BZO tankstations E-LAAD

POSITION-PAPER

Toekomst tank- en laadinfrastructuur hoofdwegennet NL

Fotocredits: BZO Tankstations

Intro

Nederland heeft een dicht netwerk van circa 235 tankstations langs het hoofdwegennet (HWN). De huurrechten op deze locaties worden op basis van een convenant tussen de rijksoverheid en de oliemaatschappijen, sinds 2002 verdeeld via jaarlijkse veilingen. Dit convenant is in 2023 geëindigd en de rijksoverheid is bezig om een nieuw uitgiftebeleid te formuleren voor het voorzieningenniveau langs het HWN.

Door toekomstige elektrificatie van het wegverkeer is daarbij het probleem ontstaan hoe de functies ‘tanken’, ‘laden’ en ‘shops’ op een verzorgingsplaats moeten worden ingericht én verdeeld. Dit is een probleem omdat ‘de oliemaatschappijen’ met hun bestaande posities langs het HWN wel zijn geïnteresseerd om te investeren in de groeimarkt ‘laden’ terwijl de partijen die zich alleen richten op ‘laden’ geen interesse hebben om actief te zijn in de (krimp)markt ‘tanken’.
Het ministerie van I&W is voornemens om dit dilemma op te lossen door in de toekomst per verzorgingsplaats aparte kavels uit te geven voor ‘tanken met shop’ en ‘laden met shop’. De twee separate kavels dienen dan door verschillende partijen te worden gehuurd en geëxploiteerd. Dit standpunt krijgt vanuit een deel van de markt -niet geheel ten onrechte- de nodige kritiek.

In dit position-paper wordt een alternatieve oplossingsrichting bepleit.

Dit position-paper geeft de ongevraagde en onafhankelijke visie van BZO Tankstations op de onderhavige kwestie weer. Dit position paper is in eigen beheer en zonder opdracht opgesteld en heeft uitsluitend tot doel een constructieve bijdrage aan de discussie te leveren.

BZO Tankstations heeft met geen van de partijen die betrokken zijn bij de herinrichting van de voorzieningenstructuur langs het HWN een financiele of organisatorische relatie.

BZO tankstations E-LAAD

Verzorgingsplaatsen(VZP)

VZP'en zijn openbare terreinen van Rijkswaterstaat, langs het HWN en ingericht om de weggebruiker een comfortabele reis te kunnen bieden. Je kunt er (kort) rusten en op de meeste tanken, laden, iets eten en/of drinken en een sanitaire stop maken.

Daarnaast bieden VZP'en parkeervoorzieningen voor vrachtwagens, hoewel ze daar veelal qua grootte en voorzieningen onvoldoende op zijn ingericht.

Rijkswaterstaat zorgt via vergunningen voor een veilige en doelmatige inrichting van verzorgingsplaatsen. Het Rijksvastgoedbedrijf verzorgt op haar beurt de verhuur van de grond en daaraan gekoppelde private exploitatie van de voorzieningen.

Fotocredits: Rijksvastgoedbedrijf

Tanken langs HWN: afnemend marktaandeel

Aan de mogelijkheid om langs het HWN te kunnen tanken wordt door RWS van oudsher groot belang gehecht. ‘Droogvallers’ belanden op de vluchtstrook en dat is gevaarlijk en dus ongewenst.

Ondanks een groei van het aantal wegvoertuigen op de Nederlandse markt is de totale volumeomzet van de tankstations langs de rijkswegen die onder de werking van de Benzinewet(1) vallen over de periode 2008 tot 2022 teruggelopen van 1,64 miljard naar 0,78 miljard liter(2).Een daling van meer dan 50%. Dit volume werd gerealiseerd op circa 250 tankstations in 2008 teruglopend naar 235 in 2022. Het gemiddelde volume op de rijkswegstations daalde in de periode 2008-2022 van circa 6,5 miljoen liter naar circa 3,3 miljoen liter. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de ‘spread’ in het volume tussen de tankstations langs de rijkswegen naar verwachting groot is.

Bij de daling over 2020-2022 zullen corona en de lockdown maatregelen een rol hebben gespeeld. In het laatste pre-coronajaar 2019 lag het totale volume van de rijkswegstations echter al bijna 30% lager dan 2008. Het totale landelijke volume motorbrandstoffen ten behoeve van het wegverkeer lag in 2019 12% lager dan in 2008(3) .

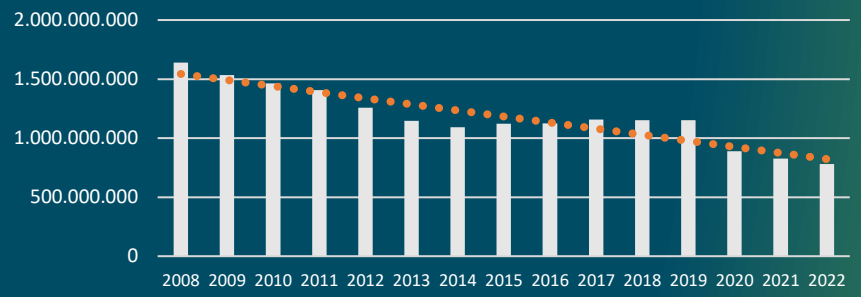
De conclusie is dat tankstations langs het HWN de afgelopen 10 jaar substantieel marktaandeel hebben verloren. Een verklaring hiervoor kan zijn dat gedurende deze periode het prijsverschil met de (onbemande) tankstations langs het onderliggende wegennet (OWN) fors is toegenomen. Dit prijsverschil bedraagt blijkens het onderzoeksrapport van Impulseconomen thans € 0,13 tot € 0,17 /liter. Voor veel prijsbewuste ‘privé-rijders‘ meer dan voldoende om alleen nog in noodgevallen bij de tankstations langs de rijkswegen te tanken. De zakelijke rijders stappen als eerste over op volledig elektrisch of mijden de dure rijkswegstations op aanwijzing van de leasemaatschappijen.

(1) Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen

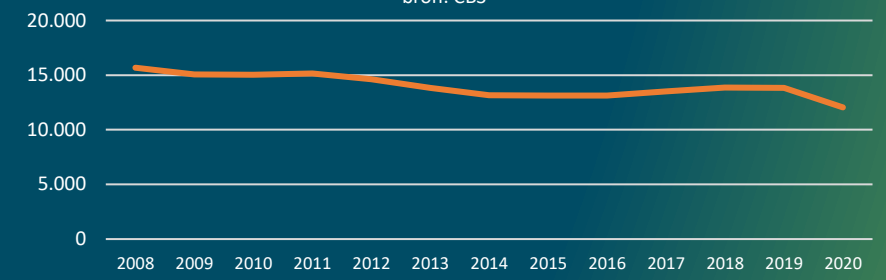
(2) Informatie verstrekt door het Rijksvastgoedbedrijf naar aanleiding van een door BZO Tankstations ingediend WOO-verzoek.

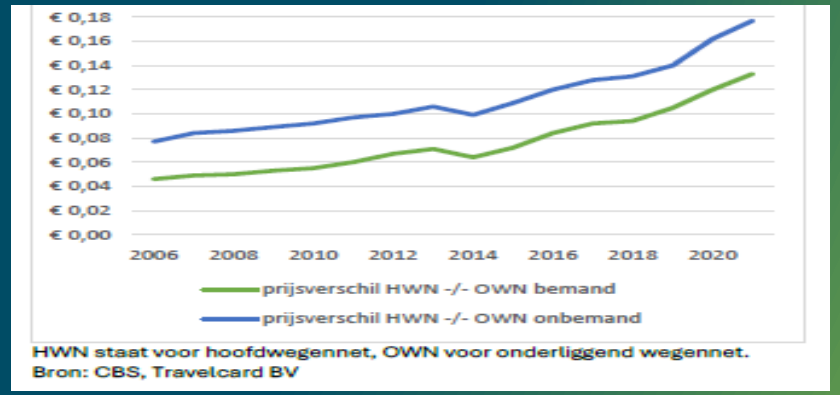
(3) 15,6 MRD lt. in 2008 tegenover 13,8 MRD liter in 2019 (bron: CBS).

Volumeomzet tankstations rijkswegen
Bron: Rijksvastgoedbedrijf



Totale volume motorbrandstoffen NL markt (xMLN liter)
bron: CBS





HWN staat voor hoofdwegennet, OWN voor onderliggend wegennet.
Bron: CBS, Travelcard BV

Grafiek afkomstig uit het rapport ‘Vraag en aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen’ Impulseconomen mei 2022 i.o.v. Min I&W

Trend tankstations HWN: Meer horeca minder brandstoffen

Fotocredits: GoogleStreetview

Drukte op de parkeerplaatsen voor shopbezoek en lege opstelplaatsen bij pompeilanden.

Fotocredits: Shell

Laden langs HWN: sterk stijgende laadbehoefte

Door de stijgende elektrificatie zal de energievraag door het wegverkeer sterk gaan verschuiven. Een realistisch scenario is dat binnen 15 jaar (2035~2040) in het wegverkeer het aandeel elektrische energie groter is dan het aandeel fossiele motorbrandstoffen.

De laadbehoefte van elektrische auto's wordt in belangrijke mate verdeeld tussen thuis-, werk-, publiek- en snellaadpunten. De prognose van E-laad is dat in deze laadmix het snelladen in 2030 goed is voor circa 10% van de totale laadbehoefte(1).

Volgens de prognoses van TNO(2) zal in 2030 circa 67% van de snellaadvraag gebonden zijn aan het gebruik van het HWN. De behoefte aan snelladers op VZP'en in 2030 is door TNO berekend op circa 3.000 snellaadpunten voor lichte voertuigen en 115 voor zware voertuigen. De ramingen van TNO komen redelijk overeen met scenario-analyse van bureau APPM(2). Volgens prognoses van E-laad zal laden op VZP'en tot 2035 hoofdzakelijk door personenauto's gebeuren. Na 2035 wordt een snellere groei van de vermogensvraag door E-trucks verwacht.

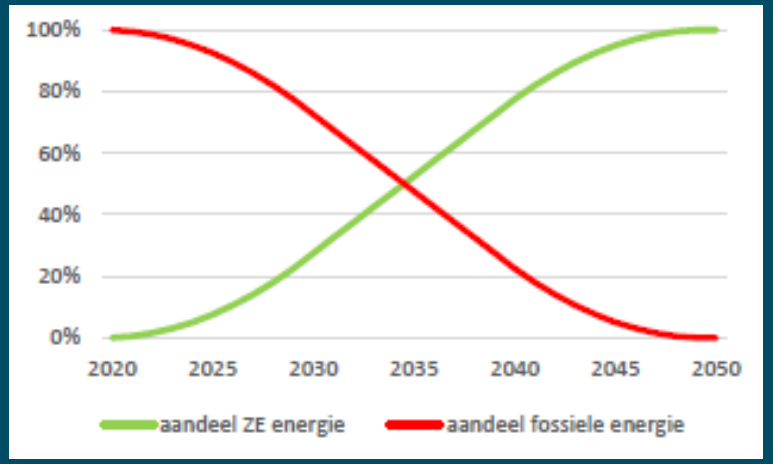
Belangrijkste knelpunten om in de laadbehoefte op VZP'en te kunnen voorzien zijn de netcapaciteit en de beschikbare ruimte op de VZP'en. Met de zogeheten 'Stopcontacten op Land'(4), een soort energyhubs op een VZP, kan mogelijk worden voorkomen dat de netbeperkingen een bottleneck worden. De beschikbare ruimte op de VZP is problematisch en wordt mede bepaald door de aanwezigheid van de functie 'tanken' en kan een significante beperking zijn van het aantal mogelijke snelladers. APPM voorziet dat door ruimtegebrek op de VZP'en in 2030 een tekort van ruim 1.000 snelladers kan ontstaan.

(1) Regulier en netbewust laden Outlook laadprofielen personenauto's Elaad januari 2023. Vergelijkbare uitkomst in nationale laadonderzoek 2023 van Verenging EV-rijders

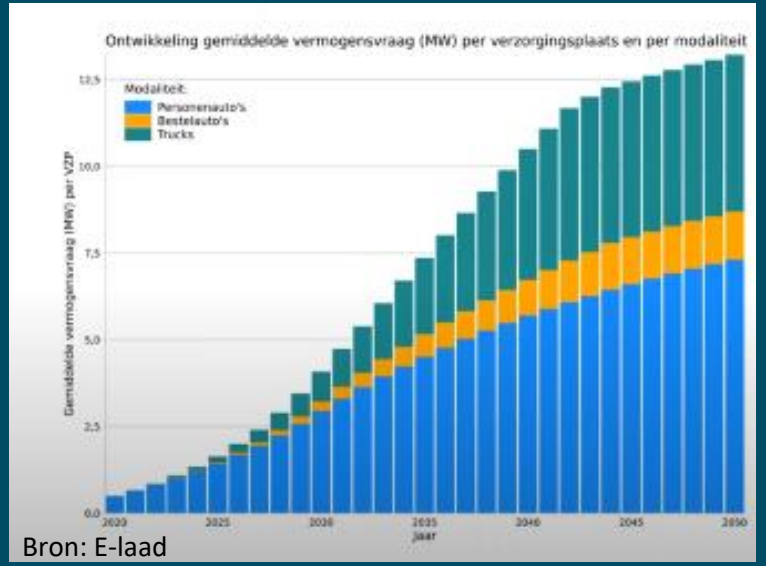
(2) TNO rapport Behoefte aan infrastructuur voor alternatieve energiedragers voor mobiliteit in Nederland (2019)

(3) Studie 'Laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen' (april 2021). APPM, Qirion en Pels Rijcken

(4) https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@109535/stopcontact-land-ongewenste-effecten/



Bron: Vraag en aanbod van voorzieningen op verzorgingsplaatsen Impulseconomen



Bron: E-laad

Transitie VZP en nieuw voorzieningenbeleid

Het transitievraagstuk van de VZP'en en het noodzakelijke nieuwe voorzieningenbeleid wordt door het Ministerie van I&W in belangrijke mate benaderd vanuit de premisse dat de functie 'tanken' als een blijvende noodzakelijkheid is en daarmee als een gegeven moet worden beschouwd.

Op twee punten wordt het formuleren van het nieuwe voorzieningenbeleid hierdoor gecompliceerd:

I. Verdelingsvraag

Er is sprake van een asymmetrie tussen de 'fossiele' partijen uit de 'tankstationmarkt' en de partijen die zich uitsluitend richten op 'laden'. Laatst genoemden hebben om meerdere reden geen interesse en belang om actief te worden in de markt voor 'tanken' terwijl de partijen uit de 'tankmarkt' wel in de laadmarkt actief willen worden. Om partijen uit de laadmarkt toegang te geven tot de concessies op VZP'en wordt voorgesteld om aparte laad- en tankkavels uit te gaan geven met ieder een eigen shop(1). Als overgangsmaatregel mogen de bestaande partijen langs het HWN thans in principe geen snelladers meer bij plaatsen(2).

II. Ruimtevraag op de VZP

Om de noodzakelijke snellaadinfrastructuur in te passen in de bestaande situaties op VZP'en ontstaan complexe ruimtelijk afwegingen tussen tanken, laden, shop-horeca, parkeren, groen en eventueel ook plaatselijke energieopwek. De bestaande tankfaciliteiten op VZP'en leggen vaak een aanzienlijk beslag op de beschikbare ruimte en beperken daarmee de inpasbaarheid van nieuwe laadfuncties.

(1) Verzorgingsplaatsen van de toekomst: Verkenning van verdelingsmethodes | Radicant Economics Maart 2022

(2) Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 16 december 2022, tot vaststelling van een tijdelijke beleidsregel inzake de toepassing van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken op elektrische laadpunten op verzorgingsplaatsen

Fotocredits: Gridserve

STANDPUNT BZO TANKSTATIONS

NIEUW VOORZIENINGENBELEID HWN

Er is vanuit het oogpunt van de behoefte van de consument de komende 20 jaar geen noodzaak meer tot het in standhouden van de fijnmazige tankinfrastructuur langs het HWN. De noodzaak tot de ontwikkeling van een adequate snellaadinfrastructuur dient niet te worden belemmerd of beperkt door tankvoorzieningen. De functie ‘tanken’ kan de komende 20 jaar langs het HWN in principe worden uitgefaseerd.

Een nieuw concessiesysteem dat alleen betrekking heeft op de gecombineerde functies ‘laden’ en ‘shop/horeca’ resulteert in VZP’en met een toekomstbestendige ’full electric forecourt’ met horeca- en convenience voorzieningen die volledig aansluiten bij de wensen van de (laad)consument.

Een uitgiftemethodiek die niet ééndimensionaal gericht is de factor “prijs”, zoals de huidige tankstationveilingen, maar wordt gemodelleerd volgens het model van de “Economisch Meest Voordelige Inschrijving”(EMVI) via gunning op de beste prijs / kwaliteitverhouding biedt meer waarborgen voor een kwalitatief hoogstaande invulling van het toekomstige voorzieningenniveau.

Aanvullende kanttekeningen

- Nieuwe concessies die uitsluitend betrekking hebben op ‘laden met shop/horeca’ zijn interessant voor de marktpartijen uit zowel de ‘tankmarkt’ als de ‘laadmarkt’. Mitigerende maatregelen om de bestaande asymmetrie tussen partijen uit de tank- en de laadmarkt te corrigeren, zoals de uitgifte van separate tank en laadkavels, zijn dan overbodig. Het vereenvoudigd het voorzieningenbeleid aanzienlijk.
- De gecombineerde concessie van ‘laden’ plus ‘shop/horeca’ biedt marktpartijen de mogelijkheid om met de goed renderende shop- horeca-activiteiten de (mogelijk) in de in de beginperiode (2025-2035) minder renderende laadactiviteiten te compenseren en een acceptabele businesscase te realiseren.
- In het geval door het ‘uitsterfbeleid’ de tankvoorzieningen langs een bepaald snelwegtracé ontoereikend worden geacht (bijvoorbeeld bij onderlinge afstand > 50KM) kan een “concessiehouder-2.0” worden verplicht om te voorzien in een (onbemand) tankstation als een soort noodvoorziening. Deze zijn tegen betrekkelijk geringe kosten inpasbaar op locaties waar nu snellaadvoorzieningen zijn (de “Fastned-locaties”).
- De volume motorbrandstoffen dat vrijkomt bij de geleidelijk opheffing van bestaande tankstation versterkt in de krimpende markt de overblijvende tankstations en de tankstations langs het onderliggende wegennet.
- De “concessie-2.0” met een enkele concessiehouder op een VZP vereenvoudigd de exploitatie van het bij de toekomstige grote vermogensvraag op een VZP noodzakelijke ‘Stopcontact-Op-Land; de door Rijkswaterstaat en de netbeheerders op de VZP voorziene directe aansluiting van de VZP op het hoogspanningsnet[1] .
- De bestaande (ondergrondse) tankinfrastructuur op een VZP wordt bij een concessie NG ontmanteld. Bij verwijdering van het ondergrondse tankpark zal in veel gevallen aan de inritzijde van het voormalige tankstation ruimte ontstaan om de ‘forecourt’ uit te breiden met snelladers. Bestaande luifelconstructies en shopgebouwen kunnen gehandhaafd blijven en conform de huidige veilingpraktijk tegen opstalwaarde worden overgedragen aan een opvolgende huurder/exploitant.

[1] Verkenning Stopcontact op land: als niets doen tot ongewenste effecten leidt… - Duurzame mobiliteit (rwsduurzamemobiliteit.nl)

Meer informatie?

BZO Tankstations

Wiebe H. Alzerda Winkel

E alzerdawinkel@bzo-tankstations

W bzo-tankstations.nl

Publicatiedatum: 8 november 2023