

31 209 Schoon en zuinig
31 521 Taxibeleid
Nr. 229 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2021

Voor schonere lucht in onze steden en het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen is het mijn ambitie dat het verkeer steeds schoner wordt. Verkeer is de grootste bron van luchtvervuiling die mensen direct op straatniveau inademen, zeker in de stad. Mede daarom is de inzet van het Klimaatakkoord dat in 2030 alle nieuwe auto's op de weg schoon zijn (elektrisch of waterstof). Er rijden in Nederland ongeveer 10.000 straattaxi's¹ rond die gemiddeld 4 keer meer kilometers maken per jaar dan normale personenauto's, veelal in stedelijke gebieden. Een transitie naar zero emissie taxivervoer, betekent aanzienlijk minder fijnstof door deze voertuigen. Daarnaast stoten ze bij gebruik geen CO₂ en NO_x uit en zijn deze voertuigen veel stiller.

In navolging van de afspraken over verduurzaming van personenauto's, bussen, reinigingsvoertuigen, doelgroepenvervoer en stadslogistiek, ben ik sinds november 2019 met een aantal partijen in overleg om de transitie naar zero emissie (ZE) consumententaxivervoer te versnellen, mede naar aanleiding van het verzoek van uw Kamer middels de motie van het lid Paternotte c.s. (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 47). Hierbij is uitdrukkelijk rekening gehouden met de huidige situatie op de consumententaximarkt als gevolg van corona. Dit heeft geleid tot de bijgevoegde routekaart². Ons gezamenlijke doel is dat de betrokken gemeenten vanaf 2025 overgaan op zero emissie consumententaxivervoer met inachtneming van een nog te bepalen overgangstermijn, en in 2030 alle nieuwe taxivoertuigen net als personenauto's zero emissie zijn. Met de routekaart worden afspraken gemaakt met als doel dat vanaf 2025 in die steden alle nieuwe taxi's vrij van uitlaatgassen moeten zijn. Voor bestaande taxi's komt een overgangstermijn.

Noodzaak overgangstermijn gezien omstandigheden de taximarkt en investeringen

Gelet op de huidige situatie op de markt is investeren op dit moment niet aan de orde voor veel taxivervoerders. Dat begrijp ik heel goed. De branche heeft aangegeven dat tijdige duidelijkheid belangrijk is bij het doen van investeringen. Voor mij is daarom een belangrijk uitgangspunt dat het tempo van deze overgang

¹ Er is enige overlap tussen het consumententaxivervoer en het doelgroepenvervoer, waarover al eerder een bestuursakkoord is gesloten met 121 gemeenten. Voertuigen die worden ingezet voor doelgroepenvervoer (o.a. mensen die vanwege leeftijd of een beperking tijdelijk of chronisch te maken hebben met beperkingen in hun mobiliteit en daardoor niet zelfstandig kunnen reizen, kinderen in het bijzonder onderwijs, etc.), werken in de praktijk soms ook in het consumententaxivervoer.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

haalbaar is en rekening houdt met de natuurlijke investeringsmomenten van taxiondernemers. Aan het eind van dit jaar moet er helderheid zijn over zo'n overgangstermijn. Zo kan, net als bij de overgang naar zero emissie stadslogistiek, een afspraak over de minimale tijd tussen het nemen van een besluit over de invoering van de verplichting tot zero emissie taxivervoer en de inwerkingtreding voorzien worden.

We beginnen niet vanaf nul, want er zijn al voorbeelden waaruit blijkt dat zero emissie taxivervoer in de praktijk ingeregeld kan worden, zoals bij Schiphol reeds het geval is. Verschillende bedrijven en branche vertegenwoordigers geven ook aan bezig te zijn met het voorbereiden op deze transitie. Ook in diverse gemeenten zijn de afgelopen jaren al afspraken gemaakt over de overgang naar zero emissie. De gemeente Amsterdam is daarvan het bekendste voorbeeld.

Samenhang met lokaal beleid

Gemeenten spelen een belangrijke rol bij zowel een deel van het toezicht op de lokale taximarkt, het verkeersbeleid en bij hen ligt de primaire bevoegdheid om de zero emissie zones voor stadslogistiek in te stellen, conform de afspraken uit het Klimaatakkoord. Ik heb daarom de voorbije periode verkend welke gemeenten stappen willen zetten richting het zero emissie taxivervoer en daarbij ook bereid zijn om hun beleid daarop in te richten. Ik zie het als een belangrijke eerste stap waarbij ik de samenwerking zoek met de gemeenten die hier kansen in zien.

Zoals hiervoor genoemd is Amsterdam al heel ver, maar ook gemeenten als Tilburg, Eindhoven en Den Haag hebben in collegeakkoorden duidelijke ambities over duurzaam vervoer in hun stad. Ook Rotterdam en Amersfoort hebben zich aangesloten bij de routekaart. Met deze steden is daarmee het grootste deel (+/- 75%) van de specifieke consumententaximarkt gedekt.

Door de ondertekening van de routekaart committeren deze gemeenten zich aan de afspraak om voor het eind van dit jaar plannen van aanpak op te stellen over het lokale flankerende beleid voor emissievrij taxivervoer. Zij maken daarmee inzichtelijk hoe invulling wordt gegeven aan de benoemde randvoorwaarden als voldoende laad-/tankinfrastructuur, beleid inzake zero emissie consumententaxivervoer (inclusief handhaving) en communicatie met de lokale markt.

Rol van het Rijk

Omdat de consumententaximarkt door de vele ZZP'ers erg versnipperd is en zich vooral bevindt in (middel)grote steden is ingezet op een gebiedsbenadering. Ik onderzoek daartoe voor eind 2022 hoe een verplichting tot de inzet van zero emissie voertuigen voor taxivervoer als sluitstuk van de in deze routekaart afgesproken transitie kan worden vastgelegd om een gelijk speelveld te borgen.

Als het rijden met een zero emissie taxi in een gemeente verplicht wordt gesteld, moet dit voor iedere taxiondernemer gelden. Bij de aanpassing van het RVV1990 ten behoeve van de harmonisatie van milieuzones, is tevens het instellen van een zero emissiezone voor stadslogistiek per 1 januari 2025 mogelijk gemaakt. Daarbij is

afgesproken dat in 2022 deze regelgeving wordt geëvalueerd en wordt ook onderzocht of voor taxivoertuigen (en touringcars) wellicht ook ZE-zones kunnen worden toegevoegd aan deze RVV regels.

De bij de ZE-Taxi betrokken gemeenten hechten veel waarden aan een dergelijke uitbreiding van het instrumentarium. Maar ook de branche heeft aangegeven dat duidelijkheid omtrent regelgeving helpt bij het tijdig aanpassen van de investeringsstrategie (van fossiel naar ZE). Het uitspreken van de intentie en streven naar het maken van afspraken hierover eind 2022 en vervolgens aanpassen van het RVV1990 past binnen de eerder gemaakte afspraken. Bovendien is er door de gebiedsbenadering ruimte voor maatwerk met de lokale taxibranche.

Hiernaast onderzoek ik samen met de betrokken gemeenten en de marktpartijen de mogelijkheden om de “total cost of ownership” (TCO) van ZE-voertuigen gunstig te beïnvloeden, bijvoorbeeld: aanschaf- of inruilsubsidies, renteloze leningen en fiscale regelingen (zoals de huidige MIA- en Vamil-regelingen). Want hoewel een ZE-voertuig financieel gunstiger is in gebruik door lagere brandstofkosten en minder onderhoud, is de TCO van een ZE voertuig nog niet altijd positief ten opzichte van een voertuig op fossiele brandstof.

Tijdpad vervolgstappen

Deze routekaart heeft het karakter van een intentieovereenkomst gekoppeld aan een tijdpad waarin partijen met elkaar acties afspreken die nodig zijn om aan het eind van dit jaar te komen tot een voor zowel rijk als gemeenten meer bindend afsprakenkader. Deelname is dus vrijwillig, maar niet vrijblijvend. Dit afsprakenkader moet mogelijk maken dat de gemeenten die meedoen vanaf 2025 een beleid kunnen voeren voor emissievrije consumententaxi's.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven - Van der Meer