



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER DE REGELGEVING
DIE GELDT VOOR TAXI'S**

Aanvrager	Initiatiefadvies
Verzoek ontvangen op	/
Uiteenzettingen	Uitstootvrije taxi's door Véronique Vanberg (Brussel Mobiliteit) 16/03/2026 Uitstootvrije taxi's in Brussel vanaf 2027 door Pierre Steenberghen (GTL – Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur) 16/03/2026 Ondersteuning van de taxisector bij de elektrificatie door Damien Sury (Leefmilieu Brussel) 16/03/2026
Bezorgde documenten	Presentaties van 16/03/2026
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	20/04/2026

Overeenkomstig het besluit van 22 februari 2024 betreffende de samenstelling en de werking van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, Hoofdstuk 4 Belangenconflict, artikel 7, onthouden de vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, van Leefmilieu Brussel en van het Gewestelijke Adviescomité voor de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur zich voor het advies.

CONTEXT

Oorsprong van het advies

De vertegenwoordiger van het Gewestelijke Adviescomité voor de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur binnen de commissie (“taxisector”) heeft de aandacht gevestigd op de moeilijkheden waarmee de sector wordt geconfronteerd naar aanleiding van de wijziging van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De wijziging van 12 december 2024 heeft de verplichting om nieuwe taxivergunningen toe te kennen aan uitstootvrije voertuigen uitgesteld¹ tot 1 januari 2027 (in plaats van 1 januari 2025, zoals oorspronkelijk voorzien in het besluit van 6 oktober 2022 betreffende de

¹“Uitstootvrije” taxi's zijn hetzij elektrische voertuigen hetzij waterstofvoertuigen.

subcategorieën van taxidiensten en de quota en tarieven die erop van toepassing zijn), zonder de uitzonderingen voor PBM-taxi's (personen met beperkte mobiliteit) erin op te nemen.

Regelgevend kader en milieu-impact

Op basis van de ANPR-gegevens vertegenwoordigen voertuigen met een "T"-nummerplaat (taxi's) 1% van de personenwagens die op een gemiddelde dag in Brussel rondrijden, maar 5% van de voertuigen die door de camera's worden waargenomen ("geflitst"). Het gaat dus om een relatief beperkt aantal voertuigen, dat echter zeer intensief wordt gebruikt. De oplegging van "nuluitstoot"-criteria voor alle nieuw ingeschreven voertuigen in 2027 – wat in de praktijk neerkomt op de elektrificatie van de sector – is interessant om een snelle impact op de luchtkwaliteit te hebben.

Het besluit van 6 oktober 2022 betreffende de subcategorieën van taxidiensten en de quota en tarieven die erop van toepassing zijn, voorziet in de quota van 190 vergunningen voor elektrische voertuigen en 50 vergunningen voor waterstoftaxi's.

In dit verband herinnert de commissie aan haar advies van 13/07/2022 over het ontwerpbesluit waarin:

- ze het belang benadrukte van een afdoend aanbod aan aangepaste taxi's opdat PBM's zich zelfstandig zouden kunnen verplaatsen;
- ze aanbeval niet in specifieke vergunningen te voorzien voor "uitstootvrije waterstoftaxi's", maar enkel in "uitstootvrije" vergunningen in het algemeen, aangezien beide technologieën lokaal geen uitstoot produceren, terwijl waterstoftechnologie aanzienlijk duurder en minder ontwikkeld is.

Afwijking voor aangepaste taxi's voor personen met beperkte mobiliteit

Artikel 4 van het besluit van 6 oktober 2022 betreffende de subcategorieën van taxidiensten en de quota en tarieven die erop van toepassing zijn, voorziet in een afwijking van de elektrificatieplicht voor PBM-taxi's. De ordonnantie van 12 december 2024, die de deadline voor de aanschaf van uitstootvrije voertuigen door taxidiensten verlegt naar 1 januari 2027, is deze uitzondering echter "vergeten". De technische beperkingen gelinkt aan de verlaging van het vloerpeil en de installatie van batterijen maken dat het aanbod van elektrische voertuigen die geschikt zijn voor rolstoelgebruikers momenteel nagenoeg onbestaande is.

De afwijking waarin het besluit van 2022 voorziet, was volledig gerechtvaardigd, met name om de beschikbaarheid van aangepaste taxi's op lange termijn te garanderen, aangezien ze worden ingezet door Taxibus, de dienst voor aangepast vervoer van de MIVB.

Brandstoffen en beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor taxi's

Naast de technologische maturiteit en de kosten die reeds in het advies van 2022 werden aangehaald, vormt het gebruik van waterstofvoertuigen ook een probleem omdat er geen waterstofstations aanwezig zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De dichtstbijzijnde stations bevinden zich in Zaventem en Halle.

In Brussel rijden 271 elektrische taxi's rond, wat neerkomt op 8,3% van het totale aantal taxi's. Dat is meer dan het quotum van 190 voertuigen dat in het besluit van 06/10/2022 werd vastgesteld.

Op basis van een studie van de VUB, Sweco en The New Drive² heeft de taskforce “Laadpalen”, waarin Sibelga, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit en vertegenwoordigers van de ministers van Leefmilieu en Mobiliteit zetelen, geoordeeld dat het aanbod aan publiek toegankelijke laadpalen volstaat om de elektrificatie van de sector mogelijk te maken (advies van de taskforce Laadpalen van 3 oktober 2024). De studie reikt cijfergegevens aan en wijst op het grote aantal publieke laadpunten in de openbare ruimte in Brussel (66,5 laadpunten/km², tegenover 46/km² in Amsterdam en 50/km² in Parijs). Er zijn momenteel 268 (ultra)snellaadpunten, wat neerkomt op ongeveer één per elektrische taxi.

De taxisector deelt dit standpunt niet en is van mening dat er onvoldoende snellaadpunten zijn, gezien de lange diensturen (vaak worden de voertuigen voor dubbele shifts ingezet) en het grote aantal chauffeurs dat in appartementen zonder laadinfrastructuur woont, waardoor het onmogelijk is de batterij 's nachts thuis op te laden en het opladen dus meestal moet gebeuren via publieke laadinfrastructuur. De sector zegt dat er in sommige andere steden speciaal voor taxi's bestemde snellaadhubs beschikbaar zijn, waardoor het aanbod aan snellaadpunten veel groter is. Bovendien vindt de sector de reële autonomie te beperkt om door taxi's te worden gebruikt.

Rendabiliteit en kostprijs van de elektrificatie

Verschillende verenigingen uit de taxisector zijn van mening dat de elektrificatie van nieuwe voertuigen die vanaf 2027 als taxi worden ingeschreven, niet realistisch is gezien de hoge kostprijs van elektrische voertuigen die geschikt zijn voor taxidiensten. De Brusselse taxisector stelt ongeveer 8.000 actieve taxichauffeurs tewerk. De tariefbeslissingen die in december 2022 in werking zijn getreden (1,50 euro/km voor ritten uitgevoerd via platformen) hebben de rendabiliteit aanzienlijk verlaagd.

Uit de studie van de VUB, Sweco en The New Drive over elektrische voertuigen blijkt echter dat, zowel voor ondernemingen als voor zelfstandigen, en voor alle geanalyseerde voertuigcategorieën (Standaard, Premium en Minibus), batterij-elektrische voertuigen (BEV's) vandaag al een lagere total cost of ownership (TCO) hebben (rekening houdend met de investeringskosten voor laadinfrastructuur) dan hun thermische equivalenten. BEV's zijn dus (in 2023) al financieel voordeliger. Een reeks goede praktijken kan deze TCO nog verder verbeteren, met name het gebruik van private laadpunten of laadpunten in stelplaatsen, de installatie van zonnepanelen en/of eventuele bevoorrechte partnerschappen met private operatoren.

Andere regelgevende aspecten: reservevoertuigen en rijbewijs

De taxisector vraagt een uitzondering op de toepassing van de “nuluitstoot”-criteria voor reservevoertuigen en vervangvoertuigen van het type RV die worden gehuurd, zodat deze na 2027 verder kunnen worden gebruikt indien zij vóór die datum werden ingeschreven. Zonder een dergelijke uitzondering zou elk defect of elk ongeval de exploitatie onmogelijk maken.

Een ander regelgevend aspect betreft de omzetting in Belgisch recht van de Europese regelgeving inzake het rijbewijs, die houders van een rijbewijs B voortaan toelaat uitstootvrije voertuigen tot 4,25 ton te besturen om rekening te houden met het gewicht van de batterijen. Dit is bijzonder relevant voor elektrische taximinibussen en PBM-voertuigen.

² studie van de VUB, Sweco en The New Drive (Nota evaluatiekader laadinfrastructuur en TCO -total cost of ownership- taxisector Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2024 (Update februari 2025))

ADVIES

De commissie vraagt een herziening van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de uitzondering voor taxivoertuigen die zijn aangepast voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) erin op te nemen. Het aanbod aan aangepaste elektrische PBM-voertuigen blijft zeer beperkt; een expliciete uitzondering blijft noodzakelijk om de continuïteit van het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit te waarborgen.

Deze herziening van de ordonnantie kan bovendien de gelegenheid bieden om in een uitzondering te voorzien voor reserve- en vervangvoertuigen na 2027 en om de vergunningen voor waterstofvoertuigen om te zetten in vergunningen voor batterij-elektrische voertuigen.

De commissie benadrukt de noodzaak om de ontwikkeling van laadinfrastructuur verder te zetten, in overleg met de taxisector, en daarbij een onderscheid te maken tussen normale laadpunten en snellaadpunten (die nuttig zijn voor professioneel gebruik). De commissie vraagt om de dialoog tussen de taxisector en de administraties Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel voort te zetten, om de transitie naar elektrische aandrijving te vergemakkelijken met naleving van het door de ordonnantie vastgelegde tijdschema. In dat kader stelt zij voor dat:

- Leefmilieu Brussel de TCO-analyse voor de taxisector bijwerkt door de opmerkingen van de sector over de studie erin te verwerken, de hypothesen bijwerkt (in het bijzonder de aankooprijzen en de brandstoffen) en deze voorlegt aan de adviesraad voor taxi's en aan de GMC;
- de taxisector zijn behoeften inzake laadpalen, bijvoorbeeld in de nabijheid van de woonplaats van chauffeurs die op korte termijn een elektrisch voertuig zullen aanschaffen of in zones met een hoge vraag, overmaakt aan Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel, zodat Sibelga en het gewest aan deze zones prioriteit kunnen geven bij de uitrol van laadinfrastructuur.