

Mylène van der Koogh
Robert van den Hoed

Taxi-convenant vraagt ook om laadinfrastructuur in randgemeenten

Het taxi-convenant dat de gemeente Amsterdam in 2016 heeft gesloten met de taxi-sector blijkt succesvol bij het elektrificeren van de taxi-sector in Amsterdam. De naar schatting 4000 taxi's die in Amsterdam rijden (Uber niet meegerekend) moeten in 2025 helemaal uitstootvrij zijn. Inmiddels zijn er meer dan 1200 overgestapt naar een elektrische auto. De vraag is hoe al die taxi's moeten worden geladen. Uit onderzoek naar 'interstedelijk laadgedrag' blijkt dat niet alleen (snel)laadpunten in Amsterdam zelf, maar ook in de gemeenten rondom Amsterdam nodig zijn.

Een van de elementen van het Schone Taxi convenant was het faciliteren van de taxisector met publieke laadinfrastructuur. Immers, taxi-chauffeurs zijn dagelijks afhankelijk van een auto die voldoende afstand kan maken. Dagelijks kunnen laden is dan een voorwaarde. Facilitering kan zowel met het plaatsen van publieke laadpunten in de buurt van woonlocaties van chauffeurs (in lijn met lopend beleid voor beoogde EV rijders in de gemeente Amsterdam), maar ook met het plaatsen van snelladers, bijvoorbeeld rond de ring van Amsterdam. Beide typen infrastructuur worden door de gemeente ontwikkeld.

Van de snelladers is bekend dat deze in grote mate worden gebruikt door taxi-chauffeurs. De afgelopen jaren is het gebruik op snelladers flink toegenomen en zijn taxichauffeurs bij de meeste locaties verantwoordelijk voor het gros van de laadsessies.

Tegelijkertijd worden e-taxi's ook veelvuldig opgeladen op reguliere publieke laadpunten in de stad. Uit onderzoek van het project SimuLaad blijkt dat in 2019 meer dan honderdduizend laadsessies zijn uitgevoerd op publieke laadpunten. De in totaal 982 laadpassen (of RFIDs*) die hier voor verantwoordelijk waren, laden dus gemiddeld meer dan 100 keer per jaar op deze publieke laadpunten. En dan te bedenken dat een onbekend maar aanzienlijk (<25%) deel van de e-taxi's kan laden bij faciliteiten van de taxi-organisatie zelf (zoals Taxi Electric of TCS). Ook beschikt een klein deel mogelijk over een privaat laadpunt. Conclusie: een flink aandeel van de taxi-chauffeurs is een frequent gebruiker van publieke laadpunten.

Maar niet alleen in Amsterdam wordt geladen. Veel taxi-chauffeurs wonen in randgemeenten rondom Amsterdam. We verwachten dat de taxi-chauffeurs met e-taxi's daar ook laden. Binnen SimuLaad is dit zogenaamde 'interstedelijke laadgedrag' onderzocht, waarbij is gekeken in welke gemeenten de 982 bij de HVA bekende laadpassen (RFIDs) allemaal laden. Dit is geanalyseerd op gemeenteniveau om herleidbaarheid van laadsessies en RFIDs te vermijden.

Het blijkt dat 91% van alle publieke laadsessies van de bij HVA bekende e-taxi's plaats vindt op laadpunten van de gemeente Amsterdam. De publieke laadinfrastructuur in Amsterdam blijft dus een belangrijke conditie om taxi-chauffeurs te faciliteren. Met name in stadsdeel Nieuw-West en Centrum wordt veel door taxi-chauffeurs geladen.

Buiten Amsterdam zijn er vier gemeenten waar in 2019 meer dan 1000 sessies van taxi's hebben plaatsgevonden: Zaanstad (3201 sessies), Almere (2926), Haarlemmermeer (2189) en Haarlem (1387).

Opvallend is dat de taxi-chauffeurs relatief weinig publiek laden in andere G4 steden (Rotterdam, Den Haag, Utrecht) waar een uitgebreide laadinfrastructuur beschikbaar is.

Uit de analyse blijkt verder dat het aantal RFIDs het hoogste is in gemeenten Zaanstad en Haarlemmermeer, waar in 2019 in totaal 83 RFIDs regelmatig laden (dat vertegenwoordigt ca. 8% van alle RFIDs). Almere volgt met 65 RFIDs (6% van totaal). Gemiddeld wordt per RFID intensief gebruik gemaakt van de publieke laadpunten in die randgemeenten.

Opvallende *outlier* is Uithoorn, waar door vier taxi's meer dan 385 laadsessies hebben plaats gevonden, gemiddeld 96 per laadpaal in heel 2019. Omdat Uithoorn nog beperkte laadinfrastructuur heeft, zijn deze RFIDs verantwoordelijk voor 22% van alle publieke laadsessies in Uithoorn. Bij andere genoemde gemeenten ligt dat tussen 5-8%.

Beperking van het onderzoek is dat we met de data-analyse alleen inzicht hebben in succesvolle sessies. We hebben geen zicht op de daadwerkelijke vraag. Het zou goed kunnen dat er veel meer taxi-chauffeurs in gemeenten als Almere en Diemen wonen, die geen publieke laadgelegenheden hebben en afhankelijk zijn van andere laadfaciliteiten (bijvoorbeeld snelladers). Een aanbeveling is om meer onderzoek te doen naar de woonplaatsen van taxi-chauffeurs om toekomstige (publieke) laadbehoefte in kaart te brengen. De huidige analyse geeft een eerste indicatie van de gemeenten die nu al een aanzienlijke rol spelen bij het faciliteren van elektrisch rijden voor taxi-chauffeurs. Hierbij zou bij gelijkblijvend laadgedrag en de verwachte groei van de elektrische taxivloot (van 1200 naar 4000) kunnen leiden tot een verdrievoudiging van de benodigde publieke laadpunten in de genoemde gemeenten, een en ander afhankelijk van bezettingsgraden en match met andere laadpaalgebruikers. Het is dan ook aan te bevelen dat de gemeente Amsterdam en de Metropool Regio Amsterdam (MRA-e) de handen ineen slaan om deze groep te faciliteren.

* We gaan er in het onderzoek gemakshalve van uit dat laadpassen (of RFIDs) zijn gekoppeld aan één e-taxi. Omdat taxi-chauffeurs het voertuig soms delen, vertegenwoordigt dit aantal RFIDs waarschijnlijk een groter aantal taxi-chauffeurs.