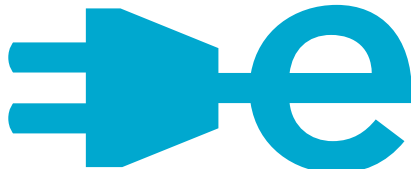


Clean Power for Taxis



Onze aanbevelingen voor een emissievrije taxisector

Zomerconferentie
Clean Power For Taxis

**BOND
BETER
LEEF** VOOR DE
TOEHOMST
MILIEU

Begin 2017 startte Bond Beter Leefmilieu samen met taxifederatie GTL het project Clean Power for Taxis, met steun van de Vlaamse overheid. Doel ervan: 10% van de Vlaamse taxivloot elektrisch laten rijden tegen 2020. Anderhalf jaar later hebben verschillende Vlaamse steden een duidelijk beleid en is de transitie naar zero-emissie-taxi's ingezet. Wat kunnen verschillende stakeholders concreet doen om de doelstelling van Clean Power for Taxis te halen? We formuleren enkele aanbevelingen.

Bepaal en communiceer duidelijke doelstellingen

Om de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs te halen, moet er ten laatste in 2030 een einde komen aan de verkoop van nieuwe personenwagens met een fossiele verbrandingsmotor. De taxisector wil een vooruitstrevende rol spelen in de transitie naar emissievrij vervoer en streeft ernaar om na 2025 geen voertuigen met verbrandingsmotor meer toe te voegen aan de vloot. Taxi's zijn erg zichtbaar in het straatbeeld en vervullen op die manier een voorbeeldrol. Clean Power for Taxis vraagt dat de Vlaamse Regering deze ambitie ondersteunt en een concrete doelstelling formuleert omtrent het zero-emissie-karakter van de taxivloot. Verschillende steden in het project deden dit al, vaak in dialoog met de lokale taxisector. Zo wil Leuven tegen 2020 30% van haar taxi's elektrisch laten rijden, wil Mechelen in 2030 alle taxi's zero-emissie laten zijn, en wil ook Knokke-Heist hetzelfde realiseren tegen 2025. De gemeentelijke ambitie helder formuleren biedt perspectief aan de taxi-ondernemers en een houvast bij het beslissen over investeringen. Ondertussen werkt minister van Mobiliteit Ben Weyts aan een nieuw decreet voor het individueel bezoldigd personenvervoer. In dat decreet is een kapstok voorzien voor het uitstootvrij maken van de taxisector. In het uitvoeringsbesluit moet de Vlaamse Regering voldoende ambitieus zijn om deze transitie concreet te maken.

Voorzie voldoende (snel)laadpalen

De studie van Transport & Mobility Leuven⁽¹⁾ toont aan dat elektrische taxi's een voldoende hoge operationele inzetbaarheid moeten halen om van een rendabele businesscase te spreken. Om e-taxi's evenveel te kunnen inzetten als dieseltaxi's, is de nabijheid en beschikbaarheid van voldoende en hoogwaardige laadinfrastructuur essentieel. Bij semi-snelaadpalen kan een plaats gereserveerd worden voor e-taxi's. Daarnaast moeten er snellaadpalen komen op plaatsen die interessant zijn voor taxi's. Terwijl de Europese ondersteuningsprogramma's vooral mikken op de grote assen en Agentschap Wegen en Verkeer snelladers subsidieert op carpool- en P&R-parkings, heeft de taxisector ook behoefte aan snellaadinfrastructuur in of aan de rand van steden. Hiervoor moeten lokale overheden een locatieplan opmaken. Ze kunnen de infrastructuur op verschillende manieren realiseren: door (gedeeltelijke) eigen investeringen of door het stimuleren van investeringen door derden (marktpartijen, taxi-ondernemers). Hierbij denken we bijvoorbeeld aan het ter beschikking stellen van publiek

1 www.bondbeterleefmilieu.be/zero-emissie-taxisector-studie2017

domein voor snellaadinfrastructuur en het actief in dialoog gaan met de aanbieders van deze infrastructuur. Het zou goed zijn dat - zeker bij een substantieel aantal e-taxi's - bepaalde laadpunten exclusief voor e-taxi's voorbehouden zijn. Steden kijken ook naar de Vlaamse overheid om financiële ondersteuning te geven voor de realisatie van snellaadpalen.

Geef de koplopers (tijdelijk) financiële ondersteuning

Als taxibedrijf brengt de overstap naar elektrische taxi's vandaag een meerkost met zich mee. De aankoopprijs van een elektrisch voertuig is hoger dan die van een vergelijkbaar conventioneel voertuig. Bovendien vraagt de omschakeling naar e-taxi's een bijkomende investering in laadinfrastructuur op het eigen terrein. Het kostenplaatje remt ondernemers vandaag nog sterk af om over te stappen op e-taxi's. Daarom pleiten we ervoor om gedurende een bepaalde periode enkele financiële ondersteuningsmaatregelen te voorzien. Een stad of gemeente kan ondernemers met een elektrische taxi vrijstellen van het betalen van de jaarlijkse retributie. Gent en Mechelen geven een tijdelijke subsidie voor de aankoop van een elektrische taxi. In andere gemeenten wordt de installatie van laadinfrastructuur op het eigen terrein financieel ondersteund (vaak met de voorwaarde dat de paal een semi-publiek karakter moet hebben). Eenmanszaken hebben recht op de zero-emissiepremie van de Vlaamse Regering, maar het gros van de taxi-ondernemers kan hier geen beroep op doen. Daarom roepen we de Vlaamse overheid op om deze tijdelijke zero-emissiepremie ook beschikbaar te maken voor de taxisector. We willen het voor taxi-ondernemers, als professionele gebruikers, ook fiscaal voordeliger maken om groene elektriciteit te laden.

Geef e-taxi-ondernemers ook niet-financiële incentives

Om de operationele inzetbaarheid van e-taxi's concurrentieel te maken met voertuigen met een verbrandingsmotor, kan aan e-taxi's prioriteit of exclusiviteit gegeven worden. Dit kan door e-taxi's voorrang te geven in de wachtrij aan de taxistandplaats of door een taxistandplaats exclusief voor e-taxi's te voorzien. E-taxi's zouden exclusief toegang kunnen krijgen tot bepaalde (emissie-arme) stadsdelen en straten. Om de consument te helpen bewust te kiezen voor een zero-emissie-taxi, moet het voertuig voldoende herkenbaar zijn. Daartoe moet het taxireglement aangepast worden om de zichtbaarheid van elektrische taxi's te garanderen. Gemeenten kunnen bij het eigen taxigebruk bewust kiezen voor de elektrische taxi's in de stad en zo zelf het goede voorbeeld geven.

Informeel, inspireer en begeleid taxi-ondernemers

Taxi-ondernemers staan vaak (nog) sceptisch ten opzichte van elektrische voertuigen. Het vraagt namelijk een aanpassing van de bedrijfsvoering, aangezien een voertuig laden langer duurt dan het vol te tanken. Heel wat technische aspecten zijn ook anders dan bij een conventionele verbrandingsmotor: hoe verloopt het laden, hoe ver kan het voertuig rijden,

hoe kan ik zelf een invloed hebben op het rijbereik, en wat kost dat nu, een taxi-onderneming runnen met een elektrische taxi? Het zijn vragen die vaak naar boven komen. Bij deze en andere zaken worden taxi-ondernemers best begeleid om de overstap goed te laten verlopen. We willen namelijk dat e-taxichauffeurs ambassadeurs zijn voor elektrisch rijden, en daarvoor zijn positieve ervaringen belangrijk. Gemeenten kunnen hierin een faciliterende rol spelen door zelf informatiesessies te organiseren of externe partijen te vragen om dit te doen.

Wat kunnen de marktpartijen doen?

Taxi-ondernemers en gemeenten die de overstap naar e-taxi's willen maken, zijn natuurlijk sterk afhankelijk van een aantal marktspelers.

De autoconstructeurs moeten werk maken van betaalbare elektrische voertuigen met een groter bereik en een grotere passagiers- en bagageruimte (D-klasse of middenklasse, en ook minibusjes). De voertuigen die vandaag bestelbaar zijn, moeten in grotere mate beschikbaar zijn voor de Vlaamse markt, zodat de wachttijden aanzienlijk verminderd kunnen worden. Wachttijden van 8 tot 10 maanden zijn best frustrerend voor een ondernemer.

De laadpaalaanbieders hebben dan weer een rol in het plaatsen van voldoende snellaadpalen en het aanbieden van aantrekkelijke en transparante tarieven voor taxi-ondernemers. In samenspraak met de netbeheerder, kan de meest ideale plaats voor een snellader bepaald worden. Op deze manier vermijden we hoge kosten en kan de aansluiting snel gebeuren, met een minimum aan hinder.

Randvoorwaarden

Leemten in de verkeerswetgeving moeten ingevuld en aangepast worden aan de veranderde realiteit en toekomst van elektrische taxi's. De wegbeheerder moet voorzien in accurate en aangepaste signalisatie in functie van elektrische taxi's; op standplaatsen en aan laadpalen en parkeerplaatsen. Ook de handhaving moet gewaarborgd zijn.

De impact van een combinatie van beleidsmaatregelen moet goed gemonitord worden, zodat noodzakelijke bijstellingen in functie van het te bereiken doel tijdig kunnen gebeuren. Hiervoor kan beroep gedaan worden op eigen gemeentelijke diensten of op externe onderzoeksinstituten, zoals in Amsterdam gebeurt met de Hogeschool van Amsterdam.

Bond Beter Leefmilieu, juni 2018

www.bondbeterleefmilieu.be / www.cleanpowerfortaxis.be

Meer weten? Neem contact op met Bart Dumoulin, Projectmanager Mobiliteit

bart.dumoulin@bblv.be / 02 282 19 47