

JAARGANG 70, JUNI 2018

NEDERLANDS VERVOER

MAGAZINE OVER MOBILITEIT

*'Niet alleen Zuid-Hollandse
projecten staan op het
wensenlijstje'*

Interview met gedeputeerde
Floor Vermeulen

*Vroeg om de tafel met
opdrachtgevers van
doelgroepenvervoer*

Aanbestedingsinstituut Mobiliteit
maakt meters

**PER SPOOR
OF DOOR DE LUCHT?
Eurostar als alternatief voor
het vliegtuig**



VLAAMSE TAXI'S GAAN OVER OP ELEKTRISCH RIJDEN

Over een paar jaar moet in Vlaanderen 10 procent van alle taxi's elektrisch aangedreven zijn. Clean Power for Taxis is er op gericht om dat te realiseren. Het helpt daarbij enorm als steden maatregelen nemen om de elektrificering van hun taxisector te ondersteunen. Maar er zijn ook belemmerende factoren, zoals een laadinfrastructuur die lang niet overal even snel tot stand komt. Dat en meer vertelt projectmanager Bart Dumoulin van Clean Power for Taxis in gesprek met Nederlands Vervoer.

TEKST: VINCENT KRABBENDAM / BEELD: BBL CLEAN POWER FOR TAXIS, JASPER LÉONARD

Het project is een initiatief van milieu-organisatie Bond Beter Leefmilieu en de taxifederatie GTL. In 2016 draaiden zij een pilot, die in 2017 uitmondde in het daadwerkelijke project. Clean Power for Taxis wordt financieel mogelijk gemaakt

door de Vlaamse overheid. In Vlaanderen rijden ongeveer 2.000 taxi's rond. Het doel is dat 10 procent daarvan in 2020 elektrisch is. Momenteel staat de teller op een kleine twintig elektrische taxi's, waarvan de helft in Leuven.

Bart Dumoulin is namens de Bond Beter Leefmilieu projectmanager van Clean Power for Taxis. Hij legt uit dat de pilot in 2016 zowel uitdagingen als mogelijkheden voor elektrisch taxivervoer in Vlaanderen in beeld moest brengen.



Bart Dumoulin.

“We wilden bekijken hoe we de Vlaamse taxisector konden vergroenen richting uiteindelijk zero emissie. Want op dat moment reed er in Vlaanderen nog geen enkele elektrische taxi rond.”

Er werd onder meer vastgesteld dat de duurdere aanschafprijs van elektrische auto's voor taxiondernemers een bezwaar kan zijn. En de ontwikkelingen gaan snel, maar de actieradius van de beschikbare voertuigen was twee jaar geleden nog vrij beperkt. Verder vormt het realiseren van een dekkende laadinfrastructuur een uitdaging.

2.500 laadpalen in 2020

“Maar we zagen naast die uitdagingen heel veel opportuniteiten”, benadrukt Dumoulin. “Je moet niet alleen kijken naar de aanschafprijs, maar naar de total cost of ownership. Dan ontstaat er een heel ander plaatje. Bij een elektrisch voertuigen zijn de kosten voor onderhoud en energieverbruik veel lager dan bij een auto met verbrandingsmotor. Bovendien wil de Vlaamse overheid 2.500 laadpalen realiseren in 2020. Daarnaast lopen er diverse Europese programma's om snel-laden mogelijk te maken.”

Ook kwamen er positieve ervaringen uit de pilot voort die aanmoediging gaven om verder te gaan. “Chauffeurs en klanten vonden het rijden in een elektrische taxi's een stuk rustiger en comfortabeler omdat deze nu eenmaal veel minder geluid maken”, legt Dumoulin uit.

Al met al dus voldoende aanleiding om het project een vervolg te geven. Clean Power for Taxis richt zich in eerste instantie op vijf steden: Leuven, Antwerpen, Mechelen, Gent en Brugge. Het aantal elektrische taxi's verschilt per stad, wat ook te maken heeft met de ondersteunende maatregelen die daar zijn genomen. Die maatregelen zijn in elke stad anders. In de meeste gevallen werd eind 2017 bekend wat ze inhielden en waar taxiondernemers aan toe waren. Daardoor moet de grote golf ondernemers die elektrisch gaat rijden nog komen.

Subsidies en voorrang

Bart Dumoulin vertelt dat er in grote lijnen vier soorten maatregelen zijn om

de elektrificering van de taxisector in Vlaamse steden te stimuleren. De eerste zijn de subsidies. “Zo zijn er programma’s waarbij men 3.000 tot 4.000 euro subsidie op de aanschaf van een elektrische taxi kan krijgen. Maar het is ook mogelijk om financiële hulp te krijgen bij het realiseren van een eigen laadinstallatie.”

Een ander soort maatregel is het prioriteit geven aan elektrische taxi’s. Het aantal taxivergunningen in Vlaamse steden is beperkt tot ongeveer één op duizend inwoners. In sommige steden zijn er lange wachtlijsten.

“Verschillende steden hebben nu een tweede wachtlijst in het leven geroepen waar uitsluitend zero emissie-taxi’s op staan. Als er een vergunning vrijkomt, dan komt een aanvrager op die tweede lijst het eerst in aanmerking om die vergunning over te nemen”, aldus Dumoulin. “In een markt waarin meer taxiondernemers dan vergunningen zijn, kan dit dus een sterke stimulans zijn om elektrisch te gaan rijden.”

Meteen zes of zeven taxi’s

De steden met zo’n wachtlijst voor elektrische taxi’s, boeken ook de snelste vooruitgang. In Leuven is tot nu toe de grootste stap voorwaarts gezet. Die stad telt negen elektrische taxi’s op een totaal

chelen beleefde in maart zijn primeur en er komt nog meer aan. Ook Brugge telt nu één elektrische taxi, maar er is uitzicht op meer.

Naast de subsidies en de voorrang bij vergunningen, is er in diverse steden sprake van fysieke voorrang op de standplaatsen voor elektrische taxi’s.

“Daarmee compenseer je ook de tijd die nodig is om een elektrische taxi op te laden”, stelt Dumoulin. Die voorrang is bijvoorbeeld in Mechelen van kracht. Tot slot zijn er de maatregelen die per stad moeten zorgen voor een snellaadinfrastructuur waar iedereen mee uit de voeten kan. “Steden hoeven dat zelf niet te financieren maar moeten wel bijvoorbeeld grond ter beschikking stellen voor die laadpalen.”

Leren van werkbezoek

Onlangs bracht een Vlaamse delegatie een werkbezoek aan Amsterdam. Daar hebben de gemeente en de taxibranche een convenant gesloten om richting uitstootvrije opstapmarkt in 2025 te werken. “Van dat bezoek hebben wij het nodige geleerd”, vertelt Bart Dumoulin.

“Het heeft onder meer bevestigd dat je zo iets alleen kunt doen in samenwerking en dialoog met de betrokken partijen.

Dumoulin is daarnaast enthousiast over de rol van de Hogeschool van Amsterdam, die samen met andere instellingen onderzoek doet naar de effecten van het gevoerde beleid.

Veel factoren spelen mee

Maar is 10 procent van de taxi’s elektrisch in 2020 haalbaar? Dumoulin erkent dat dit “van heel veel afhankelijk is. En we hebben niet op al die factoren vat.”

De snelheid waarin een stad of gemeente beslissingen neemt over het faciliteren van elektrische taxi’s is zo’n factor. Net als de laadinfrastructuur. De plannen en ambities zijn er wel, maar het uitrollen van die infrastructuur verloopt soms vrij traag. “Terwijl de mogelijkheid om te kunnen laden heel belangrijk is in de overweging van taxiondernemers om elektrisch te gaan rijden. Vanwege die trage uitrol is er best wat frustratie bij sommige ondernemers.”

Wat ook niet helpt, is dat veel elektrische voertuigen maar beperkt beschikbaar zijn op de Vlaamse markt. “Voor sommige elektrische voertuigen is de wachttijd opgelopen tot acht of negen maanden”, weet Dumoulin. “Zo lang wil je als taxiondernemer niet wachten als je besluit om elektrisch te gaan rijden eenmaal is genomen.”

“Je moet kijken naar de total cost of ownership. Bij een elektrisch voertuig zijn de kosten voor onderhoud en energieverbruik veel lager dan bij een auto met verbrandingsmotor.”

Bart Dumoulin, projectmanager Clean Power for Taxis

van zestig. Leuven zat ook in de pilot en bouwde daarmee een voorsprong op; de voorrang bij vergunningen voor elektrische taxi’s gaf een tweede sterke impuls. Dat is ook in Gent het geval. Daar komen de eerste elektrische taxi’s in juni, maar dan zullen het er wel meteen zes of zeven zijn. Op korte termijn worden dat er zelfs twintig.

In andere steden is men minder ver. Antwerpen telt twee elektrische taxi’s; Me-

En als stad of gemeente moet je ondersteuning bieden, maar je kunt ook harde doelen stellen en maatregelen nemen om te zorgen dat er schot in de zaak komt.”

Amsterdam werkte onder meer met een subsidie van in totaal 2,1 miljoen euro, waarmee tegemoet werd gekomen in de aanschaf van 420 elektrische taxi’s.

Ook is er geëxperimenteerd met voorrang voor uitstootvrije voertuigen op de belangrijkste standplaatsen in de stad.

Desondanks is Dumoulin optimistisch. “Nu zijn er een kleine twintig elektrische taxi’s en er komt het nodige aan. Het doel voor dit jaar is om door te groeien naar 45 elektrische taxi’s. Die groei moet daarna doorzetten, ook in andere steden dan de vijf waar nu wordt gewerkt. We komen dan in een versnelling terecht, mits het aanbod in voertuigen en laadvoorzieningen kan meegroeien. Als dat het geval is, kunnen we onze doelen zeker halen.”