

Nationale Groepering (G.T.L.) - FEBET – Brussels Taxi FED (BTF) - Taxis Bleus – Ingoboka-Taxi - Elite Taxi.

Brussel, 4 oktober 2024

Verzoek om uitstel van de verplichte overstap naar zero-emissie taxi's vanaf 1 januari 2025

De federaties die onderstaand gemeenschappelijk standpunt ondertekenen, kunnen de milieudoelstellingen van de regering begrijpen en zijn zelf voorstander van een overstap op termijn naar milieuvriendelijker voertuigen in de Brusselse mobiliteit.

Ze vragen echter om rekening te houden met hun bezorgdheden, die in deze nota worden omschreven, en vragen om een flexibeler tijdschema in overweging te nemen. Dit zal nodig zijn om de taxibedrijven en –chauffeurs realistische kansen te bieden om de overstap te realiseren.

Taxi's dragen al bij aan een beter leefmilieu:

- Ze bieden gedeelde vervoersdiensten aan;
- Ze vormen een essentiële aanvulling op het openbaar vervoer en bieden een oplossing voor de laatste kilometers die gebruikers nog moeten afleggen.
- s Nachts en tijdens daluren vervangen ze geregelde vervoerdiensten, wanneer die met grote bussen niet efficiënt de dienstverlening kunnen aanbieden.

De leden van de Brusselse Taxi-adviescommissie mochten kennis nemen van de resultaten van de VUB-studie.

TCO?

De TCO-studie (*Total Cost of Ownership*) van de VUB komt tot de conclusie dat het kopen en bezitten van een voertuig goedkoper uitvalt bij een emissievrij (elektrisch) voertuig dan met een voertuig bij een voertuig met brandstofmotor.

De vertegenwoordigers van de taxisector hadden onmiddellijk gewaarschuwd om geen overhaaste conclusies te trekken op basis van enkel een TCO-studie.

Een TCO-analyse houdt onvoldoende rekening met alle factoren die belangrijk zijn voor het bepalen van de winstgevendheid en milieuefficiëntie van de vervoerdiensten.

Diepgaander simulaties, die micro- en macro-economische analyses zijn nog nodig om de rentabiliteit van elektrische voertuigen voor taxidiensten onderzoeken in een Brusselse context.

Tot op heden staan de taxi exploitanten nog steeds terughoudend tegenover een overschakeling van hun vloten naar elektrische voeruiigen:

Gebrek aan adequate oplaadinfrastructuur

- De VUB-studie is gebaseerd op de veronderstelling dat de meeste taxibestuurders de batterijen 's nachts thuis opladen? Dit zal pas op langere termijn mogelijk zijn:
 - Chauffeurs wonen vaak in flats en hebben daar geen oplaadpunten voor hun voertuigen. Brussel telt 2.700 taxivoertuigen met 3.266 actieve taxichauffeurs die momenteel bij Brussel Mobiliteit ingeschreven zijn, en in totaal 7.290 bekwaamheidsattesten voor taxichauffeur die in 2023 en 2024 uitgereikt werden.
 - Dit heeft mede een overbelasting van de publieke laadinfrastructuur tot gevolg, en een te beperkte beschikbaarheid ervan, vooral tijdens de diensturen.

- Om snel opladen te vermijden (omdat het de levensduur van de batterij aanzienlijk verkort), kiezen zelfstandige taxichauffeurs indien mogelijk, om thuis traag de batterij op te laden. Maar in dit geval kan slechts één chauffeur (in plaats van 2) ingezet worden (wat het rendement op de investering vermindert).

Oplaadtijden te lang...

... betekent productiviteitsverlies: **er zijn meer chauffeurs en meer voertuigen nodig voor hetzelfde aantal ritten:**

- Dit is het geval als het opladen moet gebeuren tijdens de diensttijd van de chauffeur, bij gebruik van trage laadpalen.
- Zoals hierboven vermeld, kan het taxivoertuig dat 's nachts traag opgeladen wordt, slechts door 1 chauffeur per dag worden gebruikt. Dat impliceert ook dat meer taxi's nodig zijn voor hetzelfde aantal ritten, wat niet goed is voor het leefmilieu.
- In het geval van het traag opladen tijdens zijn diensttijd, wordt het voertuig niet gebruikt voor passagiersvervoer en kan de chauffeur ook geen nieuwe rit aanvaarden, wat de productiviteit vermindert. Kortom zijn er meer taxichauffeurs en meer taxivoertuigen nodig om hetzelfde vervoer aan te bieden. Dit zal zich weerspiegelen in hogere prijzen aan de klant.

Beperkt aanbod voertuigen die geschikt zijn voor taxi's en onvoldoende actieradius

- Het aanbod van betaalbare elektrische voertuigen die geschikt zijn voor taxidiensten is nog te beperkt.
- De aangeboden voertuigen zijn duur en hebben een te beperkte actieradius voor het aanbod van langere- of intercityritten, bijvoorbeeld naar de luchthavens of naar andere steden. Taxichauffeurs moeten dan lange ritten weigeren, wat een directe invloed heeft op hun omzet en op de dienstverlening aan klanten, die niet bediend kunnen worden.
- Zeer laag aanbod van elektrische minibussen en hun actieradius is bijzonder beperkt.
- Essentiële opties voor een chauffeur die volledige dagen doorbrengt in zijn taxivoertuig, zoals verwarming in de winter of airconditioning in de zomer, verminderen de autonomie van de batterijen nog meer.

Kortom, is in de huidige situatie de bezettingsgraad van elektrische taxi's lager dan bij taxi's op brandstof.

Door vanaf 2025 voor emissievrije voertuigen te kiezen, zullen **er meer taxi's en chauffeurs nodig zijn voor hetzelfde aantal vervoerde personen.**

Amsterdam heeft de invoering van verplichte zero-emissie taxi's uitgesteld

De ondertekenaars van deze nota wijzen erop dat de stad Amsterdam - die zeer vooruitstrevend is op het gebied van de elektrificatie van taxi's - de verplichte aanschaf van emissievrije voertuigen, die oorspronkelijk gepland was voor 01.02.2025, onlangs heeft uitgesteld. Amsterdam kwam ook tot het besluit dat dit te vroeg is, omdat de noodzakelijke oplaadinfrastructuur voor batterijen niet beschikbaar is en het aanbod van emissievrije voertuigen nog niet voldoet aan de behoeften bij taxi's: gebrek aan batterijcapaciteit, voertuigen die te duur zijn als zij voldoende ruimte bieden voor passagiers en hun bagage, en een gebrek aan comfort voor chauffeurs bij warm weer - airco - en in de winter - verwarming.

Bijgevolg:

"De overschakeling naar zero-emissie taxi's, gepland voor 1 januari 2025, moet dringend worden uitgesteld.

Nationale Groepering (G.T.L.) - FEBET – Brussels Taxi FED (BTF) - Taxis Bleus – Ingoboka-Taxi - Elite Taxi.

In afwachting zou het Gewest de installatie van oplaadpunten extra kunnen ondersteunen door obstakels uit de weg te ruimen. De markt zal zich op eigen kracht moeten ontwikkelen en zich moeten richten op de installatie van oplaadinfrastructuur in woongebouwen en op het potentieel van intelligent opladen, met bijzondere aandacht voor taxi's.

De ondertekenaars van deze nota :

Marc DELIRE et Pierre STEENBERGHEN (G.



Khalid Ed-Denguir (Febet),



Abdessamade SABBANI (BTF),



Didier Brison (Taxis Bleus),



Thomas Habyalimana (Ingoboka)



Brahim Salmi (Elite Taxis)

