

Niet praten, maar



Wachten tot de eerste elektrische auto's op de markt komen? Niks daarvan. George Janssen, directeur van Prestige Taxicentrale wilde per 1 augustus met elektrische taxi's de weg op. 1 augustus werd het.

MAARTJE SMEETS



Waarom zou een ondernemer zich alle gedoe en investeringen op de hals halen om een project als GreenCab op te zetten?

“Mensen zullen blijven bewegen. Maar we kunnen niet doorgaan op de huidige manier. De gedachte achter dit plan is dus zowel ideologisch als economisch: Er is markt voor mobiliteit, maar het moet duurzamer. Hoe kun je daar als taxibedrijf op inspelen? Met dit project kunnen we onze CO₂-uitstoot omlaag brengen. Een taxi is voor mensen bovendien een heel laagdrempelige manier om kennis te maken met elektrisch rijden.”

Goed, je hebt een idealistisch idee als ondernemer. En dan, hoe vertaal je dat naar de praktijk?

“Wij hebben verstand van een taxibedrijf runnen, maar niet van laadpalen, laadinfrastructuur, onderzoek en monitoren en de elektrische auto's zelf. We zijn meteen partners gaan zoeken, die we hebben verenigd in een consortium (zie box). We zochten het hoog op, bij directies van bedrijven. In eerste instantie was de

houding wat afwachtend, onwennig: “Wat hebben die taxi-jongens te vertellen?” Als taxibranche kamp je altijd met een bepaald imago. Maar na onze presentatie was iedereen om. Probleem was dat het tot eind 2010 of 2011 zou duren voor de fabrikanten met de eerste elektrische modellen op de markt zouden komen. We hebben de boel behoorlijk onder druk gezet. We wilden voorkomen dat ons idee verzandde in alleen praten, daarom hebben we die harde deadline van 1 augustus 2010 gesteld.”

Waren de 190 medewerkers meteen enthousiast?

“Medewerkers zijn niet vanzelf gemotiveerd. We hebben een aantal groepsbijeenkomsten georganiseerd om het hoe en waarom van het plan uit de doeken te doen. We hebben een MBO2 opleiding opgezet voor taxichauffeurs, waar duurzaamheid een belangrijk onderdeel van is. Inmiddels volgen 66 mensen dat programma. Ze krijgen niet alleen achtergrondkennis over de elektrische auto's, maar leren ook dat die auto fluisterstil is. Je bent als bestuurder van een elektrische

doen



auto dus de ogen en oren van de andere weggebruikers. We laten de chauffeurs actief meedenken over bijvoorbeeld het laadsysteem en wat in de praktijk voor hen het beste werkt. Dat levert ons niet alleen de nodige kennis op, maar zorgt ook voor betrokkenheid bij het project.”

Is het kostbaar om een project als dit voor elkaar te krijgen?

“We hebben inmiddels 2,5 ton geïnvesteerd. De taxibranche is een zwaar concurrerende markt. Een taxi levert gemiddeld nog geen 30 euro omzet per uur op. Toen we vier maanden bezig waren, hoorden we geluiden over een subsidie voor ‘proeftuinen elektrisch rijden’. We hebben in onze organisatie iemand die zich daar ontzettend in heeft vastgebeten. Dat is ook wel nodig want ze vragen je het hemd van het lijf en willen alles tot op euroniveau doorgerekend hebben. Dat betekent dat je voortdurend de partners achter hun vossen moet zitten om met cijfers te komen. Uiteindelijk kregen we de volledige subsidie

“Als bestuurder van een fluisterstille elektrische auto ben je de ogen en oren van andere weggebruikers.”

toegekend. Daardoor konden we het project opschalen van 4 á 5 auto's, naar 20 á 25 auto's.”

Wanneer ga je verdienen aan deze groene taxi's?

“Als er veel ritten geboekt worden. Het feit dat we niet hoeven te tanken maakt een beetje verschil op de totaalprijs. De brandstofprijs maakt ongeveer 10 procent uit van de totale kostprijs. Met het MKB in de omgeving Utrecht hebben we 20 á 30 intentieverklaringen afgesloten, maar de boekingen stromen niet hard binnen. Het project loopt 2,5 jaar als proeftuin. Dan moet GreenCab als een aparte vennootschap op zichzelf kunnen staan.”

Is elektrisch rijden DE manier om Nederland duurzaam mobiel te maken?

“Elektrische wagens zijn daar onderdeel van, maar slim omgaan met ketens in het vervoer is heel belangrijk. Ik denk wel dat het aanbod van GreenCab het treinreizen kan stimuleren, want je bent in staat mensen van deur tot deur groen te vervoeren. We onderzoeken samen met de NS en Koninklijke Nederlands Vervoer de mogelijkheden om rond stations zones met vaste prijzen van 6, 9 of 12 euro aan te brengen.”

Zal de taxibranche snel warmlopen om elektrisch te gaan rijden?

“Het meest logisch is om eerst via de loonbedrijven zaken te veranderen, dat is wat betreft planning en organisatie het meest voor de hand liggend. Voor de vele zelfstandigen in de branche is elektrisch rijden pas aantrekkelijk als er voldoende oplaadpunten zijn. Ook is de aanschaf van een elektrische wagen duur, dus het zou mooi zijn als er een stimuleringsregeling voor de zelfstandige chauffeur zou komen. Voor het imago van de branche en voor de chauffeurs zelf is het denk ik goed als er meer elektrische taxi's komen. Het is een mogelijkheid je als taxichauffeur te onderscheiden en mede verantwoordelijkheid te dragen voor de wereld waarin we leven.” ■

George Jansen
030-2875050
info@prestigetaxi.nl



Wat levert het op?

Een gemiddelde taxi rijdt 67.000 kilometer per jaar. Als de hele taxibranche zou overstappen op elektrisch vervoer, bespaart dat 367 duizend ton CO₂ per jaar en 147 miljoen liter diesel. Elektrische taxi's zijn stil en zorgen dus voor minder geluidsoverlast. Prestige wil in 2012 tachtig procent van het wagenpark CO₂ neutraal te hebben.

Partners consortium GreenCab

Renault
Mitsubishi
Peugeot
Kyotolease
Stedin
Essent
Gemeente Utrecht
TNO automotive
Prestige taxicentrale

Uitleg proeftuinen

Het Proeftuinenprogramma wil elektrisch en hybride rijden en rijden op waterstof in de praktijk stimuleren. Hiervoor is 15 miljoen euro subsidie vrijgemaakt, 10 miljoen voor elektrisch en 5 miljoen voor waterstof. De proeftuinen moeten duidelijk maken welke innovaties toekomstperspectief hebben en op grote schaal geproduceerd kunnen worden.

De subsidies voor rijden op waterstof zijn nog niet toegekend. De aanvragen zijn inmiddels wel binnen en worden nu bestudeerd bij Agentschap NL. De aanvragen lopen uiteen van bussen tot vracht- en bestelauto's en mobiele werktuigen op waterstof. Voor rijden op waterstof is half zoveel subsidie vrijgemaakt als voor elektrische en hybride projecten. Projectleider Dick Appels van Agentschap NL: “Je ziet dat de overheid de beweging die zich nu voordoet op gebied van elektrisch en hybride rijden volgt en tegelijk ook aanjaagt. Waterstof is een ander transitiepad, dat in al het elektrische geweld een beetje op de achtergrond is geraakt.” Wereldwijd zijn echter zeker tien autofabrikanten bezig met de ontwikkeling van auto's met een brandstofcel. Volgens Appels is het logisch dat de ontwikkeling van hybride en elektrisch vervoer daaraan voorafgaat. Later kunnen brandstofcellen worden toegevoegd aan auto's met een elektromotor om de actieradius te vergroten.

De 9 proeftuinen hybride en elektrisch rijden:

- Cornelissen Transport BV - CityShopper elektrische stedelijke bezorgservice
- L.A.J. Duncker B.V. - Fijnmazige stadsdistributie met elektrische vrachtwagens voorzien van cryogene koelinstallatie
- Collect Car B.V. - Elektrische Greenwheelauto's in de G4
- Peter Appel Transport B.V. - Elektrisch bezorgen van levensmiddelen
- Prestige Taxicentrale - Prestige Greencab
- STEDIN - Aanschaf 75 elektrische en hybride voertuigen voor onderzoek belasting en voeding van elektriciteitsnet.
- Van Gansewinkel Groep - Proeftuin elektrische vuilniswagens
- Stichting Urgenda - Texel Gastvrij Elektrisch Vervoer - Opladen op Texel
- Ontwikkelingsmij Den Haag - Elektro-pool Haaglanden

Het programma Proeftuinen Duurzame Mobiliteit is onderdeel van de Innovatieagenda Energie. Op de website van Change Magazine vindt u de link naar deze Agenda.