

N.B. Het kan zijn dat elementen ontbreken aan deze printversie.

# In 3 jaar moest de taxi 33 keer terug naar Tesla

**Tesla als taxi** De introductie van Tesla-taxi's op Schiphol kwam luchthaven én autobouwer goed uit. Maar de ondernemers die de auto's moesten kopen, kampen nu met gebreken aan de wagens.

✍ Esther Rosenberg & Carola Houtekamer ⌚ 20 november 2019 ⌚ Leestijd 7 minuten



Schipholtaxi won in 2014 de concessie om met voorrang het taxivervoer vanaf Schiphol te verzorgen, door te beloven met nieuwe witte Tesla's te rijden.

Foto David Rozing / HH 📷

## Wat is het nieuws?

- De Tesla's die vanaf 2014 als klimaatvriendelijke taxi vanaf Schiphol rijden, moeten **om de haverklap terug naar de garage wegens mankementen**. Dat blijkt uit

onderhoudsrapporten die vijf chauffeurs jarenlang bijhielden.

- De onderhoudsrapporten maken deel uit van **een rechtszaak die vier chauffeurs hebben aangespannen tegen Tesla**. Zij willen de aanschafprijs van ruim 86.000 euro terug.
- **Tesla stelt dat auto's die „zeer intensief” gebruikt worden logischerwijs ook sneller slijten**. Ook bood Tesla ver na de garantietermijn gratis onderhoud.
- *Lees ook het volledige nieuwsbericht: [Taxichauffeurs stappen naar de rechter om Tesla's met mankementen](#)*

Kort nadat de taxichauffeurs in 2014 hun splinternieuwe witte Model S in ontvangst hebben genomen, beginnen de klachten. De ruitenwisser komt tegen de kap aan. De knipperlichten aan de zijkant laten los. De zijspiegel past zichzelf naar eigen inzicht aan. De bandenspanningsensor breekt af. Bij het sturen en remmen klinken klikkende geluiden. De vering kraakt, de rijwind is luid, in de achteruitrijlamp zit vocht.

Binnen een jaar ontstaan serieuzere gebreken. Remmen die het niet doen, remmen die verroesten, een motor die uitvalt op de snelweg, oplaadproblemen, een deur die openvliegt in de bocht. Bij een enkele auto moet de motor worden vervangen.

Inmiddels hebben de eigenaars van vier kleine taxi-ondernemingen, Samir Bougrina, Badradin Boucharraba, Said Aberkane en Mourad el Makhlofi, een rechtszaak aangespannen tegen Tesla. Ze eisen de aanschafprijs van hun auto terug. „Wij willen de boel niet uitbuiten”, zeggen Bougrina en Boucharraba, wijzend op de waslijst aan reparaties in hun dagvaarding, „maar het is alsof we een jas hebben gekocht en een broek hebben gekregen.”

## Sportwagens

Op 22 augustus 2013 rijdt de eerste Tesla, een donkerrode Model S, vanuit de fabriek in Tilburg de Nederlandse wegen op. Een „premium sedan”, schrijft Tesla in de folder, „met het reactievermogen en de behendigheid die verwacht worden van de beste sportwagens ter wereld”.

Driekwart jaar later, in mei 2014, sluit Tesla Nederland een grote deal. Schipholtaxi heeft, net als twee andere taxibedrijven, de concessie gewonnen om vanaf Schiphol met voorrang het taxivervoer te mogen verzorgen. In het plan dat Schipholtaxi

heeft ingediend, staat dat de zelfstandige chauffeurs passagiers in nieuwe, witte Tesla's zullen vervoeren, passend bij de duurzame ambities van Schiphol.

Het is een klapper voor de fabrikant. Tesla verkoopt in één klap zo'n 165 auto's: honderd aan de chauffeurs van Schipholtaxi en de rest aan de andere winnaar, BIOS Groep. Eind 2013 rijden nog slechts 1.200 Tesla's over de Nederlandse wegen. Wat is betere reclame dan een rij glanzende, elektrische luxewagens waar internationale zakenlui als eerste tegenaan lopen?

De chauffeurs die voor Schipholtaxi rijden, kunnen bij de garage van Tesla in Amsterdam een proefrit maken. Een Model S is hartstikke geschikt voor intensief gebruik, krijgen ze te horen. Dat moet wel, want sommige taxi's rijden dag en nacht. Een grote, duurdere, batterij van 85 kWh moet de auto een theoretisch bereik van 502 kilometer geven.

De chauffeurs willen wel. Een baan op Schiphol geeft hun gegarandeerde omzet. Een groot aantal chauffeurs heeft dan al vijfduizend euro contant betaald aan stromannen van Schipholtaxi, bleek uit eerder onderzoek van NRC. Een Tesla aanschaffen is voor iedereen een voorwaarde. In september krijgen de chauffeurs hun Tesla geleverd. De prijs, afhankelijk van de opties, is zeker 86.000 euro, een smak geld waarvoor ze vierjarige leasecontracten afsluiten. Bougrina: „Zo'n dure auto koop je niet zomaar.”



Lees ook het onderzoek:

**Taxirijden op Schiphol, in ruil voor een envelop vol cash**

## Boordcomputer

Op hetzelfde moment 165 taxi's de weg opsturen blijkt een zware stresstest voor de nieuwe Model S. Al snel dienen de gebreken zich aan. Bougrina gaat in drie jaar tijd 33 keer met zijn auto terug, blijkt uit zijn overzicht, voor zowel mankementen als onderhoud. Al bij 33.000 kilometer moet er bij Boucharraba een nieuwe *drive unit* in. Tesla repareert kosteloos wat onder de garantie valt en biedt vervangend vervoer aan. „Maar wat heb je daaraan?” zegt Boucharraba. „Je mag niet taxirijden in een auto zonder boordcomputer.” Elk garagebezoek maakt de chauffeurs werkeloos, soms wel een paar dagen. Soms moeten ze lang wachten op een

afpraak.

De vier zijn niet de enigen met klachten. Een andere chauffeur vertelt *NRC* dat de motor een paar maal moest worden verwisseld in drie jaar tijd, en noemt vele andere mankementen. Nog een andere chauffeur vertelt later in een kort geding over de problemen met zijn auto.

In mei 2015 gaan de chauffeurs langs op het kantoor van Tesla. Bij 80.000 kilometer vervalt de garantie en moeten ze de reparaties zelf betalen. Over een paar maanden is dat zover. Als de auto's zoveel gebreken blijven vertonen, wordt het onbetaalbaar. Tesla-onderdelen zijn duur.

Bij het gesprek, met de servicemanager voor West-Europa en de man die alles met de taxi's regelt, toont Tesla begrip. De chauffeurs krijgen verlenging van de garantie, totdat Tesla een *extended service agreement* heeft opgetuigd, een soort onderhoudscontract. Met het voorstel om de auto terug te kopen op voorwaarde dat ze vijf jaar geen Tesla kopen, gaan de chauffeurs niet akkoord. Tesla biedt wat hen betreft te weinig geld, en hoe moeten ze concessierijden zonder Tesla?

## Minder bereik

Zo ploeteren ze verder. Zij blijven hun auto's terugbrengen, Tesla blijft ze repareren. Een achterportier dat automatisch opengaat, remmen die vreemd aanvoelen, vering die diep inzakt. Bougrina: „Nu hebben we het écht opgelost, hoorden we na elke beurt.”

Dan voert de fabrikant twee jaar na de aanschaf een softwareupdate uit voor de batterij. De chauffeurs zeggen dat ze hun bereik ineens zien teruglopen van 350 naar 200, 250 kilometer. En ze moeten vaker laden. Laden kost tijd en dus geld.

Tesla betwist de batterij 'af te knijpen', blijkt uit brieven die het bedrijf in de rechtszaak heeft ingebracht. Batterijen slijten sowieso. Zeker als de chauffeurs ze telkens volledig volladen, wat ze volgens Tesla niet moeten doen. Eerst horen de chauffeurs dat de update „de reeds gedegradeerde delen van de batterij” afsluit voor een langere levensduur. Later schrijft Tesla ook dat door de update het versleten deel niet meer wordt meegeteld bij de berekening van het bereik, die daardoor accurater wordt.

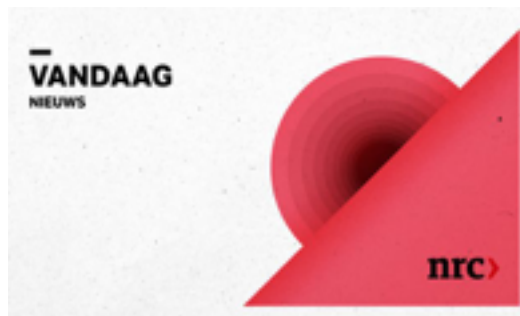
---

*Op hetzelfde moment 165 taxi's de weg opsturen blijkt een*

# zware stresstest voor de Model S

---

De chauffeurs geloven het niet. Ze denken dat Tesla met deze update zijn verantwoordelijkheid probeert te ontlopen. Het bedrijf moet gewoon voor een goede batterij zorgen. De kwestie speelt ook bij auto's die later zijn gekocht, vertelt een chauffeur die in 2017 een Model S aanschafte. Die meende twee maanden geleden nog, na een update, zijn bereik én laadsnelheid fors terug te zien lopen.



Luister ook naar de podcast NRC Vandaag:  
**Amsterdamse taxichauffeurs, rammelende Tesla's en een rechtszaak**

De chauffeurs en Tesla komen er niet uit. Tesla draait de update van de vier chauffeurs niet terug. In het jaar erop, begin 2017, kondigt het bedrijf wel aan dat de beloofde *extended service agreement* er is. De chauffeurs, die tot dan toe een coulanceregeling kregen, hebben er niks aan. De overeenkomst geldt niet voor auto's met meer dan 210.000 kilometer op de teller. Veel chauffeurs zitten daar al ruim boven.

De chauffeurs zijn het beu en kloppen aan bij het Amsterdamse advocatenkantoor De Vries & Kasem.

## Facturen uit het niets

De verhouding met Tesla is tegen die tijd al bijzonder beroerd. Er is namelijk een twistpunt bijgekomen: de chauffeurs krijgen opeens oplaadfacturen van Schipholtaxi, en Tesla blijkt de gegevens daarvoor te delen.

Op 29 september 2016 ontvangen alle chauffeurs van Schipholtaxi een mail van directeur Gamis el Bouakili. Het gaat over de toegang tot de superchargers, de supersnelle laders van Tesla. Die kregen ze gratis en onbeperkt bij aanschaf van hun auto - geen brandstofkosten, dat maakte de deal extra aantrekkelijk. Nu lezen ze dat ze niet meer mogen laden bij het Tesla Servicecentrum, op straffe van een paar dagen schorsing door Schipholtaxi. De parkeerplaats daar is een soort 'taxi-hangout' geworden, en Tesla vindt het door de drukte onveilig voor anderen. Maar er is een oplossing, schrijft de directeur. Een paar dagen later gaat een nieuwe laadplek open bij Schiphol-Noord, bij de McDonald's, exclusief voor hen.

De chauffeurs gaan ervan uit dat opladen ook daar gratis is. Over tarieven rept de mail immers niet. Er staat enkel in dat „dezelfde regels” gelden als op een ander terrein waar ze wel moeten betalen. En ze hebben toch afspraken over gratis laden?

Dan krijgen ze ineens een factuur van honderden euro's van Schipholtaxi, voor een half jaar laden, 18 cent per kWh. De mannen zijn woedend. Waarom is dit niet aangekondigd? En hoezo weet Schipholtaxi wanneer zij hun batterij hebben opgeladen? Tesla levert die gegevens blijkbaar aan Schipholtaxi. Bougrina: „Maar wij hebben de Tesla's gekocht, niet Schipholtaxi.”

Volgens Tesla mag het, schrijft de advocaat later, omdat Schipholtaxi z'n chauffeurs moest kunnen factureren. Schiphol-Noord is geen gratis openbaar laadstation, maar *dedicated*. Tesla vraagt een kostprijs van 16 cent per kWh van Schipholtaxi. Daar legt Schipholtaxi 2 cent administratiekosten bovenop.

Voor de mannen is dit volstrekt nieuw, maar betalen moeten ze. Veel alternatieven hebben ze niet rond Schiphol.

## **REACTIES** 'RUIME COULANCE EN JUIST VERBETERDE ACCU'

**Over de mankementen zegt Tesla** dat het een ruime coulanceregeling heeft geboden en dat auto's die „zeer intensief” worden gebruikt, sneller slijten. „Als deze auto's zo slecht waren, rijst de vraag waarom de taxichauffeurs hun maandelijkse leasebetalingen niet hebben opgeschort.” Van een zakelijke koper mag worden verwacht dat die „zich verdiept in de producten die hij voor zakelijk gebruik wil aanschaffen”.

**Over de batterij zegt Tesla** dat chauffeurs van Tesla laadtraining hebben gekregen en hebben getekend „dat zij begrijpen dat een elektrisch voertuig anders functioneert dan een auto op fossiele brandstof”. Maar „deze taxichauffeurs hebben hier echter niet voldoende rekening mee gehouden”. Door de software-update werd de levensduur van de batterij verlengd en het bereik accurater berekend.

**Over de laadfacturen** zegt Tesla dat Schipholtaxi „ons destijds schriftelijk heeft bevestigd de chauffeurs te zullen informeren.”

**De directeur van Schipholtaxi zegt** dat zijn chauffeurs wisten dat ze moesten betalen. Schipholtaxi „heeft aangegeven dat op het laadterrein dezelfde regels gelden” als op een ander, betaald terrein. Dat de facturen laat kwamen, had een „technische oorzaak”.

## **Kookpunt**

De ergernis over laden bereikt een kookpunt op 6 december 2017. Dan verzamelen zich meer dan twintig taxi's bij het Tesla-kantoor. De chauffeurs eisen uitleg. Na

uren wachten krijgen ze iemand van het bedrijf te spreken. Tesla zegt de politie te hebben moeten bellen om hen daarna weg te krijgen. De chauffeurs zeggen dat ze zelf al waren vertrokken.

Later beticht Tesla Bougrina, een bestuurder van de auto van Boucharraba en nog een andere taxi ervan dat ze die dag een auto van een medewerker „op (levens)gevaarlijke wijze” hebben ingesloten op de A2 bij de afrit Ouderkerk aan de Amstel. Onzin, zeggen de twee. Bougrina meldt het verwijt bij de politie als laster.

Advocaat Khalid Kasem verwacht dat de rechtszaak volgend jaar voorkomt. Hoe die zal uitpakken, is ongewis. Vorig jaar spande een andere chauffeur met een Tesla een kort geding aan over de software-update en de toegang tot de laadpalen bij het Teslakantoor. Ook wilde hij verlenging van de garantie. De rechter gaf hem enkel gelijk over het laden bij Tesla.

Die update blijkt echter ook een probleem voor Amerikaanse Teslarijders. In augustus kreeg de autofabrikant in Californië een massaclaim wegens het verminderde bereik na de update. De initiator verdenkt Tesla ervan de batterij van zijn Model S uit 2014 te hebben afgeknepen, om te voorkomen dat die in brand zouden vliegen.

Kasem vindt dat zijn cliënten hun geld moeten terugkrijgen. „De auto’s voldoen niet aan de eisen die er redelijkerwijs aan gesteld mogen worden.” Ze zouden nooit een Tesla hebben gekocht als ze hadden geweten dat de voertuigen zo slecht waren.

Onze journalistiek is ons product. U bent dat niet. Daarom verkopen we uw persoonsgegevens niet. Nooit. Aan niemand. [Lees meer over ons privacybeleid.](#)

Sluiten