het Centraal Station en (2) welke redenen hebben deze taxichauffeurs om wel of niet de overstap te maken naar een volledig elektrisch voertuig?*

Deze hoofdvraag is onderverdeeld in een vijftal subvragen:

- 1) Hoe ervaren de taxichauffeurs de huidige voorrangsregeling op de standplaats van Amsterdam Centraal?
- 2) Hoe staan de taxichauffeurs tegenover toekomstige voorrangregelingen (staffel 1 op 3 en beleid 2018-2021)?
- 3) Welke redenen dragen chauffeurs met een schone taxi aan om de overstap naar een schone taxi te maken?
- 4) Welke redenen dragen chauffeurs zonder elektrisch voertuig aan om wel of niet de overstap naar een elektrisch voertuig te maken?
- 5) Welke laadpalen gebruiken chauffeurs met een PHEV of FEV in Amsterdam voor het opladen van het voertuig?



3.3. BEOOGDE RESULTAAT

Het beoogde resultaat is een eerste verkenning in de wereld van de taxichauffeurs door:

- De percepties en ervaringen van de taxichauffeurs met de huidige en toekomstige voorrangregelingen te verkennen;
- De redenen tot overstap naar zowel een PHEV, NGV en FEV in kaart te brengen;
- Het gebruik van de laadinfrastructuur in kaart te brengen.

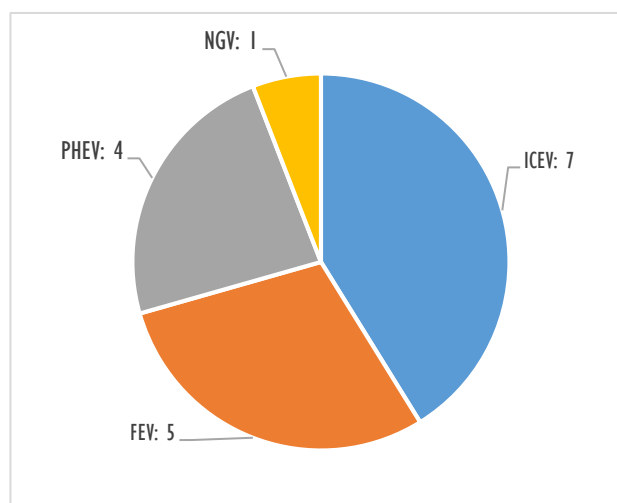
3.4. DATAVERZAMELING EN METHODIEK

Veldwerk betrof zeven verschillende dagen gedurende de maand november en december 2016, waarbij er gevarieerd is in het tijdstip waarop veldwerk is ondernomen. De veldwerklocatie betrof de taxistandplaats van Amsterdam Centraal. Het eerste veldwerk moment besloeg een observatie en een paar korte gesprekken met taxichauffeurs, om een duidelijk beeld te krijgen van de situatie en regelgeving op de taxistandplaats. Onderstaande data en tijden bieden een overzicht van het veldwerk.

Veldwerk data en tijden:	Dinsdag 08-11-2016	(14:20 – 15:20) (<i>observatie</i>)
	Vrijdag 11-11-2016	(14:00 – 15:30)
	Vrijdag 25-11-2016	(10:00 – 11:00)
	Maandag 28-11-2016	(10:45 – 12:00)
	Dinsdag 29-11-2016	(11:30 – 12:30)
	Woensdag 30-11-2016	(13:45 – 14:45)
	Vrijdag 02-12-2016	(15:30 – 16:00)

4. RESPONDENTEN

De taxichauffeurs die geïnterviewd zijn waren allemaal man, variërend in leeftijd van jong tot oud (naar schatting 25 tot 60) en hadden zowel een Nederlandse als niet-Nederlandse achtergrond. Van een aantal chauffeurs werd tijdens het interviewen duidelijk dat ze de islamitische geloofsovertuiging hadden.



Figuur 2: de verdeling van de verschillende type voertuigen



In totaal zijn er gesprekken gevoerd met chauffeurs van zeven verschillende TTO's en zijn er zeventien interviews gevoerd.² De verdeling van de type voertuigen is terug te vinden in *figuur 2*. Na het afnemen van deze zeventien interviews is er een analyse gemaakt, met als conclusie dat de interviews veelal dezelfde informatie opleverden, waarbij de verschillende groepen chauffeurs (ICEV, PHEV, FEV en NGV) veelal dezelfde opvattingen en redeneringen deelden. Wegens een gebrek aan zichtbaarheid (en wellicht ook aantal) is het zeer moeilijk geweest om chauffeurs met een NGV te benaderen, waardoor deze categorie ondervertegenwoordigd is. Er is daarom gekozen om de analyse te maken aan de hand van deze zeventien interviews.

Om de bereidheid tot interviewen te bevorderen zijn ongeveer de helft van alle taxi chauffeurs aangesproken wanneer zij tijdens het wachten op de standplaats buiten stonden of wanneer zij tijdens het wachten in het voertuig het raam aan de bestuurderskant open hadden staan. Op enkele chauffeurs na waren alle taxichauffeurs die benaderd zijn bereid tot het beantwoorden van de interviewvragen, waarbij de ene chauffeur uitgebreider antwoord heeft gegeven dan de ander.

De geïnterviewde chauffeurs gaven aan dagelijks of meerdere malen per dag de taxistandplaats op Amsterdam Centraal te bezoeken, waarbij ongeveer de helft van de taxichauffeurs ook aangaf met enige regelmaat andere taxistandplaatsen te bezoeken. Alle taxichauffeurs gaven aan dat ze op het Centraal Station een groter aantal klanten ervaren dan op andere standplaatsen. De meeste ritten die zij rijden vanaf Amsterdam Centraal zijn kort en de bestemming is veelal de binnenstad. Chauffeurs gaven aan gemiddeld 15 tot 20 euro te verdienen aan deze ritten.

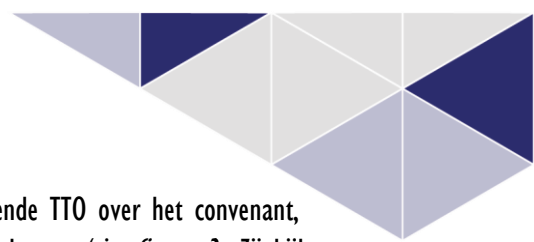
Desondanks heeft de verplaatsing van de taxistandplaats naar de achterzijde van het station (sinds oktober 2015) wel een gevoel van ontevredenheid voortgebracht onder de chauffeurs. Chauffeurs ervaren minder klanten dan voorheen, voelen zich minder zichtbaar dan voorheen, hebben het idee om te moeten rijden en vinden dat goede wegbewijzing in en om de stationshallen ontbreekt. Zo gaven chauffeurs aan dat het merendeel van de mensen het Centraal Station uitwandelt richting de binnenstad en dat het grotendeels ontbreken van wegbewijzing deze groep mensen niet wijst op de aanwezigheid van de taxistandplaats achter het station.

5. ONDERZOEKSRESULTATEN

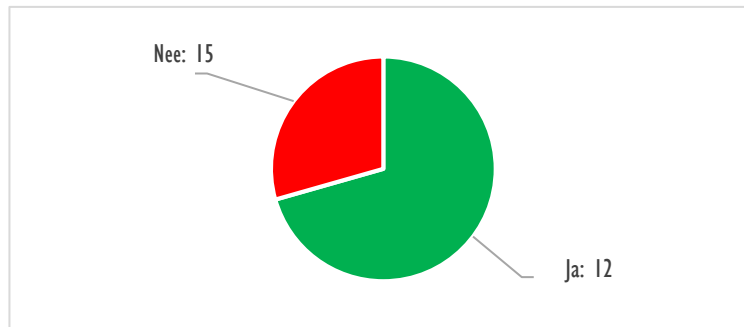
5.1. CONVENANT

Uit de antwoorden op de vraag *'bent u bekend met het convenant 2025 van de gemeente Amsterdam?'* blijkt dat alle chauffeurs tot op bepaalde hoogte kennis hebben van het convenant of de regelgeving. Chauffeurs zijn allemaal op de hoogte van de transitie naar elektrisch vervoer binnen de Amsterdamse taxibranche, maar kennen het convenant niet allemaal bij naam. Kennis van het convenant is bij een aantal chauffeurs incompleet en roept af en toe vragen op: waarom moet de Amsterdamse Taxibranche in 2025 eigenlijk uitstootvrij zijn? Ook zijn niet alle chauffeurs bekend met de regelgeving die van 2018 tot 2021 op de standplaats van het Centraal Station geldt. Daarnaast waren enkele chauffeurs sceptisch over de haalbaarheid van een volledig elektrische Amsterdamse taxivloot in 2025.

² Van de geïnterviewde taxichauffeurs is één chauffeurs in loondienst. De andere zestien chauffeurs werken als ZZP'er.



De meerderheid van de chauffeurs is geïnformeerd door de directie van de betreffende TTO over het convenant, maar een vijftal chauffeurs gaf aan op een andere weg tot de informatie te zijn gekomen (zie *figuur 3*). Zij kijken bijvoorbeeld regelmatig op de websites van TaxiPro of de gemeente Amsterdam of zijn tot de informatie gekomen via gesprekken met andere taxichauffeurs. Hoewel chauffeurs toegeven af en toe onderling te praten over het convenant en de bijbehorende maatregelen, geven ze ook aan dat het geen veelbesproken onderwerp is.



Figuur 3: de antwoorden op de vraag of de taxichauffeurs geïnformeerd zijn over het convenant van de gemeente door de directie van hun TTO

5.2. HOUDING VOORRANGSREGELING

Beide partijen, chauffeurs van schone en niet-schone taxi's, zien het aantal schone taxi's toenemen als gevolg van de voorrangsregeling. Uit de gesprekken blijkt dat de taxichauffeurs met een niet-schone taxi de voorrangsregeling als oneerlijk ervaren, maar wel accepteren. Het beleid wordt gezien als een maatregel van de gemeente Amsterdam waar zij geen invloed op uit kunnen oefenen en die ze opgelegd is. Twee chauffeurs die beiden een ICEV busje rijden gaven aan weinig schone alternatieven te hebben: het aanbod aan NGV busjes ervoeren zij als beperkt en een volledig elektrisch alternatief was er volgens de chauffeurs niet.

Een duidelijk punt van onvrede vanuit deze groep chauffeurs zijn de verschillende groepen taxi's die als schoon worden gekenmerkt door de gemeente. Volgens een aantal van deze chauffeurs rijden de collega's met een PHEV, veelal een Toyota Prius, zelden tot niet elektrisch. Hierdoor mogen PHEV chauffeurs wel gebruik maken van de voorrangsregeling, maar ervaren ze niet het nadeel van een kleine actieradius zoals bij een FEV. Daarnaast beargumenteerde de niet-schone taxichauffeurs dat zowel NGV als PHEV, net zoals ICEV, uitstoot produceren en daarom niet perse schoon hoeven te zijn.

Uit interviews met de PHEV chauffeurs is gebleken dat zij inderdaad zelden tot nooit elektrisch rijden, hoewel ze wel aangaven gebruik te maken van publieke laadpalen thuis wanneer deze beschikbaar waren en elektrisch te rijden wanneer mogelijk. Chauffeurs met een PHEV kunnen de auto niet opladen op de taxi standplaats van Amsterdam Centraal, omdat de aanwezige snelladers niet compatibel zijn met het oplaadsysteem van een PHEV. Daar komt ook bij dat de Toyota Prius slechts een actieradius heeft van 35 kilometer, aanzienlijk minder dan een FEV.³ Zowel de zeer kleine actieradius als het niet kunnen laden bij de snelladers heeft als gevolg dat de chauffeurs met een PHEV zelden elektrisch rijden.

Chauffeurs met een schone taxi zijn blij met de voorrangsregeling, maar geven wel aan dat de 1-op-4 voorrang op dit moment niet meer opgaat: er zijn teveel voorrangsvoertuigen om als chauffeur gebruik te maken van de

³ <https://ev-database.nl/cheatsheet/elektrische-actieradius-plugin-hybride>



regeling. Het gevolg is dat de chauffeurs sneller de overweging maken om de standplaats over te slaan als ze zien dat er al meerdere voorrangsvoertuigen aanwezig zijn. Als kanttekening moet daarbij gezegd worden dat FEV en PHEV, mede door de speciale parkeerplekken achteraan de standplaats, duidelijk zichtbaar zijn voor chauffeurs die optrekken naar de toegangslagboom.⁴ NGV voertuigen zijn daarentegen een stuk minder zichtbaar: zij staan tussen de andere voertuigen en zijn daarnaast ook slecht herkenbaar als NGV voertuig. Deze observatie werd tijdens het interviewen bevestigd.

Concluderend wordt de staffel als gegeven geaccepteerd. Wel blijkt dat de ratio schone/niet-schone taxi's inmiddels verandert als gevolg van de voorrangsregeling, waardoor het voordeel weg lijkt te vallen. Daarnaast blijkt dat NGV slecht herkenbaar zijn op de standplaats als NGV en dat alle PHEV, wellicht wegens een gebrek aan compatibele laadpalen op de standplaats van het Centraal Station, weinig elektrisch rijden.

5.3. VERANDERING IN DE VOORRANGSREGELING

Gezien de toename van het aantal schone taxi's op de standplaats zal de maatregel per 1 januari 2017 door de gemeente Amsterdam bijgesteld worden. Alle chauffeurs gaven aan op Amsterdam Centraal te blijven komen als de voorrangsregeling opgeschroefd gaat worden naar 1-op-3. Taxichauffeurs met een schone taxi, die met enige regelmaat een andere standplaats bezoeken, gaven aan frequenter Amsterdam Centraal te bezoeken als de voorrangsregeling opgeschroefd gaat worden. Wel denken beide partijen dat het aantal schone taxi's toe zal nemen als gevolg van de nieuwe maatregel. Daarnaast gaven de chauffeurs met een schone taxi aan dat zij ook de standplaats tussen 2018 en 2021 zullen blijven bezoeken.

De resultaten lijken te tonen dat een verscherping van de voorrangsregeling zal leiden tot een sterkere aantrekkingskracht voor FEV's om naar de standplaats te komen. Daarnaast zullen de chauffeurs met een ICEV de standplaats ook blijven bezoeken.

5.4. FEV CHAUFFEURS

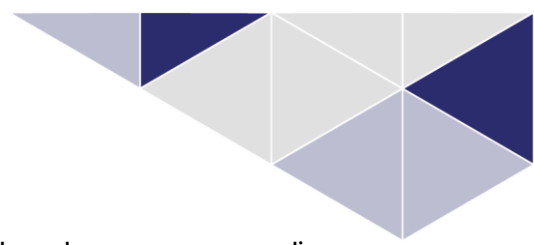
Uit de interviews blijkt dat vier van de vijf FEV chauffeurs (de chauffeur in loondienst als uitzondering) het convenant in het algemeen, en de voorrangsregeling in het bijzonder, als belangrijke reden zien om over te stappen op een FEV. Eén chauffeur gaf ook expliciet aan een FEV te rijden voor het milieu. Een andere chauffeur maakte als opmerking de rijervaring erg prettig te vinden en gaf de stille motor als voorbeeld.

Alle chauffeurs ervaren de kleine actieradius als een nadeel van het rijden in een FEV. Daar staat tegenover dat klanten erg enthousiast reageren op een FEV als taxi en FEV chauffeurs regelmatig een positieve opmerking ontvangen van klanten.

5.5. PHEV/NGV CHAUFFEURS

Alle PHEV en NGV chauffeurs gaven aan dat ze overstapt zijn op een schone taxi om gebruik te kunnen maken van de voorrangsregeling. Deze groep lijkt hiermee zicht te hebben op de verandering in de Amsterdamse taxibranche. Zo denken ze ook allemaal uiteindelijk over te stappen op een FEV, maar schatten dit pas te doen tussen 2018 en 2021. Op dit moment ervaren ze nog voldoende voordeel als schone taxi om direct over te stappen op een FEV.

⁴ Tijdens de veldwerkmomenten reden bijna alle FEV's en PHEV's bij het oprijden van de standplaats naar één van deze vier wachtplaatsen. Deze wachtplaatsen worden vrij gehouden door ICEV's en NGV's.



5.6. ICEV CHAUFFEURS

De ICEV chauffeurs gaven in de interviews aan zich ietwat onzeker in de taxibranche te begeven en ervoeren die onzekerheid ook in de eigen businesscase. Zo wisten chauffeurs niet of ze dit werk over een paar jaar nog kunnen (en willen) doen en ervoeren ze een toename aan concurrentie, onder andere door taxidienst Uber.⁵ Enerzijds gaven deze taxichauffeurs aan geneigd te zijn over te stappen naar een FEV wanneer dit echt noodzakelijk was om werkzaam te blijven in de regio Amsterdam. Anderzijds gaven deze chauffeurs aan de taxistandplaatsen, en wellicht de regio Amsterdam, te vermijden om op een andere manier aan inkomsten te komen. Het gaat hier om o.a. rondjes rijden om klanten te zoeken, het bezoeken van andere standplaatsen buiten de stad, zoals Schiphol, of door te gaan werken in een andere stad.

De voornaamste reden om niet over te stappen op een FEV is financieel van aard. De aanschafkosten van een FEV ervaren de chauffeurs als te hoog en daardoor (op dit moment) niet betaalbaar. Daarnaast speelt de actieradius van de FEV ook een grote rol (*range anxiety*). Een kleine(re) actieradius heeft als gevolg dat lange ritten niet altijd gemaakt kunnen worden, terwijl een aantal van deze chauffeurs wel met enige regelmaat een langere rit heeft. Chauffeurs zijn bang om bepaalde ritten te moeten weigeren en daardoor inkomsten mis te lopen. Een aantal chauffeurs gaven aan dit te zien bij collega's die wel een FEV rijden: wanneer deze collega's een klant niet kunnen accepteren vanwege de afstand van de rit, gaat deze klant automatisch naar een collega die deze afstand wel kan rijden. Daar komt ook bij dat laden onder een lange rit voor de chauffeurs ondenkbaar is, aangezien zij een klant moeilijk in de auto kunnen laten wachten wanneer er geladen moet worden.

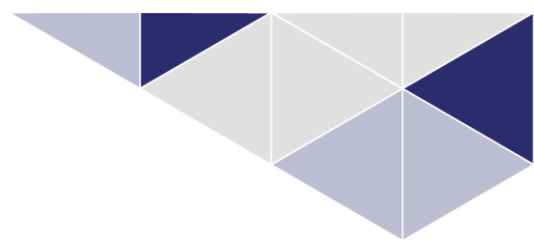
Daarnaast maakten veel chauffeurs in de interviews ook de vergelijking tussen een FEV en hun eigen ICEV. Ze gaven aan meer comfort te ervaren (en te kunnen bieden) in hun eigen auto. Daarnaast ervoeren ze een grotere actieradius dan FEV's en gaven enkele chauffeurs ook aan de rijervaring van een ICEV (zoals het geluid van de motor) niet in te willen ruilen voor een FEV.

Het gebruik maken van de voorrangsregeling werd door veel chauffeurs wel gezien als een voordeel om over te stappen naar een FEV. De Tesla model S werd door alle taxi chauffeurs als een wenselijke elektrische auto gezien. Dit was vooral te verklaren door de grote(re) actieradius die de auto biedt. Tegelijkertijd vonden de chauffeurs de aanschafprijs van de Tesla veel te hoog, waardoor de aanschaf van deze auto voor veel chauffeurs niet haalbaar lijkt. De ideale FEV moet voor veel ICEV chauffeurs voldoen aan een grote actieradius en een lage(re) aanschafprijs dan ze op dit moment op de markt verschijnen.

Op de vraag of de gemeente Amsterdam iets kan bijdragen aan de overstap tot een FEV, gaven de chauffeurs het bieden van subsidie als oplossing aan om de aanschafprijs van FEV's aantrekkelijker te maken. Ook het verbeteren van de laadinfrastructuur werd door een aantal chauffeurs (zowel schoon als niet-schoon) als oplossing gezien.

Concluderend kan er gesteld worden dat chauffeurs met een ICEV op dit moment de opties evalueren, waarbij zowel een (noodzakelijke) overstap naar een FEV als het uitwijken naar werk elders (in Amsterdam) overwogen lijkt te worden. Een overstap naar een FEV lijkt voor de meeste chauffeurs nu nog niet aantrekkelijk: de aanschafprijs ligt te hoog en de actieradius is te klein. Wel zien deze chauffeurs het gebruik maken van de voorrangsregeling als een positief aspect van een mogelijke overstap naar een FEV.

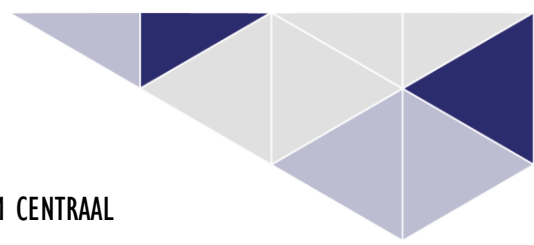
⁵ Chauffeurs hebben wisselende ideeën over de mate van concurrentie met taxidienst Uber op de standplaats van het Centraal Station. Op de vraag hoeveel procent van de taxi-behoevende op Centraal Station instappen in een Uber variëren de antwoorden van 5% tot 50%.



6. LAADINFRASTRUCTUUR

De meeste FEV's maken gebruik van de laadpalen op de taxistandplaats. Slechts één FEV chauffeur gaf aan dit niet te doen omdat hij de laadtarieven te hoog vindt. Hoewel het voor een FEV mogelijk is om tweemaal een oproep tot het ophalen van klanten over te slaan tijdens het laden, geven de FEV chauffeurs aan dit nooit te doen.

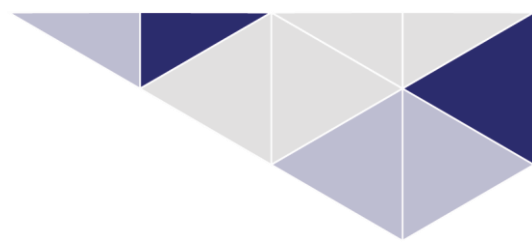
Alle FEV en PHEV chauffeurs laden, wanneer mogelijk, de auto op aan een publieke laadpaal thuis. Daarnaast komt in de interviews naar voren dat de FEV chauffeurs ook laden bij de snelladers aan de Hobbemakade en het Novotel. Op de vraag waar nieuwe laadinfrastructuur volgens de chauffeurs geplaatst zou moeten worden zijn de antwoorden verschillend. Enkele chauffeurs geven aan behoefte te hebben aan snelladers in de binnenstad (aan de grachten), op de Zuidas en in stadsdeel Oost en Zuid-Oost (wegens gebrek aan laadpunten daar).



7. BIJLAGE 1: INTERVIEWFORMATS CHAUFFEURS TAXISTANDPLAATS AMSTERDAM CENTRAAL

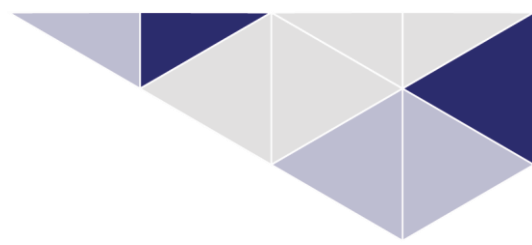
- **Interview format ICEV chauffeurs**

- Welke TTO bent u aangesloten?
 - Bent u op de hoogte van het convenant 2025? - *Zo ja: via TTO?*
 - Wat voor model en type (PHEV, NGV en FEV) auto heeft u?
1. Hoeveel keer per week bezoekt u deze taxistandplaats?
 2. Welke taxi standplaatsen bezoekt u regelmatig?
 3. Zijn er bepaalde standplaatsen waar u graag heen gaat of absoluut niet? *Zo ja: hoe komt dat?*
 4. Wat zijn de redenen voor u om niet elektrisch te gaan rijden?
 5. Bent u van plan om in de toekomst een EV aan te schaffen? *Zo ja: wanneer? Zo nee: hoezo niet?*
 6. Is er volgens u iets wat de gemeente Amsterdam kan doen om elektrisch rijden voor taxichauffeurs aantrekkelijker te maken? *Zo ja: wat?*
 7. Wat vindt u van de huidige regeling op Amsterdam Centraal waarbij één op de vier taxi's die klanten mag ophalen groen/elektrisch moet zijn?
 8. Stel dat deze regeling gaat veranderen zodat één op drie taxi's die passagiers gaat ophalen groen/elektrisch moet zijn, wat voor invloed zou dat op u hebben?
 9. Van 2018 tot 2021 mogen naast elektrische taxi's groengas taxi's en hybride taxi's ook gebruik maken van de taxistandplaats op Amsterdam Centraal: wat vindt u van dit beleid?
 10. Wat ziet u als mogelijke voor- en nadelen van het hebben van een elektrische taxi (bv subsidie ontvangen, rijplezier, etc)?
 11. Als u over zou stappen naar een elektrische taxi, waar zou deze taxi aan moeten voldoen volgens u (batterij, lagere prijs, etc)?



- **Interview format PHEV/CNG chauffeurs**

- Welke TTO bent u aangesloten?
 - Bent u op de hoogte van het convenant 2025? - *Zo ja: via TTO?*
 - Wat voor model en type (PHEV, NGV en FEV) auto heeft u?
1. Hoeveel keer per week bezoekt u deze taxistandplaats?
 2. Welke taxi standplaatsen bezoekt u regelmatig?
 3. Zijn er bepaalde standplaatsen waar u graag heen gaat of absoluut niet? *Zo ja: hoe komt dat?*
 4. Waarom heeft u ervoor gekozen om een groengas/hybride taxi de rijden?
 5. Wat zijn de redenen voor u om niet elektrisch te gaan rijden?
 6. Bent u van plan om in de toekomst een EV aan te schaffen? *Zo ja: wanneer? Zo nee: hoezo niet?*
 7. Is er volgens u iets wat de gemeente Amsterdam kan doen om elektrisch rijden voor taxichauffeurs aantrekkelijker te maken? *Zo ja: wat?*
 8. Wat vindt u van de huidige regeling op Amsterdam Centraal waarbij één op de vier taxi's die klanten mag ophalen groen/elektrisch moet zijn?
 9. Stel dat deze regeling gaat veranderen zodat één op drie taxi's die passagiers gaat ophalen groen/elektrisch moet zijn, wat voor invloed zou dat op u hebben?
 10. Van 2018 tot 2021 mogen naast elektrische taxi's groengas taxi's en hybride taxi's ook gebruik maken van de taxistandplaats op Amsterdam Centraal: wat vindt u van dit beleid?
 11. Wat ziet u als mogelijke voor- en nadelen van het hebben van een elektrische taxi (bv subsidie ontvangen, rijplezier, etc)?
 12. Als u over zou stappen naar een elektrische taxi, waar zou deze taxi aan moeten voldoen volgens u (batterij, lagere prijs, etc)?
 13. Hoeveel keer per week laadt u uw PHEV op?
 14. Van welke laadpunten maakt u gebruik?



- **Interview vragen EV chauffeurs**

- Welke TTO bent u aangesloten?
 - Bent u op de hoogte van het convenant 2025? - *Zo ja: via TTO?*
 - Wat voor model en type (PHEV, NGV en FEV) auto heeft u?
1. Hoeveel keer per week bezoekt u deze taxistandplaats?
 2. Welke taxi standplaatsen bezoekt u regelmatig?
 3. Zijn er bepaalde standplaatsen waar u graag heen gaat of absoluut niet? *Zo ja: hoe komt dat?*
 4. Waarom heeft u ervoor gekozen om een elektrische taxi te rijden? Sinds wanneer?
 5. Wat vindt u van de huidige regeling op Amsterdam Centraal waarbij één op de vier taxi's die klanten mag ophalen groen/elektrisch moet zijn?
 6. Stel dat deze regeling gaat veranderen zodat één op drie taxi's die passagiers gaat ophalen groen/elektrisch moet zijn, wat voor invloed zou dat op u hebben?
 7. Van 2018 tot 2021 mogen naast EV taxi's groengas taxi's en hybride taxi's ook gebruik maken van de taxistandplaats op Amsterdam Centraal: wat vindt u van dit beleid?
 8. Ervaart u bepaalde voor- en nadelen aan het rijden van een elektrische taxi?
 9. Hoe reageren klanten op uw elektrische taxi?
 10. Hoeveel keer per week laadt u uw elektrische auto op?
 11. Bij welke laadpunten laadt u uw elektrische auto op?
 12. Is er een bepaalde plek die uw voorkeur heeft voor het laden? *Indien niet CS is: hoezo niet daar?*
 13. Maakt u gebruik van de laadstations op Amsterdam Centraal? *Zo ja, met welke regelmaat?*
 14. Hoelang duurt een laadsessie gemiddeld?
 15. Weet u dat u twee keer een oproep over mag slaan als u aan het laden bent?
 16. Op welke plekken zou u meer laadstations willen zien voor uw elektrische auto?