

Betreft : Position Paper Koninklijk Nederlands Vervoer
Zero Emissie Consumententaxivervoer:
Datum : 13 augustus 2021

Inleiding

Het Rijk nam in oktober 2019 het initiatief om tot afspraken te komen over een tijdpad naar zero emissie consumententaxivervoer. Op 19 april 2021 werd de Routekaart ZE Consumententaxivervoer ondertekend onder meer door een aantal gemeenten, KNV en enkele andere partijen. Het doel van de routekaart is ZE consumententaxivervoer mogelijk te maken per 1-1-2025.

Het is voor KNV niet de vraag óf het taxivervoer overgaat op ZE voertuigen, maar wel in welk tempo en onder welke voorwaarden dat haalbaar en realistisch kan gebeuren. Mede daarom is overeengekomen dat er sprake moet zijn van een overgangperiode om chauffeurs en ondernemers de mogelijkheid te geven om over te stappen op ZE voertuigen. De gemeenten stellen daartoe in overleg met KNV een Plan van Aanpak op. Daarin staan nadere afspraken per gemeente. Voor de meeste steden van de Routekaart is de datum van 1-1-2025 niet realistisch vanwege de beperkte prioriteit die de laatste jaren aan het taxibeleid is gegeven. Dit geldt overigens niet voor Amsterdam (zie bijlage)

Ook de Coronacrisis leidt er toe dat de genoemde datum van 2025 niet meer haalbaar is. De vraag naar consumententaxivervoer - en daarmee de omzet en vermogenspositie - is immers drastisch afgenomen. De meeste taxi ondernemers hebben de komende periode vrijwel geen financiële mogelijkheden om een overstap naar ZE voertuigen te maken.

Om niettemin de doelstellingen uit de routekaart te bereiken is het van belang dat gemeenten realistische plannen van aanpak opstellen. Daarbij is maatwerk per gemeente nodig met het oog op het specifieke karakter van het taxibeleid in de betreffende gemeenten. Volgens de branchevereniging zijn de volgende randvoorwaarden noodzakelijk

1. Gelijk speelveld voor opstap- en bestelmarkt niet voor 1-1-2027

Het invoeren van Zero emissie vervoer kan alleen als dat voor zowel de opstap- als voor de bestelmarkt tegelijk wordt gedaan. Voor beide deelmarkten moeten gelijke eisen gelden ten aanzien van het gebruik van ZE voertuigen en de handhaving daarvan. Voorkomen moet worden dat ondernemers en ZZP-chauffeurs bij het stellen van eisen van de ene deelmarkt zich naar de andere deelmarkt bewegen om, al dan niet tijdelijk, de eisen naast zich neer te kunnen leggen. Het handhaven van een dergelijk gelijk speelveld is overigens ook eenvoudiger en gemakkelijker. Gemeenten willen dit gelijke speelveld proberen te realiseren via de landelijke harmonisatie Milieuzones. Medio 2022 zal echter pas duidelijk worden of er een Milieuzone Taxivoertuigen mogelijk is en zo ja onder welke voorwaarden dat gerealiseerd kan worden. Gezien de huidige stand van zaken bij de Milieuzone voor Stadslogistiek betekent dit dat een gelijk speelveld bestel- en opstapmarkt waarschijnlijk op zijn vroegst per 1-1-2027 geëffectueerd kan worden.

2. Beschikbaarheid taxivoertuigen

Voor personenauto's is de beschikbaarheid van ZE voertuigen voldoende. Dat geldt echter niet voor ZE (rolstoel) busjes. In het kader van de eventuele invoering van een Milieuzone taxivervoer moet daarom voor deze categorie een uitzondering worden gemaakt. De acht persoons taxibusjes hebben nog maar een beperkt bereik en zijn niet geschikt voor langere ritten buiten de gemeente.

3. Voldoende (snel-)laadinfrastructuur met toereikende net aansluitingen

Gemeenten dienen zorg te dragen voor snelladers op voldoende, geschikte locaties (bufferplaatsen) waar taxichauffeurs tegen een redelijke oplaadprijs terecht kunnen. Daarnaast zou er een eenmalige subsidie moeten komen voor het investeren in een laadinstallatie bij chauffeurs thuis, uiteraard voor zover de woonsituatie dat mogelijk maakt.

4. Betaalbaarheid ZE alternatief (vanuit het perspectief van Total Cost of Ownership)

Om de gestelde doelen te behalen is een aanschafsubsidie nodig van 15-20% voor een nieuw ZE voertuig en een lager percentage voor een tweedehands voertuig.

Hiermee worden chauffeurs en ondernemers financieel gestimuleerd bij de overstap naar ZE voertuigen. Op dit moment is de aanschafprijs van een ZE voertuig ten opzichte van een vergelijkbaar dieselveertuig 30-40% hoger. Een aantrekkelijke aanschafsubsidie kan veel taxichauffeurs en taxiondernemers over de streep trekken.

Een knelpunt vormt daarbij overigens de verzekeringspremie voor taxivoertuigen. Deze is al (erg) hoog, maar helaas voor ZE voertuigen nog hoger ten opzichte van dieselveertuigen. KNV is voortdurend in gesprek met verzekeraars maar tot premieverlagingen leidt dit vooralsnog niet. Daarom zal samen met de ondertekenaars van de Routekaart gezien moeten worden welke (politieke) mogelijkheden er voor de taxibranche zijn om de verzekeringskosten acceptabeler te maken.

5. Prioriteit taxibeleid en handhaving

Onmisbaar voor het stimuleren van ZE Taxivervoer is meer prioriteit voor taxi beleid in de gemeente. In veel gemeenten is het taxibeleid een ondergeschoven kindje. Dit betreft in de eerste plaats de handhaving. Helaas worden nog altijd vele taxi ritten gereden door taxi's die daar niet toe bevoegd zijn. De controle en handhaving moeten structureel op orde zijn. Samen met de lokale taxibranche kunnen daar nadere afspraken over gemaakt worden.

6. Verdere elementen in Plan van Aanpak

Naast een betere handhaving en een financiële stimulans kunnen ook andere voordelen voor ZE Taxi's in het Plan van Aanpak benoemd worden, zoals:

- Vrij gebruik van OV-banen, afgesloten gebieden en bestemmingsverkeer;
- Behoud, herstel en uitbreiding van het aantal taxistandplaatsen;
- Maak tijdelijke ZE taxistandplaatsen bij evenementen etc. om bezoekers en klanten ZE, vlot en veilig aan en af te kunnen voeren.
- Kosteloos parkeren voor ZE Taxi's onder de voorwaarden dat de chauffeur bij zijn voertuig aanwezig is en blijft en het verkeer niet hindert.

Ten slotte

De gemeenten die de Routekaart hebben getekend zullen bovenstaande punten een plek moeten geven in het plan van aanpak om zo het taxibeleid in hun stad een nieuwe impuls te geven.

KNV gaat graag in overleg met de gemeenten over de precieze inhoud van het Plan van Aanpak conform de hier bovengenoemde uitgangspunten. Als vanzelf is dan maatwerk per gemeente aan de orde.

BIJLAGE

Amsterdam, status aparte

in 2016 heeft de taxibranche in een convenant met de gemeente afgesproken in 2025 ZE taxivervoer te realiseren. Dat betekent een overgangstermijn van 9 jaar. Gedurende de periode van 2016 tot nu heeft Amsterdam geïnvesteerd in het taxivervoer in de stad. De gemeente verleent ondernemers aanschafsubsidies voor ZE voertuigen, er zijn aanpassingen gedaan van enkele taxistandplaatsen en er is geïnvesteerd in de laadinfrastructuur. KNV is van mening dat in Amsterdam ZE voertuigen gebruik moeten kunnen maken van OV banen, afgesloten gebieden en bestemmingsverkeer en dat de handhaving op orde komt. Deze laatste punten zouden in het Amsterdamse Plan van Aanpak opgenomen moeten worden! Uiteraard moet daarin ook het gelijk speelveld bestel- en opstapmarkt juridisch geregeld zijn.