



Groenere taxi's: welke obstakels?

4 JUNI 2024 - MILIEU

"Te veel onzekerheid!" In de eerste van een tweedelige reeks beschrijven vier bij de IRU aangesloten nationale federaties de belangrijkste uitdagingen die de transitie naar zero-emissie ondernemingen - en wat er nodig is om de sector koolstofvrij te krijgen.

De International Road Transport Union heeft vier van haar aangesloten federaties - [BVTM](#) (Duitsland), [KNV](#) (Nederland), [UNIT](#) (Frankrijk) en [Veezu](#) (VK) - gevraagd om een beter inzicht te krijgen in de weg van de taxisector naar CO2-neutraliteit in Europa.

Wat zijn de uitdagingen om de taxisector te koolstofvrij te krijgen?

[BVTM](#) (Duitsland): De sleutel tot het koolstofvrij maken van de taxisector is betrouwbaarheid. Elektriteitsprijzen, financiële steun, voldoende oplaadinfrastructuur, autoprijzen: er is te veel onzekerheid!

Taxibedrijven zijn bereid om groener te worden en te streven naar netto zero-emissie, maar ze willen ook de economische risico's minimaliseren en het voortbestaan van hun bedrijf en de jobs van hun chauffeurs niet in gevaar brengen.

De overheden zouden meer moeten doen om taxibedrijven te steunen voor investeringen in elektrische voertuigen (EV's) of in de infrastructuur die voor het gebruik van die voertuigen nodig is.

[KNV](#) (Nederland): Het grootste probleem voor ons is het beperkte gamma van betaalbare zero-emissie personenauto's en minibussen die een voldoende actieradius bieden.

De sector bereidt zich voor op nieuwe aanbestedingen met clausules over zero-emissie en op de keuze van steeds meer grote steden voor zones waar alleen uitstootvrije-taxi's toegelaten worden

[UNIT](#) (Frankrijk): Voor taxidiensten is het moeilijker dan voor anderen om de overstap naar elektrische voertuigen te maken. De actieradius van de huidige voertuigen voldoet niet aan de

eisen en het oplaadnetwerk is ondermaats voor professioneel vervoer.

Taxibestuurders leggen tot 500 km per dag af. Comfort speelt ook een rol. De voertuigen moeten voldoende ruimte bieden om meer dan vier passagiers te vervoeren en moeten het nodige comfort bieden om er tot 12 uur per dag in door te brengen.

Tot slot wegen de kosten voor zowel de aankoop als het opladen van voertuigen zwaar op de winstgevendheid. De prijzen van taxidiensten zijn op veel plaatsen gereguleerd, waardoor taxichauffeurs bij hogere exploitatiekosten, hun inkomsten zien krimpen. Vaak moeten de taxichauffeurs de batterij van hun taxi thuis opladen, omdat de kosten bij snelladers te hoog zijn. De meeste chauffeurs wonen in stedelijke gebieden in flatgebouwen, waar dat opladen thuis ingewikkeld kan zijn, vooral als ze huurders zijn.

Veezu (Verenigd Koninkrijk): De grootste uitdaging bij het koolstofvrij maken van de taxisector is het gebrek aan oplaadinfrastructuur. Dit verklaart het gebrek aan enthousiasme om elektrische taxi's te kopen. Uit feedback die we ontvangen, blijkt dat de huidige oplaadinfrastructuur in steden ontoereikend, duur of vaak niet beschikbaar is.

Regeringen moeten doelen stellen - en die ook halen - voor het minimumaantal oplaadpunten, omdat thuisladen niet altijd mogelijk is voor de chauffeurs. De impact van hogere bedrijfskosten staat ook centraal.

Vanuit technisch oogpunt is een van de grootste zorgen de actieradius van elektrische voertuigen, die momenteel nog te beperkt is. Tot slot heeft de schaarste aan automodellen die geschikt zijn voor taxidiensten, veel professionals ontmoedigd om elektrische voertuigen te gaan gebruiken.

Wat is er nodig om effectief over te stappen op emissievrije taxi's?

BVTM (Duitsland): Zoals gezegd is er nood aan stabiliteit en betrouwbaarheid: men wil stabiele, betaalbare elektriciteitsprijzen en financiële steun voor oplaadinfrastructuur alsook betaalbare auto's. Zolang er teveel onzekerheid is, blijft het erg moeilijk om effectief voor zero-emissie te gaan.

KNV: We hebben realistische doelen nodig: emissievrije voertuigen zijn de toekomst. Maar er zijn nog steeds teveel drempels die de transitie verhinderen.

De oplaadcapaciteit, zowel wat betreft de laadinfrastructuur als de netwerkcapaciteit, is momenteel ontoereikend en de technologie moet verder evolueren om een grotere autonomie van de batterijen mogelijk te maken. Naarmate voertuigen door de batterij zwaarder worden, kan het ook nodig zijn om de gewichtslimiet te verhogen om verder met een rijbewijs B te mogen rijden.

Ten slotte zijn er financiële of fiscale stimulansen nodig om de transitie te versnellen. Er is een nood aan transparante communicatie door de overheid over wat er gepland is om de sector te steunen, wat de vervoerders moet geruststellen en daardoor nieuwe investeringen aanmoedigt.

UNIT: Een idee zou zijn om taxichauffeurs specifieke subsidies te geven ter compensatie van nieuwe beperkingen en kosten. Die moeten hen helpen om verder taxivervoer, een dienst van openbaar nut, aan te bieden. Vanuit technisch oogpunt is het noodzakelijk om een speciaal snellaadnetwerk voor stadstaxi's te ontwikkelen. Als alternatief moeten taxi's ook gemakkelijker toegang krijgen tot oplossingen voor het langzaam opladen, ook in flatgebouwen, alsook een gereserveerde toegang tot een deel van het publieke laadnetwerk.

Veezu: Gezien de huidige uitdagingen moet het oplaadnetwerk meer oplaadpunten voorzien langs snelwegen en in de steden. De kosten van het opladen moeten gereguleerd worden en overeenkomen met de kostprijs van de nationale elektriciteitsbevoorrading.

Omdat de autonomie van voertuigen een belangrijk punt is voor het beroep, is er behoefte aan betere informatie over - en een ruimere keuze aan - voertuigen die in aanmerking komen voor gebruik voor taxivervoer.

Het overheidsbeleid moet ook duidelijk zijn en op tijd komen, zodat ondernemers toekomstige aankopen kunnen plannen. Stimuleringsmaatregelen, zoals de huidige subsidies in het Verenigd Koninkrijk voor voertuigen die speciaal zijn ontworpen voor taxidiensten, moeten worden uitgebreid naar huurauto's met chauffeur om het gebruik van elektrische voertuigen ook hier aan te moedigen.

Het tweede artikel gaat over wat taxiklanten vandaag het meest waarderen, de grootste misvattingen over taxi's en hoe de sector er over vijf tot tien jaar zal uitzien.