

Rotterdam, 19 maart 2013.

Onderwerp:

Beantwoording van de schriftelijke vragen van het raadslid A. Bonte (GroenLinks) over elektrische taxi's.

Aan de Gemeenteraad.

Op 11 januari 2013 stelde het raadslid A. Bonte (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over elektrische taxi's.

Inleidend wordt gesteld:

“Rotterdam wil met het Programma Stroomstoot het aantal elektrische voertuigen in Rotterdam flink verhogen. Aan het einde van deze collegeperiode moeten minimaal 1.000 e-voertuigen rijden in Rotterdam. In 2025 moeten dat er 200.000 zijn. Om dit doel te bereiken zou het goed zijn om te beginnen met auto's die veel kilometers maken in het stadsverkeer, zoals taxi's. Rotterdam kent een parkeervergunning voor keurmerktaxi's, waarmee de vergunninghouders exclusief terecht kunnen op taxiplusplaatsen. Die bevinden zich onder meer op het Delftseplein bij het Centraal Station en op een aantal andere drukbezochte opstellocaties in de stad. Chauffeurs die gebruik willen maken van de taxiplusplaatsen moeten beschikken over het landelijke TXkeurmerk en moeten het Geweldsprotocol Taxibranchen hebben ondertekend. Aan taxi's worden nu geen voertuigeisen gesteld. GroenLinks zou het een goed idee vinden om alleen aan elektrisch aangedreven voertuigen nog nieuwe parkeervergunningen voor keurmerktaxi's af te geven. Toekomstige taxichauffeurs die niet elektrisch willen rijden kunnen dan dus geen gebruik meer maken van taxiplusplaatsen.”

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Is het college het met GroenLinks eens dat het een goed idee is om met name veel-gebruikers te stimuleren om over te schakelen op elektrisch vervoer?

Antwoord:

Het college deelt de mening dat het goed is om naast de privé-rijder ook de veelrijders te stimuleren om hun conventionele voertuig met verbrandingsmotor te vervangen door een elektrisch aangedreven voertuig. Binnen het programma 'Rotterdam Elektrisch', dat uitvoering geeft aan de collegedoelstelling om het elektrisch vervoer in Rotterdam te stimuleren, zijn innovatieve projecten benoemd die zich richten op onder andere de veelrijders zoals bussen, deelauto's en taxi's. In 2012 zijn wij in contact gekomen met een viertal initiatieven vanuit de taxibranchen om elektrisch te gaan rijden. Het gaat hierbij om de initiatieven van:

- RTC NV uit Rotterdam;
- Taxi-E uit Amsterdam;
- Joop de Bruijne zorgvervoer uit Rotterdam;
- De heer Ype van der Molen uit Ridderkerk.

In 2012 is in G4-verband het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geadviseerd om de bestaande rijkssubsidie van € 3.000,- op de aanschaf van een elektrische taxi of bestelauto's voor de G4-steden te verhogen met € 2.000,- per voertuig, vanwege de



grotere luchtkwaliteitsknelpunten in de vier grote steden. Betreffend advies is overgenomen en de subsidieregeling is momenteel in uitvoering bij AgentschapNL.

Ons college laat momenteel een actieprogramma opstellen met daarin een set maatregelen om de inzet van elektrische voertuigen als taxi aantrekkelijker te maken. De set zal naar verwachting bestaan uit de volgende maatregelen:

- het plaatsen van snelladers langs doorgaande wegen in Rotterdam-Zuid en het centrum, zodat de voertuigen in 30 minuten tijd de accu kunnen opladen;
- het bevorderen dat, al dan niet met behulp van bestaande subsidieregelingen, oplaadinstallaties - geen snelladers – in de omgeving van of op huisadressen van chauffeurs en taxicentrales;
- het bijdragen aan betere herkenbaarheid van de elektrische taxi's, bijvoorbeeld door stickers;
- het bijdragen aan extra en/of gezamenlijke communicatie;
- het aanbieden van advies bij de berekening van TCO (total cost of ownership) om de financiële haalbaarheid inzichtelijk te krijgen;
- het bieden van hulp bij het aanvragen van landelijke subsidies op voertuigen;
- onder de aandacht brengen van interessante aanbiedingen uit de markt, zoals interessante leaseconstructies van Athlon Car Lease en mogelijk geschikte voertuigen van Nissan Nederland.

In april zal het bovenbedoelde actieprogramma ter bespreking worden voorgelegd aan de taxibranche en de ondernemers van eerder genoemde initiatieven. Naar verwachting zal ons college het actieprogramma vervolgens half april kunnen vaststellen.

Vraag 2:

Hoe kijkt het college aan tegen de mogelijkheid om voertuigeisen te stellen aan chauffeurs die gebruik willen maken van de taxiplusplaatsen?

Antwoord:

Ons college werkt aan een hoogwaardig kwaliteitsproduct taxi. In nauw overleg met de taxibranche is daarom in februari 2010 het Rotterdamse taxikeurmerk (RTX) in het leven geroepen. De gemeente Rotterdam stimuleert het RTX voor taxi's door het beschikbaar stellen van standplaatsen-plus. Het RTX is een kwaliteitssysteem gericht op de dienstverlening door de taxichauffeur. Denk daarbij aan stratenkennis en sociale vaardigheden van de chauffeur. Ons college is van mening dat het standplaatsen-plus-systeem niet geschikt is voor het stellen van voertuigeisen. Ons college is van mening dat er een te groot risico is op het ontstaan van afbreuk van draagvlak voor het RTX binnen de taxibranche.

Vraag 3:

Ziet het college mogelijkheden om bij de afgifte van nieuwe vergunningen voortaan voertuigeisen te stellen om de oude vergunningen zo spoedig als mogelijk uit te faseren?

Antwoord:

In lijn met het antwoord op vraag 2 ziet ons college geen mogelijkheden om bij de afgifte van nieuwe vergunningen voortaan voertuigeisen te stellen en de oude vergunningen uit te faseren.



Vraag 4:**Wat is de huidige looptijd van parkeervergunningen voor keurmerktaxi's?****Antwoord:**

Ons college kan op aanvraag van houders van het door de Stichting Kwaliteitsverbetering Rotterdamse Taxi uitgereikte keurmerk voor taxichauffeurs een zogenaamde belanghebbendenvergunning verlenen. De belanghebbendenvergunning is geldig voor onbepaalde tijd.

Vraag 5:**Ziet het college mogelijkheden om aanvullende voertuigeisen te stellen aan de bestaande gebruikers van de taxiplusplaatsen buiten de bestaande vergunningen om? Zo ja, is het college voornemens om van deze mogelijkheden gebruik te maken?****Antwoord:**

Ons college is van mening dat de bestaande landelijke en het aanvullende lokale actieprogramma zoals benoemd in ons antwoord op vraag 1 de taxibranche voldoende faciliteiten bieden voor het ontplooiën van initiatieven om elektrische voertuigen in te zetten. Ons college ziet daarom geen aanleiding voertuigeisen te stellen aan de bestaande gebruikers van de taxiplusplaatsen buiten de bestaande vergunning om.

Inleidend tot vraag 6 wordt gesteld:

“Te denken valt aan een gefaseerde invoering van voertuigeisen gedurende enkele jaren om bestaande taxichauffeurs tijd te geven om over te schakelen. Bij het Centraal Station (en op andere opstellocaties met voldoende ruimte) kan gekozen worden voor een dubbele opstelstrook; één voor elektrische taxi's en één voor taxi's die (nog) rijden op fossiele brandstoffen. Door de taxi's van elkaar te scheiden staat er altijd een e-taxi vooraan en kunnen consumenten altijd bewust kiezen voor schoon taxivervoer. Bijkomend voordeel is dat een aparte opstelstrook voorzien kan worden van oplaadfaciliteiten, wat efficiënt gebruik mogelijk maakt. Tot het moment dat alle vergunninghouders elektrisch rijden heeft de e-rijder voordeel van zijn of haar eventuele keuze om sneller te innoveren en te investeren in een e-voertuig doordat hij/zij vooralsnog in de minderheid is en dus sneller vooraan staat. Dat laatste is een extra stimulans voor ondernemers om snel om te schakelen.”

Vraag 6:**Wil het college het gebruik van elektrische taxi's belonen door de e-taxirijders een speciale strook te gunnen, waardoor zij beloond worden voor hun voorsprong op fossiele rijders en consumenten de keuze hebben tussen fossiel vervoer en schoon e-vervoer? Zo nee, waarom niet?****Antwoord:**

Het creëren van aparte opstelstroken/opstapplaatsen voor elektrische taxi's bij bijvoorbeeld het centraal station ligt gevoelig binnen de taxibranche. De reden hiervoor is het mogelijke concurrentievoordeel wat kan ontstaan. Het college is echter zeer verheugd met het feit dat er een aantal taxiondernemers enthousiast is om elektrisch te gaan rijden. Het college wil dit graag ondersteunen en gaat in gesprek met de taxibranche om te komen tot branchebreed gedragen voorstellen waarop de herkenbaarheid van elektrische taxi's kan worden vergroot. Het onderzoeken van aparte opstelstroken bij bijvoorbeeld het centraal station is één van de mogelijkheden hiertoe.



In april zal ons college een bijeenkomst initiëren om met de verschillende initiatiefnemers uit de taxibranche in gesprek te gaan over het actieprogramma. Tijdens deze bijeenkomst zal samen met de initiatiefnemers worden onderzocht wat de meest strategische locaties zijn voor het plaatsen van oplaadpalen/snelladers. Daarnaast zal samen met de initiatiefnemers naar maatregelen worden gezocht om de zichtbaarheid van elektrische taxi's in het straatbeeld te vergroten.

Vooruitlopend biedt ons college op separate plekken in de stad laadpalen aan. Door in te zetten op oplaadpalen op separate plekken wordt niet alleen tegemoetgekomen aan de energiebehoefte bij straattaxi's, maar ook aan die bij taxi's die telefonisch worden besteld en bij het contractvervoer.

Inleidend tot vraag 7 en 8 wordt gesteld:

“Taxiondernemer Ype van der Molen heeft afgelopen jaar een plan ingediend om tussen de twee tunneldelen op het Weena een aparte taxistandplaats in te richten voor twintig elektrische taxi's van zijn bedrijf. Het uitgewerkte plan is door het college afgewezen. Het college liet weten geen aparte taxistandplaats te willen en zou vinden dat e-taxi's tussen andere taxi's in de rij moeten staan, waardoor consumenten in de praktijk dus geen vrije keuze hebben tussen een fossiele en een elektrische taxi. GroenLinks vindt net als het college dat het verstandig is om taxi's op één locatie te concentreren. Een eventuele aparte opstelstrook voor e-taxi's is desondanks een oplossing en een handreiking naar elektrische rijders. Zo'n opstelstrook zou in de ogen van GroenLinks overigens wel toegankelijk moeten zijn voor elektrische taxi's van alle bedrijven.”

Vraag 7:

Waarom is het plan van taxiondernemer Ype van der Molen voor een eigen taxistandplaats bij CS afgewezen zonder eerst met hem in overleg te gaan over alternatieven om elektrisch taxivervoer bij CS te faciliteren en te stimuleren?

Antwoord:

Het initiatief van de taxiondernemer Ype van der Molen is ons college bekend en hem is in enkele gesprekken meegedeeld dat ons college het initiatief zeer waardeert. Ons college heeft zijn voorstel niet afgewezen, maar aangegeven dat het plan van de heer Van der Molen in zijn oorspronkelijke vorm ruimtelijk niet is in te passen op het Weena. Tijdens het gesprek zijn kaders meegegeven waar de heer Van der Molen zijn plan nader op kan toespitsen.

De heer Van der Molen is één van de ondernemers die in april benaderd wordt voor een gesprek over de maatregelen uit het actieprogramma.

Vraag 8:

Is het college bereid om alsnog met de betreffende ondernemer en met onder meer RTC en andere ondernemers in gesprek te gaan over het creëren van een opstelstrook voor e-taxi's, bijvoorbeeld op de locatie Delftseplein? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het college is voornemens om in april in gesprek te gaan met eerdergenoemde ondernemingen, die met elektrische taxi's willen gaan rijden. Momenteel lijkt het plaatsen van twee snelladers in de stad de beste oplossing om de verschillende initiatieven van de grond te krijgen. Om een gelijk speelveld te creëren wil ons college medio april in overleg met alle vier de initiatiefnemers om de twee locaties van de snelladers en de eerder genoemde stimuleringsmaatregelen voor te leggen. Daarnaast zal samen met de



taxibranche, de mogelijkheden worden bekeken om tot een branchebreed gedragen voorstel te komen om de herkenbaarheid van elektrische taxi's te vergroten.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

Ph. F. M. Raets

A. Aboutaleb

