



Tankstations in transitie

Kansen in services en nieuwe energie richting 2035

November 2019

Berenschot

Tankstations in transitie

Kansen in services en nieuwe energie richting 2035

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	6
2. Het tankstation anno 2019	10
2.1 Inleiding	11
2.2 De sector	11
2.3 Eigendom en exploitatie	13
2.4 Brandstoffen	13
2.5 Consumentenvoorkeuren tankstations	16
2.6 Retailfunctie van tankstations	16
2.7 Diverse typen tankstations	20
3. Trends en ontwikkelingen	22
3.1 Inleiding	23
3.2 Mobiliteit	24
3.3 Energietransitie	27
3.4 Retail	30
3.5 Kans- en impactanalyse van trends en ontwikkelingen	33
4. De ontwikkeling van het wagenpark richting 2035	34
4.1 Inleiding	35
4.2 Impact op brandstofverbruik	38
4.3 Laadinfrastructuur	40
4.4 Kanttekeningen bij de scenario's	42
4.5 Het laadgedrag van de toekomst- drie mogelijke perspectieven voor het tankstation	44
5. Nederlandse tankstations in 2035	48
5.1 Algemene conclusies	49
5.2 Conclusies per type tankstation	50
Bijlage I: aannames scenario's	53



Voorwoord VNPI

Het tankstation is een essentieel onderdeel voor iedereen die autorijdt. Tanken is vanzelfsprekend voor wie niet langs de kant wil stilvallen. De wereld van het tankstation staat aan de vooravond van een ingrijpende verandering. Een verandering die de sector verwelkomt en die past in een al eerder ingezet pad.

Het kabinet streeft ernaar dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos moeten zijn. Met de opkomst van elektrisch rijden kan de automobilist andere keuzes gaan maken. Want laden van stroom hoeft aan minder stringente milieu en veiligheidseisen te voldoen dan tanken of vullen van autogas. De stroom voor de elektrische auto wordt dan ook op allerlei mogelijke manieren aangeboden: aan de stoep, bij het werk, op de eigen oprijlaan. En ook andere ondernemers als wegrestaurants en supermarkten bieden laadfaciliteiten aan. Kortom: met laden verliest het tankstation het bijna monopolie dat het met tanken en vullen heeft op energie voor vervoer.

Tegelijkertijd bieden tankstations meer dan alleen brandstof. De automobilist weet het station ook te vinden voor een vergeten boodschap, een snelle maaltijd of om een bloemetje te scoren voor de verjaardag van oma. De stations zijn een verzameling van winkel, horeca en aanvullende diensten: het zijn complete retailondernemingen, passend in de moderne tijd van 24/7. De consument is op zoek naar snel, lange openingstijden en makkelijk bereikbaar. Die markt vraagt sluit bij uitstek aan op de kracht van het tankstation, die er altijd op is gericht om de klant met een minimum aan vertraging met een gevulde tank en buik weer op weg te helpen.

Zeker wie wel eens in buitenland tankt, zal zijn opgevallen dat het Nederlandse tankstation er toch wel anders uitziet dan veel van de tankstations over de grens. Ondernemers in Nederland zijn al eerder overgestapt naar een full-service aanbod, daar waar de klant daar behoefte aan heeft. En daar waar de klant vooral goedkoop wil tanken, zie je vooral onbemande tankstations.

Daarmee heeft het tankstation ook te maken de verandergolf die de winkelstraat overspoelt. Hoe mensen kopen is volop in beweging, ingegeven door de mogelijkheden van digitalisering en de behoeften van de klant naar snel, service en gezond. Een voorbeeld van de 'retailtransitie' is het vervagen van het onderscheid tussen winkel en restaurant in allerlei hybride vormen. Dit raakt de shop van de het tankstation en die verandering is al zichtbaar waar het tankstation meer van winkel naar horeca beweegt.

Het tankstation heeft zo met twee transitie te maken, die allebei een bepalende invloed hebben op de toekomst van het tankstation. Gezien de grote mate aan onzekerheid die met al deze verandering gepaard gaat, heeft de VNPI als belangenbehartiger van de uitbaters van tankstations aan Berenschot gevraagd deze outlook voor het Nederlandse tankstation in 2035 te maken. Het is (voor zover wij weten) de eerste nationale outlook voor tankstations in de wereld.

De VNPI neemt de analyse en handreikingen die uit deze outlook komen ter harte. Nederlandse tankstations zijn bij uitstek goed gepositioneerd om ook deze verandering aan te grijpen om op de wensen van de klanten in te spelen. Daarbij spelen de tankstations een essentiële rol in het realiseren van snellaadinfrastructuur om de omslag naar elektrisch rijden kunnen ondersteunen.

De VNPI zal dit rapport aangrijpen om gezamenlijk met BETA (Belangenvereniging Tankstations) het toekomstige tankstation als energielocatie voor alle soorten auto's onder de aandacht brengen. Het is belangrijk dat de opstellers van regionale energie-strategieën deze mogelijkheden benutten om de eigen ambities te realiseren. Door de bestaande tankstations te benutten, kunnen duurzaamheidsambities tegen laagst mogelijke maatschappelijke kosten worden gerealiseerd.

Erik Klooster
Directeur

1

Inleiding

Tankstations in transitie

Tankstations zijn retailondernemingen, die nauw verbonden zijn met automobilititeit. Transitie in mobiliteit en energie veranderen hoe we ons verplaatsen. Tegelijkertijd verandert het consumentengedrag in de retail, zoals de behoefte aan snelheid, beleving en duurzaamheid.

Tankstations zullen door deze transitie waarschijnlijk sterk worden beïnvloed; als essentiële, ondersteunende schakels in het huidige (auto)mobiliteitssysteem, dat voor een belangrijk deel van motorbrandstoffen afhankelijk is. Maar ook als pleisterplaats onderweg waar reizigers snel en gemakkelijk een broodje of een boodschap kunnen halen.

De Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI) vertegenwoordigt als brancheorganisatie een aantal belangrijke eigenaren van tankstations. De VNPI wil samen met haar leden anticiperen op de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en retail en heeft Berenschot gevraagd deze in een outlook in beeld te brengen. Hierbij maken we een branchebrede inschatting van de invloed van de ontwikkelingen op de marktomgeving van tankstations. Vervolgens vertalen we dit naar een beeld van Nederlandse tankstations in de toekomst.

Als richtjaar voor deze outlook hanteren we 2035. Dit omdat we verwachten dat de gevolgen van een aantal van de ontwikkelingen die we nu zien opkomen dan enigszins

uitgekristalliseerd zijn. Tegelijkertijd is 2035 ook niet zo ver weg dat de outlook *science fiction* wordt; de termijn van vijftien jaar is – hoewel best lang – overzichtelijk genoeg om beredeneerde inschattingen te kunnen maken over de toekomst van het tankstation. Inschattingen die voldoende onderbouwd zijn om als basis voor het strategische gesprek over de toekomst van het tankstation te kunnen dienen.

LEESWIJZER

Deze outlook is als volgt opgebouwd. Allereerst wordt er in hoofdstuk twee een beeld geschetst van het tankstation anno nu. Hoeveel zijn er? Waar staan ze? Wat voor soorten tankstations zijn er en welke producten en diensten bieden ze aan? Vervolgens worden er in hoofdstuk drie belangrijke trends en ontwikkelingen, die invloed hebben op tankstations, op het gebied van mobiliteit, energietransitie en retail beschreven. Daarna wordt de ontwikkeling van het wagenpark richting 2035 uitgewerkt in hoofdstuk vier in twee scenario's. Hierbij plaatsen we een aantal kanttekeningen en onzekerheden bij deze scenario's, op basis waarvan we drie mogelijke toekomstperspectieven uitwerken voor het laadgedrag in Nederland. In hoofdstuk vijf trekken we op basis van de scenario's en de toekomstperspectieven een aantal conclusies ten aanzien van de ontwikkeling van tankstations richting 2035.

Belangrijkste conclusies

- Het aantal tankstations in Nederland is in 2035 afgenomen.
- Waterstof wordt gebruikt door het bedrijfsvervoer.
- De concurrentie voor tankstations op het gebied van energieverkoop is toegenomen door het laden van EV. Bijna alle ondernemers waar de consument parkeert kunnen laadpalen plaatsen. Nieuwe concurrenten zijn bijvoorbeeld hotelketens en retailformules.
- Locatie en ondernemerschap zijn van groter belang dan ooit.
- De ruime openingstijden en strategische locaties van tankstations bieden de mogelijkheid om in te spelen op de 24/7/365-consumptiebehoefte van consumenten.
- Tankstations zijn divers; van Energie & Service Hubs tot onbemande tankstations puur gericht op motorbrandstoffen.
- Er is meer diversiteit in het aanbod van tankstations. Naar verwachting wordt meer gebruik gemaakt van partnerschappen om nieuwe businessmodellen vorm te geven. Dit kan zowel op gebied van retail, services als mobiliteit.
- Door technologische ontwikkelingen zijn er onbemande shops en andere onbemande bedrijfsonderdelen, gericht op snelheid en gemak.
- Personeel wordt vooral – zichtbaar voor de consument – ingezet voor service en beleving.
- De balans in de omzetverhouding tussen brandstof en retail/services is omgeslagen naar een groter aandeel voor retail/services.
- Door het benutten van digitalisering en data zal er een gericht aanbod gecreëerd worden, passend bij de persoonlijke voorkeuren van consumenten, en persoonlijker worden gecommuniceerd.

In 2035 bestaat circa 40% tot 70% van het wagenpark voor personenvervoer uit elektrische auto's, uitgaande van 60% tot 100% nieuwverkoop van elektrische auto's in 2030.

In 2035 is de verwachte verhouding qua omzet uit retail & services en verkoop van brandstof 60% - 40%.

In 2035 is de verhouding tussen motorbrandstoffen en alternatieve energie-dragers (elektriciteit, LPG, CNG, overig/onbekend) naar verwachting 30 - 70% op basis van 100% nieuwverkoop van elektrische auto's in 2030. Uitgaande van 60% nieuwverkoop elektrische auto's in 2030, zal de verhouding 57 - 43% zijn in 2035.

Het verbruik van elektriciteit voor vervoer zal in Nederland toenemen van circa 0,5 TWh in 2018 tot 8,9 - 14,7 TWh in 2035.

2

Het tankstation anno 2019

Tankstations in transitie



2.1 INLEIDING

Het tankstation is herkenbaar en prominent aanwezig in het huidige straatbeeld. In stad en dorp, langs provinciale wegen en aan de snelweg; er is in Nederland een sterk netwerk aan locaties waar men 24/7/365 terecht kan om brandstof te tanken.

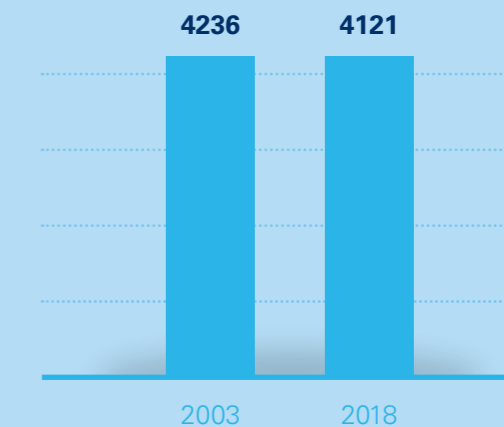
Tankstations verkopen tegenwoordig niet alleen traditionele brandstoffen, zoals benzine en diesel, maar ook duurzame brandstoffen zoals (Bio)CNG, (Bio)LNG, waterstof en elektriciteit. Een tankstation is bovendien in veel gevallen meer dan alleen een plaats om de auto te vullen met brandstof. Vaak zijn tankstations voorzien van openbare sanitaire voorzieningen en een winkel waar eten, drinken, rookwaar, autobenodigdheden en andere benodigdheden voor onderweg kunnen worden gekocht. Bovendien vervullen enkele tankstations een sociale functie; het zijn ontmoetingsplaatsen waar mensen samen komen. Ook dienen tankstations steeds meer als ontspannings- of werkplek om de tijd tussen afspraken te overbruggen.

In dit hoofdstuk geven we een dwarsdoorsnede van de sector. We gaan in op de ontwikkeling van de sector de laatste jaren, beschrijven de verschillen tussen soorten tankstations en gaan in op het aanbod van tankstations. We introduceren een drietal typologieën die we gebruiken om onderscheid te maken tussen verschillende soorten tankstations.

2.2 DE SECTOR

Bij tankstationbedrijven werkten in 2017 ongeveer 15.000 medewerkers. Naar verwachting ligt dit aantal in 2019 nog steeds op dit niveau. Binnen de branche zijn ruim 720 werkgevers actief, met gemiddeld rond de 21 medewerkers per werkgever. De gemiddelde omvang van het dienstverband is de laatste jaren vrij stabiel en ligt rond de dertig uur per week. Het percentage vrouwelijke medewerkers is ongeveer 60%¹⁾. Het aantal tankstations in Nederland ligt de afgelopen jaren stabiel rond de 4.000. In totaal telt Nederland eind 2018 4.121 tankstations.

AANTAL TANKSTATIONS IN NEDERLAND

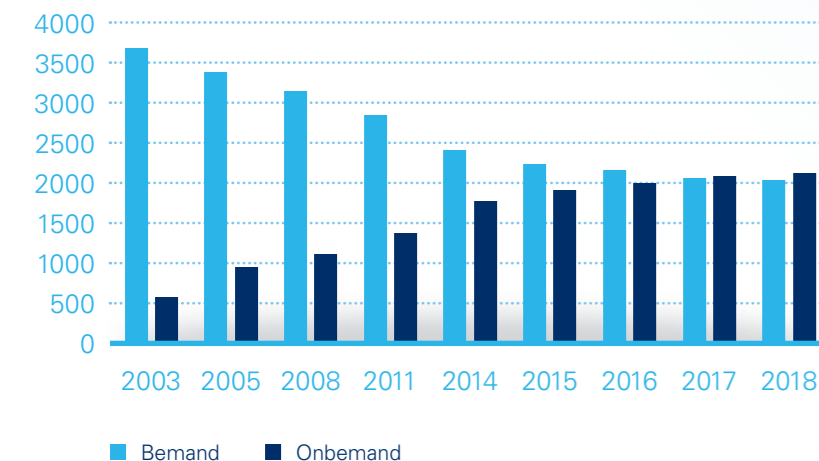


Figuur 2.1 Aantal tankstations in Nederland
Bron: BOVAG (2018). Tankstations in cijfers: minder shops maar meer omzet.

1) SFTW (2018). Kengetallen Tankstations en Wasbedrijven 2010-2017.

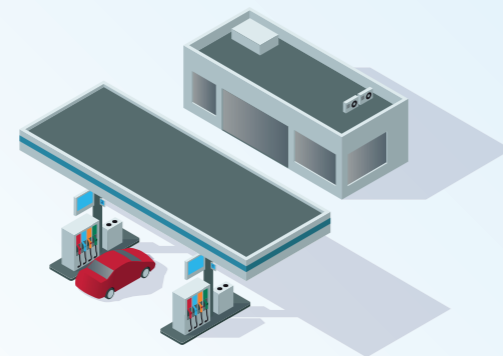
De verhouding tussen bemande en onbemande tankstations is door de jaren heen flink verschoven: van 3.661 bemande tankstations en 575 onbemande tankstations in 2003 naar 2.023 bemande tankstations en 2.098 onbemande tankstations in 2018. Dit betekent dat meer dan 50% van de tankstations tegenwoordig onbemand is. Dus hoewel het aantal tankstations niet afneemt, heeft er wel een flinke verschuiving plaatsgevonden van bemand naar onbemand.

VERHOUDING BEMANDE/ONBEMANDE TANKSTATIONS IN NEDERLAND



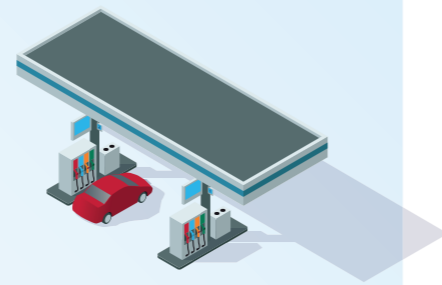
Figuur 2.2 Verhouding bemande/onbemande tankstations in Nederland
Bron: BOVAG (2018). Tankstations in cijfers: minder shops maar meer omzet.

BEMANDE TANKSTATIONS



- Functionele service (o.a. eten en drinken)
- Customer experience
- Sociaal moment en contact met anderen
- Ontspanning

ONBEMANDE TANKSTATIONS



- Snelheid
- Prijs
- Geen gedoe

Figuur 2.3 Voordelen bemande en onbemande tankstations
Bron: BOVAG (2018). Gebruikstrategieën: 5 typen tankers.

2.3 EIGENDOM EN EXPLOITATIE

Verschillende partijen zijn eigenaar van tankstationlocaties: Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, particulieren en oliemaatschappijen. Vanuit de exploitatie gezien kunnen tankstations in verschillende categorieën worden geplaatst. Zo zijn er de *company owned & company operated (coco)* tankstations, waarbij het gaat om eigen tankstations van oliemaatschappijen en handelaren. Zelfstandige ondernemers kunnen in twee groepen worden onderverdeeld. Allereerst zijn er zelfstandige ondernemers met een eigen locatie, de zogeheten *dealer owned & dealer operated (dodo)* tankstations. Daarnaast zijn er zelfstandige ondernemers die door middel van een op franchise lijkende constructie een locatie huren van een oliemaatschappij. Deze tankstations worden *company owned & dealer operated (codo)* genoemd. Het franchisenemerschap bij tankstations wijkt af van dat in de retail.

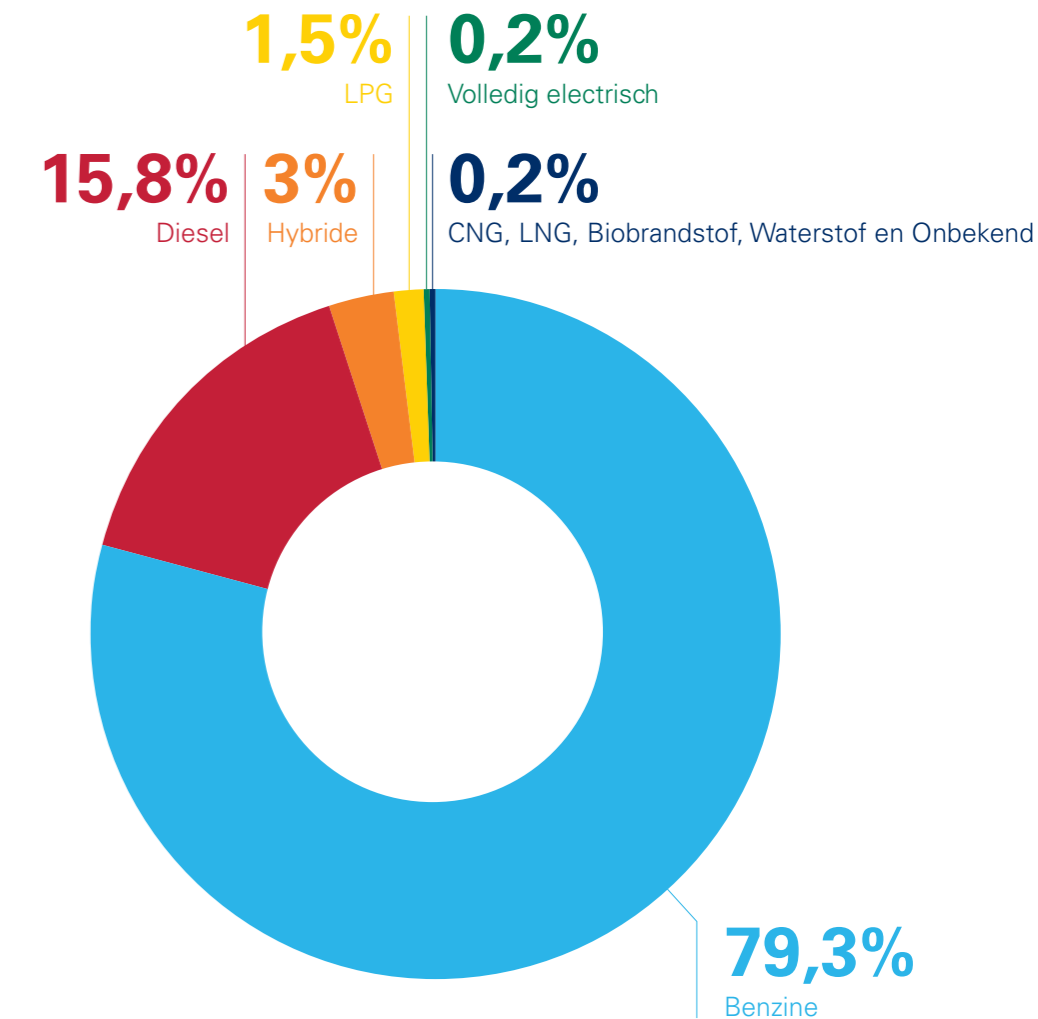
In de retail zal de franchisenemer veel eigen investeringen moeten doen; bij tankstations worden investeringen door de franchisegever gedaan.

Voor tankstations langs rijkswegen geldt een concessiesystematiek, waarbij jaarlijks de rechten op de huur van een aantal tankstationlocaties door het Rijksvastgoedbedrijf worden geveild. Doel is om alle geïnteresseerde partijen een reële toetredingskans te bieden. Deze systematiek bestaat sinds 2002. In september 2019 heeft de veiling voor de zeventiende keer plaatsgevonden, waarbij er negentien locaties zijn geveild.

Er zijn nog altijd partijen die investeren in nieuwe tankstations. Zo worden er nieuwe tankstations bijgebouwd en betalen partijen even hoge, zo niet hogere, prijzen tijdens de veiling van tankstationlocaties. Partijen geloven erin dat goede locaties het waard zijn om in te investeren. Van deze locaties verwachten partijen dat er nog veelvuldig gebruik van wordt gemaakt. Ook biedt een goede locatie de mogelijkheid om in te zetten op andere functies, zoals retail en services.

2.4 BRANDSTOFFEN

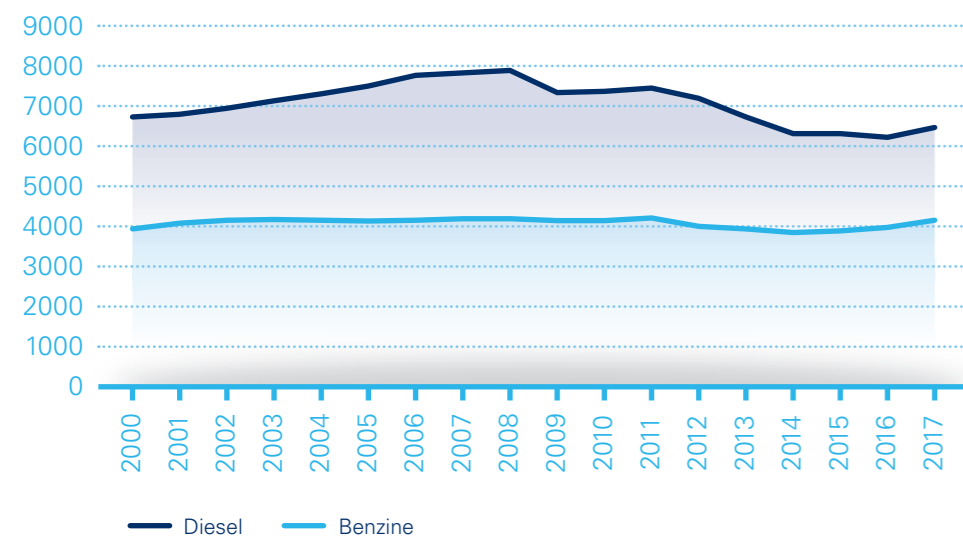
PERSONENAUTO'S NAAR TYPE BRANDSTOF



Figuur 2.4 Personenauto's naar type brandstof
Bron: BOVAG en RAI Vereniging (2018). Mobiliteit in cijfers auto's 2018-2019.

Benzine en diesel blijven goed verkopen. De afgelopen jaren is de afzet van benzine voor het wegverkeer gestegen. Ook de afzet van diesel is de laatste jaren licht toegenomen. Wel zal het aandeel benzine naar verwachting verder groeien ten koste van diesel. De gestegen afzet kan worden verklaard door de gunstige economische omstandigheden, die maken dat het aantal afgelegde kilometers toeneemt.

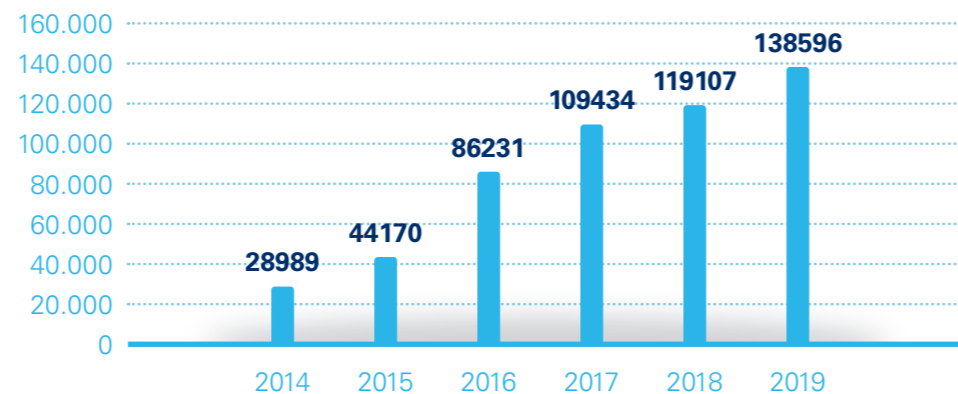
AFZET DIESEL EN BENZINE VOOR HET WEGVERKEER



Figuur 2.5 Afzet diesel en benzine voor het wegverkeer
Bron: CBS (2018). Brandstofverbruik wegvoertuigen; afzet is weergegeven in miljoen kilogram

Hoewel het aandeel van elektrische auto's in het wagenpark in Nederland nog beperkt is, is het aantal elektrische auto's de afgelopen vijf jaar met bijna 80% gestegen tot circa 140.000 auto's in 2019²⁾. 77% van deze auto's wordt zakelijk gereden³⁾. Bovendien zit het aantal verkochte elektrische auto's in de lift. In de eerste helft van 2019 zijn er ruim 17.000 elektrische auto's verkocht ten opzichte van circa 8.000 in de eerste helft van 2018⁴⁾. Het aantal nieuwverkopen van elektrische auto's bereikt daarbij een aandeel van 7,6% tegenover 3,1% in 2018⁵⁾.

AANTAL ELEKTRISCHE PERSONENAUTO'S IN DE PERIODE 2014-2019



Figuur 2.6 Aantal elektrische personenauto's in de periode 2014-2019
Bron: CBS (2019). Aantal volledig elektrische auto's verdubbeld; CBS (2019). Personenauto's; voertuigenmerken, regio's, 1 januari.

2) CBS (2019). Personenauto's; voertuigenmerken, regio's, 1 januari.

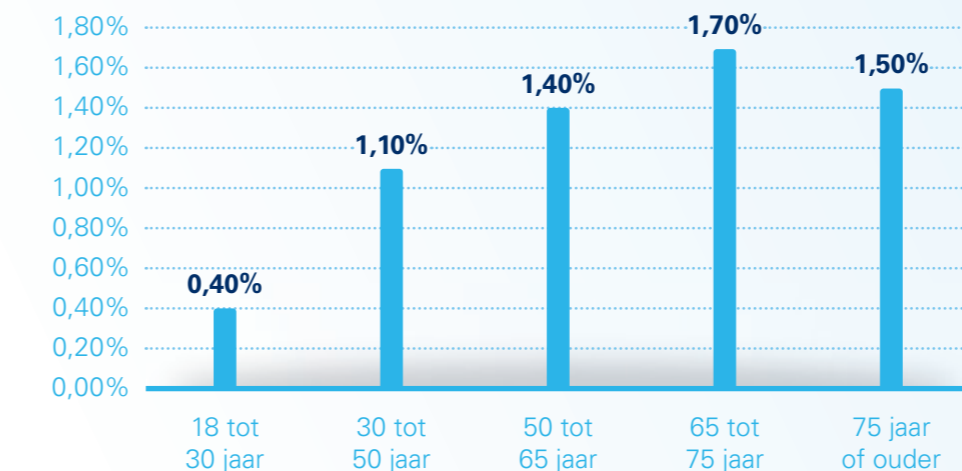
3) CBS (2019). Aantal volledig elektrische auto's verdubbeld.

4) RAI verenging en BOVAG (2019). Analyse verkoopcijfers.

5) Zie bovenstaand.

Het eigendom van hybride of elektrische auto's ligt momenteel voor het overgrote deel bij (lease)bedrijven. Kijkend naar de verschillende leeftijdscategorieën in de bevolking is te zien dat vooral de oudere generaties geheel of gedeeltelijk elektrisch rijden. Zo had 1,7% van de autobezitters in de leeftijdscategorie 65 tot 75 jaar een hybride of elektrische auto versus 0,4% van de autobezitters in de leeftijdscategorie 18 tot 30 jaar.

PERCENTAGE HYBRIDE EN ELEKTRISCHE PERSONENAUTO'S PER LEEFTIJDGROEP AUTOBEZITTERS IN 2016

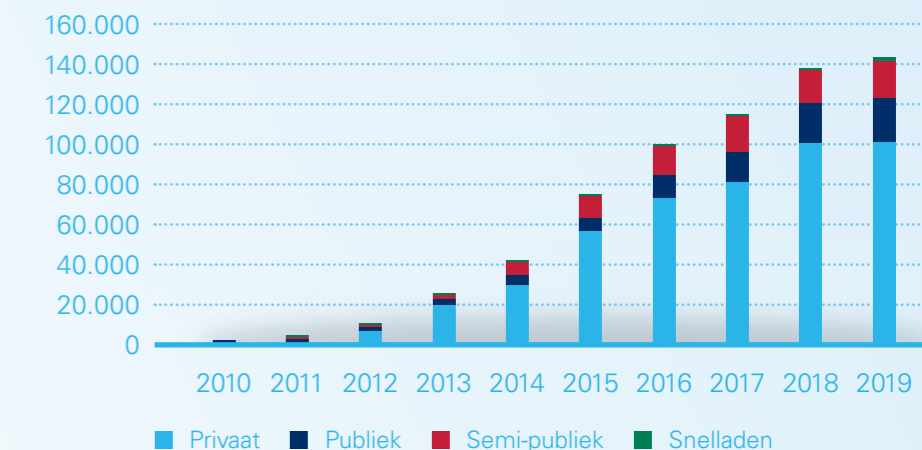


Figuur 2.7 Percentage hybride en elektrische personenauto's per leeftijdsgroep autobezitters in 2016
Bron: CBS (2017). Nederlanders en hun auto.

Met de toename van het aantal elektrische auto's stijgt ook het aantal laadpalen sterk. Een groot deel van de groei is nog privaat, maar het aandeel van publieke en semipublieke laadpalen stijgt.

Conclusie: de afzet van motorbrandstoffen diesel en benzine blijft op peil. Het aandeel van elektrische voertuigen in het totale wagenpark neemt echter sterk toe. Het aantal laadvoorzieningen groeit navenant.

ONTWIKKELING IN AANTAL LAADPUNTEN



Figuur 2.8 Ontwikkeling in aantal laadpunten
Bron: Nederland elektrisch (2019). Verkoopcijfers; RAI Vereniging (2018). Elektrische laadinfrastructuur.

2.5 CONSUMENTENVOORKEUREN TANKSTATIONS

De volgende figuur laat, in willekeurige volgorde, zien welke factoren meewegen voor consumenten om al dan niet voor een bepaald tankstation te kiezen. Het merendeel van deze factoren heeft betrekking op de retail- en ontmoetingsfunctie van tankstations.

BELANGRIJKE FACTOREN VOOR DE KEUZE VAN EEN TANKSTATION



- Prijs
- Faciliteiten (o.a. eetvoorzieningen en toilet)
- Aanbod producten en diensten (gericht op auto en bezoeker)
- Spaaracties
- Bereikbaarheid van de locatie (dichtbij huis of op de route)
- Mogelijkheid te kiezen tussen service en snelheid (o.a. door 'fast lanes' of door te pinnen bij de pomp).

FACTOREN EN BARRIÈRES VOOR DE KEUZE VAN EEN TANKSTATION



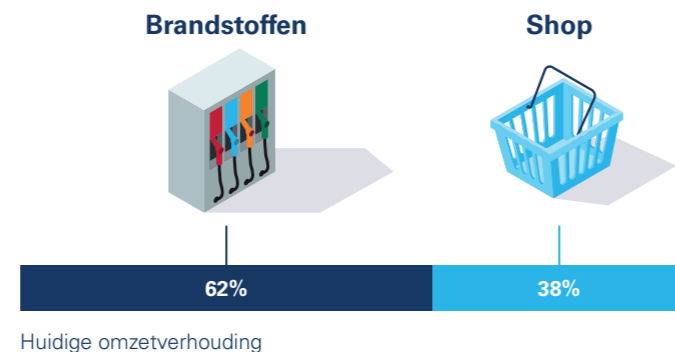
- Hoge prijzen
- Beperkte openingstijden
- Te weinig ruimte bij de pomp
- Een beperkt aanbod alternatieve brandstoffen
- Onvriendelijk of langzaam personeel
- Wachtijd
- Bereikbaarheid

Figuur 2.9 Factoren en barrières voor keuze tankstation
Bron: BOVAG (2018). Gebruikstrategieën: vijf typen tankers.

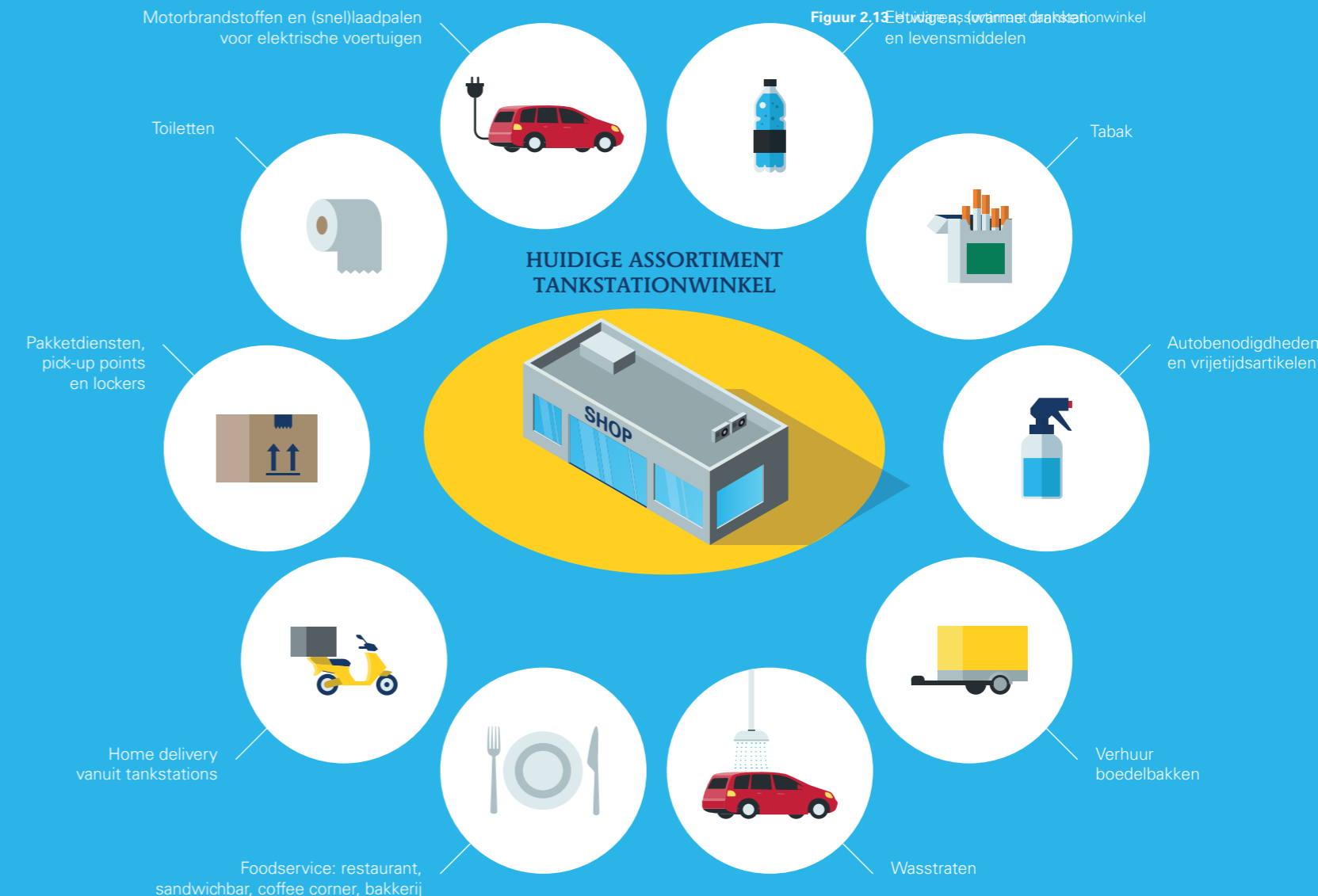
2.6 RETAILFUNCTIE VAN TANKSTATIONS

De verkoop van brandstoffen vertegenwoordigt gemiddeld circa 62% van de omzet van bemande tankstations. De shop van deze tankstations is goed voor het overgrote deel van de overige omzet. In navolging van ontwikkelingen in de markt en consumentenbehoeften, is er reeds een verschuiving in deze verhouding zichtbaar. Tankstations verleggen hun focus van brandstoffen naar het assortiment van de winkel, omdat daar meer marge te behalen valt. Nu al geven tankstations aan een groot aantal klanten te bedienen dat puur voor retail en/of services langskomt. Te zien is dat de omzet van foodservice onderweg toeneemt. Zo is deze in 2018 toegenomen met 4,7% tot een omzet van € 2.729 miljoen. Foodservice onderweg omvat uitgaven in benzinestations en facilitaire horeca in detailhandel en (openbaar) vervoer.

HUIDIGE OMZETVERHOUDING TANKSTATIONS



Figuur 2.10 Huidige omzetverhouding tankstations
Bron: Marktdata (2017). Marketingrapport Tankstations 2017.



Het huidige assortiment van de tankstationwinkel bestaat onder andere uit tabak, eetwaren om mee te nemen, warme dranken, vrijetijdsartikelen, levensmiddelen en auto-benodigdheden. Er zijn momenteel verschillende ontwikkelingen zichtbaar. Zo hebben veel tankstationhouders de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in food en zijn verschillende foodservices toegevoegd als restaurants, sandwichbars, coffee corners en bakkerijen. Daarnaast is te constateren dat er meer en meer diverse services worden aangeboden. Traditionele service zoals toiletten, wasstraten, bloemenverkoop en boedelbakverhuur worden van een hogere kwaliteit. En aanvullend worden andere diensten aangeboden, die nieuw zijn in de sector: pakketdiensten, thuisbezorging, vergaderlocatie en lockers. En, bij uitzondering zelfs wasmachines, deelautoverhuur en zonnebankstudio's.

GEDRAG EN BEHOEFTE VAN DE CONSUMENT ONDERWEG

Wat is de consument bereid te betalen voor een maaltijd bij een tankstation?

De belangrijkste behoeften van de consument onderweg



Figuur 2.14 Gedrag en behoeften van de consument onderweg
Bron: GfK (2017). Out of Home Formule Rapport. Cijfers op een schaal van 1 tot 10 (N=1.213).

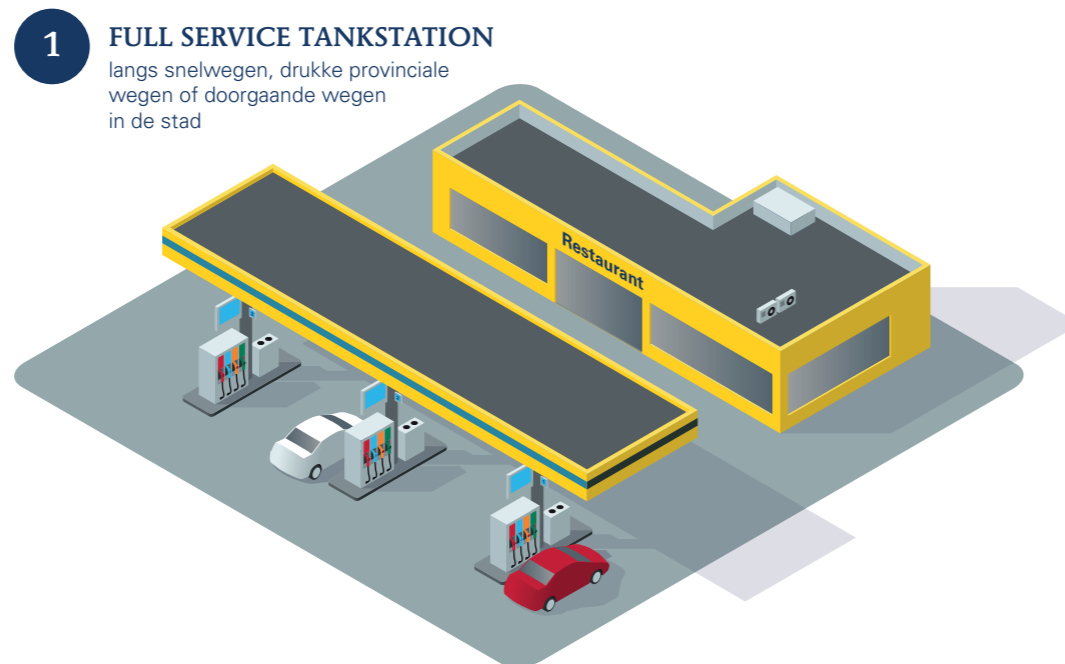


2.7 DIVERSE TYPEN TANKSTATIONS

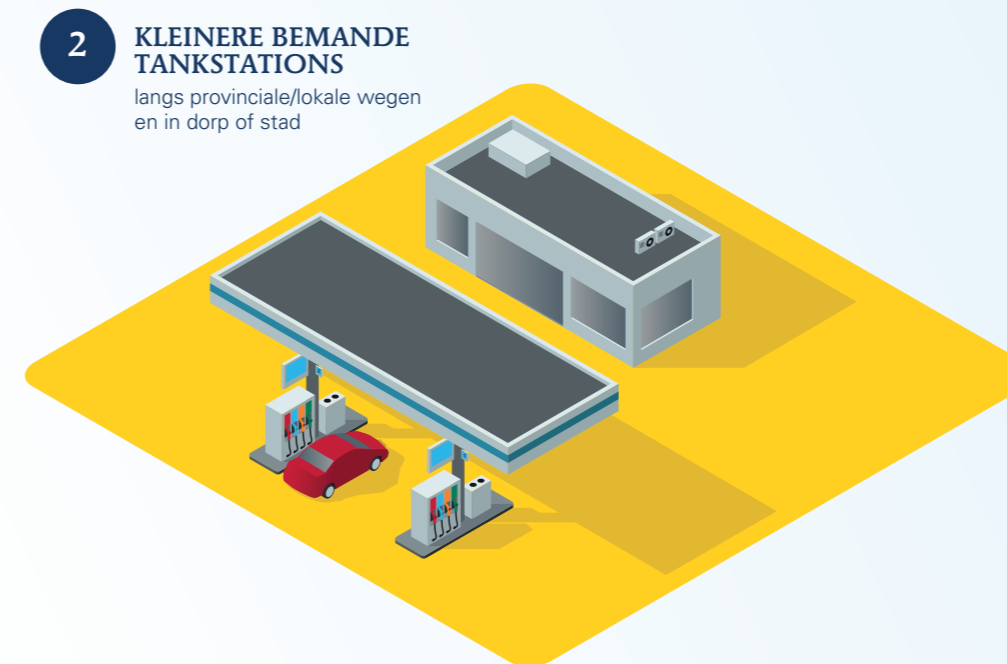
Kijkend naar de markt valt op dat deze voor tankstations vrij divers is. Allereerst verschillen tankstations van elkaar in aanbod. Zo zijn er tankstations die enkel brandstoffen verkopen waardoor geen personeel op locatie nodig is. Maar er zijn ook full service tankstations waar naast brandstof ook producten en diensten te koop zijn waarvoor de aanwezigheid van medewerkers gevraagd is. We spreken hier van onbemande versus bemande tankstations. Beide typen tankstations kunnen onderling sterk verschillen in omvang. Bemande tankstations kunnen bijvoorbeeld grote full-service stations zijn, maar ook kleine tankstations met één of enkele aanwezige medewerkers. Voor een aantal van dergelijke kleine tankstations is het hebben van een LPG-vulpunt, wat toezicht vereist, de voornaamste reden voor de keuze van bemand.

Naast het onderscheid in omvang kan een onderscheid worden gemaakt tussen tankstations naar locatie; van aan de snelweg, tot gevestigd in een dorp of stad.

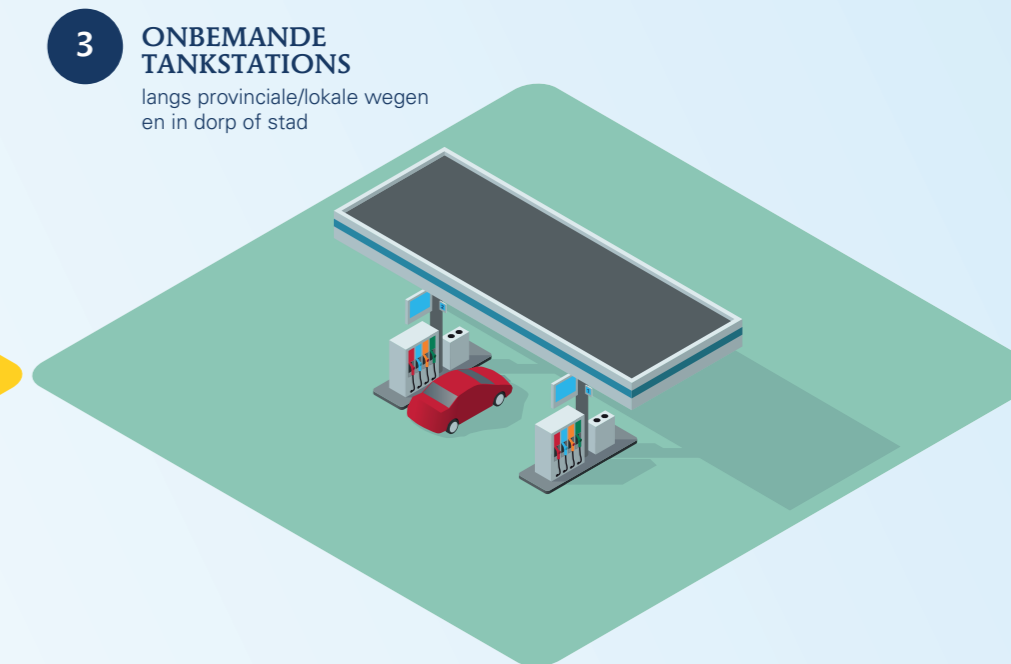
In deze studie maken wij onderscheid tussen drie typen tankstations, gebaseerd op enerzijds hun locatie en anderzijds de mate van dienstverlening die zij bieden (waarbij het één logischerwijs met het ander samenhangt):



Voor full service tankstations geldt dat de verblijfsfunctie sterk van belang is: naast tankstations zijn het ook rustpunten voor reizigers die gebruik maken van de horecafaciliteiten of een andere service die op het tankstation aanwezig is.



Kleinere bemande tankstations hebben ook een shop, maar die is meer gericht op bijverkoop of een snelle boodschap.



Onbemande tankstations verkopen alleen motorbrandstoffen.

3

Trends en ontwikkelingen

Tankstations in transitie

3.1 INLEIDING

Een trend is een ingezette koers die zich gedurende een langere periode in een bepaalde richting beweegt. Doordat een trend al gaande is kunnen we – min of meer – voorspellen wat de impact van de trend in de toekomst zal zijn. Met ontwikkelingen doelen we op (nieuwe) gebeurtenissen die er aan zitten te komen, waar verwacht van kan worden dat ze gaan gebeuren. Denk aan een bepaalde technologische innovatie die voorspeld wordt.

Verskillende algemene trends en ontwikkelingen hebben invloed op het speelveld van tankstations. In dit hoofdstuk zullen we die behandelen. Zo is in 2030 naar verwachting 24% van de Nederlanders ouder dan 65 jaar. Daarnaast zien we een trek naar de stad en wordt duurzaam en gezond leven steeds belangrijker. Ook de invloed van technologie wordt steeds groter: nieuwe mogelijkheden als gevolg van digitale connectiviteit beïnvloeden gedrag van consumenten en de werking van de samenleving meer en meer.

ALGEMENE TRENDS EN ONTWIKKELINGEN



Figuur 3.1 Algemene trends en ontwikkelingen
Bron: INretail (2018). Retail richting 2030.

Daarnaast hebben specifieke trends en ontwikkelingen invloed op het speelveld van tankstations. Daarbij onderscheiden we trends op het gebied van energie en mobiliteit, die direct invloed hebben op het aantal tankstations en het type tankstation dat er zal zijn in 2035, en trends op het gebied van retail die bepalen hoe een tankstation haar retailfunctie vervult in 2035.

Om een beeld te kunnen schetsen van het tankstation in 2035 is het nodig om een inschatting te maken van de kans dat een trend of ontwikkeling daadwerkelijk doorzet en ook van de mate waarin een trend of ontwikkeling gevolgen zou kunnen hebben voor de tankstationbranche en op welke termijn. Dit hoofdstuk bevat daarom – naast een beschrijving van trends en ontwikkelingen – ook een analyse van de impact en kansrijkheid ervan. Aan het einde van het hoofdstuk concluderen we op basis hiervan welke trends en ontwikkelingen echt bepalend zijn voor het tankstation in 2035.

3.2 MOBILITEIT

In 2035 reizen we naar verwachting nog meer dan nu. Tot 2030 groeit de Nederlandse bevolking met zo'n 6%. Deze ontwikkeling zet zich sneller door in de steden (tot circa 15%)⁶⁾. Bij een groeiende economie is de verwachting dat het aantal gereide kilometers even snel of nog sneller oploopt dan de bevolkingsgroei. De vraag is wel hoé we dan reizen. Waarschijnlijk heel anders. Er is een aantal ontwikkelingen gaande dat ons reisgedrag sterk gaat veranderen.

Zelfrijdende voertuigen

Digitalisering van de mobiliteit speelt al geruime tijd. Eén ontwikkeling is dat de auto steeds meer functies overneemt van de bestuurder (denk aan navigeren en inparkeren). Stip op de horizon is dat de auto uiteindelijk volledig autonoom rijdt. Op de weg daarnaar toe worden steeds meer bestuurdersassistentiesystemen ontwikkeld die, met het oog op veiligheid en gemak, taken van bestuurders overnemen. Wanneer wordt gesproken over zelfrijdende voertuigen, wordt er onderscheid gemaakt tussen zes niveaus. Deze niveaus lopen van 0 = *no automation* tot 5 = *full automation*. Bij de eerste drie niveaus houdt de bestuurder de omgeving zelf in de gaten, bij de overige drie niveaus monitort een automatisch systeem de rijomgeving. Er wordt wereldwijd getest met zelfrijdende voertuigen. De technologie is voor 95% gereed⁷⁾. De wetenschappelijke uitdagingen liggen vooral in het complexe stadsverkeer en in het omgaan met fietsers en voetgangers. De maatschappelijke uitdagingen zijn groter. Zowel qua toelating van voertuigen tot de openbare weg als qua verkeersregels moet er nog veel nagedacht en ook geregeld worden voordat zelfrijdende voertuigen op grote schaal de weg op kunnen. Daarnaast vormt de psychologische dimensie een drempel. 62% van de consumenten heeft momenteel een veiliger gevoel bij een auto met een bestuurder dan bij een zelfrijdende auto⁸⁾. We verwachten dat de volledig autonome auto in 2035 nog geen gemeengoed is. Wel zijn auto's tegen die tijd nog slimmer geworden. Bestuurdersassistentiesystemen zijn volledig ingeburgerd en onderdeel van elke nieuwe auto.

6) PBL & CBS (2016). Groei steden zet door.
7) Mandos (2017). Zelfrijdende voertuigen gaan tegen 2030 onze mobiliteit ingrijpend veranderen.
8) ABN AMRO (2018). Sector Update Technologie in Automotive.

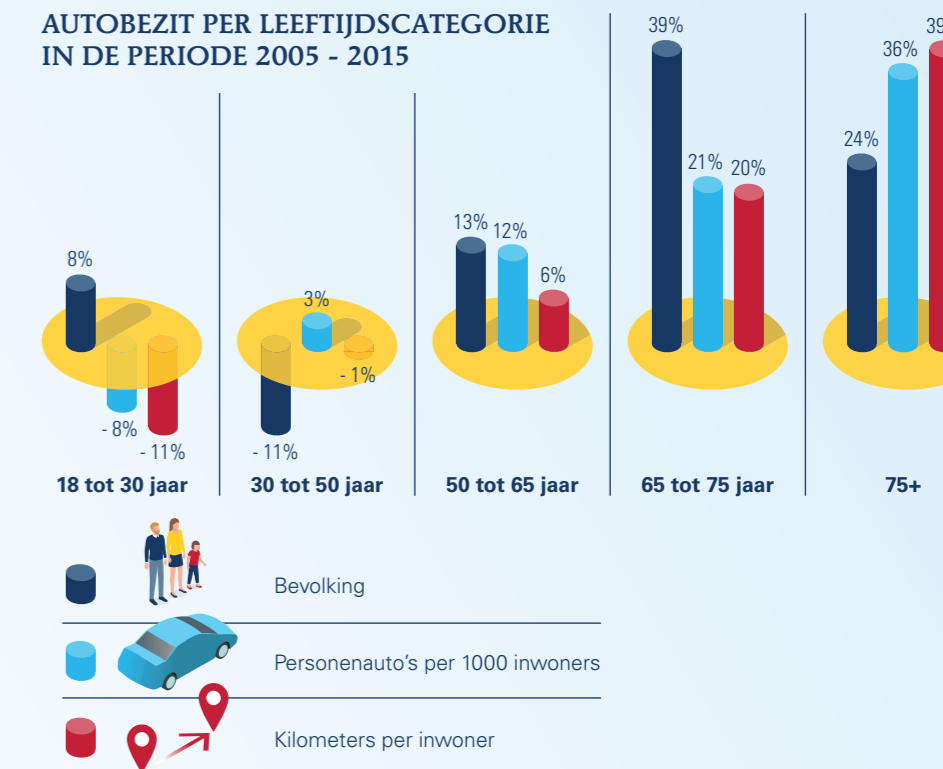
Van bezit naar gebruik

Digitalisering leidt tevens tot verdere flexibilisering van reisgedrag. Reizigers hebben meer grip op hun reis doordat meer informatie beschikbaar is en kunnen zo afhankelijk van de verkeerssituatie kiezen of ze de auto pakken of gebruik maken van een andere modaliteit. Autobezit is dan ook niet noodzakelijk om mobiel te zijn. Consumenten regelen mobiliteit via internet en/of mobiele diensten. Zo maken zij middels mobiele diensten onder andere gebruik van autodelen ('*carsharing*'). In 2018 reden er ruim 41.000 deelauto's rond in Nederland, die door circa 400.000 automobilisten (circa 1,5% van de automobilisten) werden gebruikt. Dit is een toename van 10.000 deelauto's ten opzichte van 2017⁹⁾. Als autodelen haar potentie de komende jaren benut, zal het aantal deelauto's in Europa naar verwachting uitgroeien tot 7,5 miljoen in 2035¹⁰⁾. De komst van de zelfrijdende auto kan de populariteit van deelauto's gaan versnellen. Een zelfrijdende auto hoeft immers niet ergens te wachten tot een nieuwe bestuurder instapt, maar kan zelf op weg naar de volgende passagier.

De populariteit van deelconcepten wordt versterkt door de toenemende verstedelijking. Voor veel mensen in de grote steden is het niet meer aantrekkelijk om een auto te bezitten: parkeervergunningen zijn duur, parkeerplekken zijn lastig te vinden, er is veel congestie en binnen de stad is het OV-aanbod goed. Zo nu en dan is de flexibiliteit van een auto echter wel gewenst, dan is het fijn om op eenvoudige wijze toch over een auto te kunnen beschikken.

9) CROW-KpVV (2018). Aanbod deelauto's
10) ING (2018). Car sharing unlocked.

AUTOBEZIT PER LEEFTIJDSCATEGORIE IN DE PERIODE 2005 - 2015



Figuur 3.2 Autobezit per leeftijdscategorie in de periode 2005-2015
Bron: CBS (2016). Voertuigbezit.

Bovenstaande afbeelding laat zien dat jongere generaties steeds minder vaak een auto bezitten. Het autobezit onder oudere generaties neemt juist sterk toe. Bovendien vergrijsst de Nederlandse bevolking. Afnemend autobezit onder jongeren wordt daarmee ruimschoots gecompenseerd door een toename onder ouderen. Voor alle leeftijdsgroepen geldt dat het autobezit onder mannen hoger is dan onder vrouwen. Dit verschil is bij de jonge generaties aanzienlijk kleiner dan bij oudere generaties. Voor tankstations betekenen deze ontwikkelingen een verschuiving in hun doelgroepen.

MOTIEVEN VOOR HET GEBRUIK VAN DEELAUTO'S



Figuur 3.3 Motieven voor het gebruik van deelauto's
Bron: Rijkswaterstaat (2018), City Deal Elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling.

Ook van belang is de toename van private leasecontracten. Steeds meer mensen willen wel de lusten van een auto voor de deur, maar willen niet sparen voor de hoge aanschafwaarde van een nieuwe auto of onvoorspelbare onderhoudskosten. De verwachting is dat private lease de komende jaren nog populairder gaat worden¹¹⁾. Dit zou de introductie van elektrische auto's kunnen versnellen, omdat dit zou kunnen leiden tot een snellere introductie van nieuwe auto's in het wagenpark. Leasecontracten duren immers doorgaans niet langer dan vijf jaar.

Nieuwe mobiliteitsconcepten

Zowel publieke als private partijen werken momenteel aan nieuwe mobiliteitsconcepten die mogelijk worden gemaakt door digitalisering. Deze concepten hebben gemeen met elkaar dat ze een gehele reis aanbieden, van deur tot deur, waarbij de vervoerswijze flexibel is. Een voorbeeld dat in dit licht vaak genoemd wordt is Mobility as a Service (MaaS), de Nederlandse overheid zet hier sterk op in. Bij MaaS komt het er kortgezegd op neer dat reizigers met behulp van een app hun volledige reis kunnen plannen en organiseren, op de voor hen beste en snelste manier.

Ook private partijen werken aan integrale mobiliteitsconcepten. Dit geldt voor gevestigde autofabrikanten als BMW en Volvo, maar ook voor startups als Amber en SnappCar. Deze partijen proberen mobiliteit als één pakket aan te bieden, waarbij consumenten een vaste abonnementsprijs betalen en/of betalen naar gebruik.

Wanneer dergelijke concepten goed gaan werken zal het aantrekkelijker worden voor reizigers om afhankelijk van de reis een flexibele combinatie van modaliteiten te gaan gebruiken. Dit kan het autogebruik en bezit gaan verminderen.

Conclusie

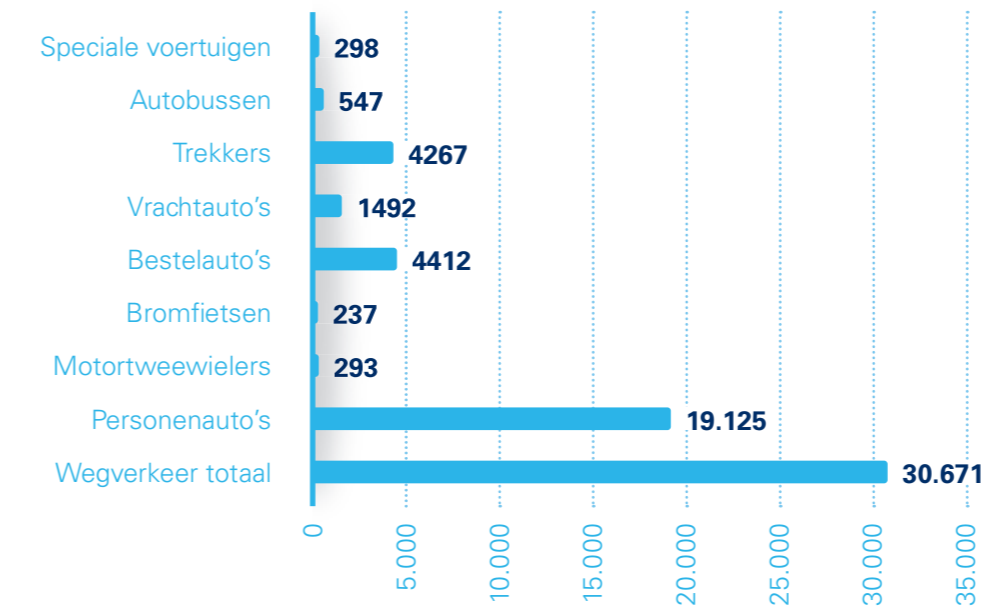
De (auto)mobiliteit neemt de komende jaren toe. Technologische ontwikkelingen en ontwikkelingen in de vraag naar (auto)mobiliteit veranderen ondertussen wel de manier waarop we met de auto reizen. Op de lange termijn wordt veel verwacht van de zelfrijdende auto. We verwachten dat deze ontwikkeling in 2035 zichtbaar is, maar dat dit pas in de jaren daarna wordt opgeschaald. Op de kortere termijn speelt afnemend autobezit onder jongeren en toenemend gebruik van deelconcepten. Het effect hiervan wordt echter gedempt door de populariteit van private lease en de vergrijzing. Hierdoor blijft het autobezit vooralsnog op peil.

11) NRC (2019, 15 augustus). In de komende jaren verandert in de auto- en leasebranche echt alles.

3.3 ENERGIETRANSITIE

In de energietransitie worden traditionele energiebronnen grotendeels vervangen door CO₂ neutrale, duurzame, en/of hernieuwbare energiebronnen. Mobiliteit is nu goed voor circa 20% van de totale CO₂ uitstoot van ongeveer 198 Mton¹²⁾. Van de totale uitstoot als gevolg van mobiliteit wordt bijna 80% veroorzaakt door wegverkeer. Naast CO₂ uitstoot leidt mobiliteit ook tot de uitstoot van fijnstof. In Nederland wordt 8,6 miljoen kilogram fijnstof (PM10) veroorzaakt door de sector verkeer en vervoer (zeevaart, wegverkeer, binnenvaart, railverkeer, luchtvaart). Dit is circa 30% van de totale emissie van fijnstof in Nederland. Hiervan is meer dan de helft, 4,4 miljoen kilogram fijnstof, afkomstig van het wegverkeer (personen- en goederenvervoer)¹³⁾.

CO₂-UITSTOOT WEGVERKEER 2018

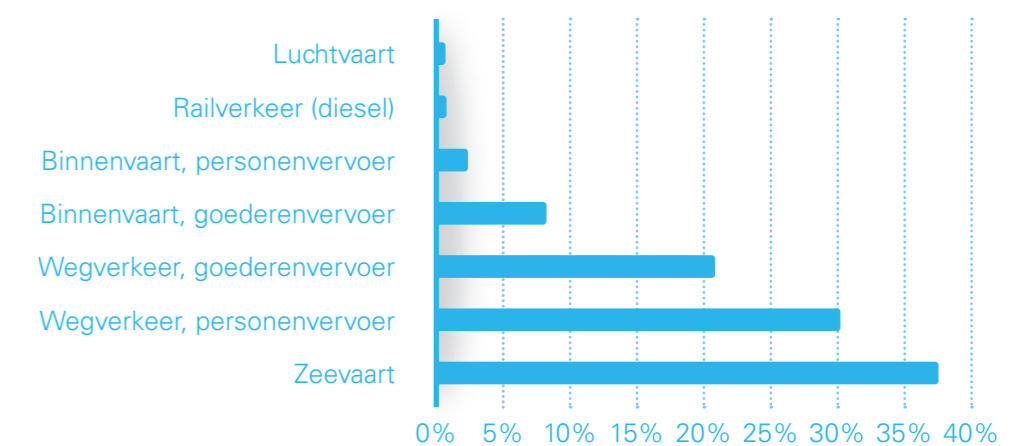


Figuur 3.4 CO₂-uitstoot wegverkeer 2018
Bron: CBS (2019). Emissies naar lucht op Nederlands grondgebied; wegverkeer.

12) CE Delft (2017). Klimaatbeleid voor Mobiliteit op de kaart. 1 megaton is 1 miljard kilogram.
13) CBS (2017). Fijnstof.

De komende jaren wordt door de Nederlandse overheid stevig ingezet op de verduurzaming van mobiliteit. Er zijn drie manieren om deze verduurzaming te bewerkstelligen: inzetten op minder mobiliteit, op andere duurzamere vormen van mobiliteit en het schoner maken van mobiliteit. Een belangrijke factor die de energietransitie beïnvloedt, is de invoering van het landelijke Klimaatpakket. Hiermee zet de Nederlandse overheid een ambitieus doel neer voor het halveren van de CO₂-uitstoot richting 2030. Deze doelstelling heeft impact op alle sectoren in Nederland en raakt in grote mate aan het type brandstoffen die voor mobiliteit worden ingezet. In het Regeerakkoord, waar het Klimaatpakket een uitwerking van is, is de ambitie geformuleerd dat in 2030 alleen nog elektrische personenauto's mogen worden verkocht. Verder moeten brandstoffen verduurzamen, de logistiek efficiënter en schoner en moet het aantal autokilometers voor personenvervoer omlaag.

EMISSIE VAN FIJNSTOF DOOR VERKEER NAAR VERVOERMIDDEL



Figuur 3.5 Emissie van fijnstof door verkeer naar vervoermiddel
Bron: CBS (2017). Fijnstof.

Hernieuwbare brandstoffen

Hernieuwbare brandstoffen zijn circulaire brandstoffen: ze nemen CO₂ op, geven die af bij verbranding en nemen die bij groei weer op. Deze brandstoffen kunnen worden gemaakt op basis van afval, gewassen en energieteelt zoals algen. Deze brandstoffen kunnen worden ingezet om het bestaande wagenpark te verduurzamen. Het grote voordeel van deze brandstoffen is dat zij direct kunnen worden toegepast in de bestaande infrastructuur: het bestaande tankstation en de bestaande auto volstaan.

In het Klimaatakkoord wordt een doelstelling van 60 PJ van hernieuwbare brandstoffen in het wegverkeer voorgesteld. Dit is een verhoging van 27 PJ van wat verwacht werd en goed voor 2 MT CO₂ reductie. De afspraak is dat deze 60 PJ wordt bereikt door de implementatie van de Europese RED2 in de wet milieubeheer.

Voor de tankstations betekent dit dat zij verplicht zijn om deze hernieuwbare brandstof naar de klant te brengen.

Efficiënte en schone logistiek

De verwachting is niet dat er als gevolg van de energietransitie in totaal minder mobiliteit zal zijn, bepaalde vormen van mobiliteit zullen echter wel afnemen. We zien nu al een ontwikkeling waarbij auto's, en dan gaat het zowel om personenauto's als om vrachtauto's, steeds meer uit de centra van steden geweerd worden. Deze maatregelen zijn niet direct gericht op het reduceren van de CO₂ uitstoot. Doel is met name het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Milieuzones in Rotterdam en Amsterdam waren dieselauto's die voor een bepaalde datum op de weg zijn gekomen. Dit zien we ook in het buitenland gebeuren. Het weren van auto's die rijden op motorbrandstoffen zal de komende jaren toenemen. De gemeente Amsterdam zet bijvoorbeeld al in op het weren van alle diesel en benzine auto's uit de stad in 2030.

Vanuit steden is in het bijzonder aandacht voor het regisseren van vrachtverkeer. Bijvoorbeeld door gebiedsrestricties, tijdsrestricties en zero emissie zones. Buiten of aan de randen van steden zullen distributiehubs gaan ontstaan waar goederen geclusterd zullen worden en overgeslagen op duurzame vormen van stadsdistributie. De Rijksoverheid werkt momenteel aan de invoering van de zogeheten vrachtwagenheffing, hiermee worden gereden kilometers door vrachtverkeer belast. Doelstelling van de vrachtwagenheffing is om uitstoot te verminderen en de logistieke keten te optimaliseren. De vrachtwagenheffing moet in 2023 worden ingevoerd. Mogelijk leidt de vrachtwagenheffing tot een beperkte modal shift in het vrachtvervoer naar het spoor en de binnenvaart.

Anders reizen: woon - werk

In het kader van het Klimaatakkoord wordt nagedacht over het actief stimuleren van meer OV en fietsgebruik voor zakelijk verkeer. De inzet in het Klimaatakkoord is 8 miljard minder zakelijke (auto)kilometers in 2030. Dit is een afname van circa 6% ten opzichte van het totaal aantal reizigerskilometers met de auto¹⁴.

Als gevolg van toenemende congestie en een toenemende aandacht voor duurzaamheid kiezen steeds meer (zakelijke) reizigers er ook zelf voor om de auto te laten staan. Zij proberen dichterbij hun werk te gaan wonen en/of kiezen voor alternatieven als de elektrische fiets en het OV. Hierdoor kan de totale automobilititeit op termijn afvlakken of afnemen, met minder potentiële klanten voor het tankstation tot gevolg.

De laatste tijd staat ook rekeningrijden, het belasten van gereden kilometers door personenauto's, weer op de politieke agenda. Wanneer rekeningrijden zou worden ingevoerd leidt dit mogelijk tot een afname van de gereden autokilometers.

Elektrisch rijden

In het regeerakkoord is de ambitie geformuleerd dat alle verkopen van personenvervoer in 2030 volledig elektrisch zijn. Dit betekent dat het aandeel verder zal stijgen naar +/- 450.000 verkopen per jaar.

De barrières voor elektrisch rijden die er anno 2019 zijn, zullen naar verwachting in de nabije toekomst verdwijnen. De beperkte actieradius van elektrische auto's is momenteel bijvoorbeeld nog een reden voor veel consumenten om geen elektrische auto te kopen. De actieradius van elektrische auto's die nieuw op de markt komen, neemt echter snel toe. Naar verwachting hebben basis elektrische auto's rond 2020 een bereik van minimaal 500 kilometer. Daarnaast vormt ook de relatief hoge prijs van elektrische auto's momenteel een drempel voor consumenten. De huidige elektrische rijders zijn dan ook voornamelijk zakelijke rijders; 77% van de elektrische rijders reed bedrijfsmatig in 2019. Verwacht wordt dat elektrische auto's rond 2025 een lager prijsniveau bereiken dan vergelijkbare benzineauto's. Die prijsdaling wordt met name veroorzaakt door de sterke prijsdaling in lithium-ion-batterijen.

Er moet flink worden geïnvesteerd in extra laadpunten om in de toenemende vraag van elektrische auto's te kunnen voorzien. Daarbij is het laadgedrag van bezitters van elektrische auto's nu zo dat er vooral wordt geladen waar de auto langere tijd wordt geparkeerd: thuis en op het werk. 70% van de huidige autobezitters heeft geen eigen oprit waar een eigen laadpunt zou kunnen worden geplaatst, maar parkeert in de buurt. Dit betekent dat er binnen de bebouwde kom (zeer) veel laadpunten bij geplaatst moeten worden. De vraag is of dit, zowel qua beschikbare ruimte als qua capaciteit van het elektriciteitsnet mogelijk is. In hoofdstuk 4 wordt hier dieper op ingegaan.

Waterstof

Naast elektrische auto's met een accu is waterstof een andere potentieel interessante duurzame energiedrager. Eind 2018 reden in Nederland zo'n 65 personenauto's op waterstof¹⁵. Waterstof is een veelbelovende brandstof, maar de beschikbaarheid, voornamelijk uit groene bronnen, is nog nihil. Bovendien loopt de auto-industrie wat betreft waterstof zeker tien jaar achter op elektrisch vervoer.

Wel lijkt het opportuun om in de toekomst uit te gaan van waterstof voor vrachtvervoer, daar accu's als energiedrager voor dit type transport minder geschikt zijn. Gebruik van waterstof voor personenauto's zou als gevolg van de beschikbaarheid van laadfaciliteiten voor vrachtverkeer sterk toe kunnen nemen. In hoofdstuk 4 wordt hier dieper op ingegaan.

Verduurzaming van het tankstation

Tankstationhouders werken ook aan verduurzaming van hun locaties. Onder andere middels EED (Energy Efficiency) investeringen, zoals LED-verlichting, zonnepanelen op daken en deuren voor koelingen. Daarnaast worden de services van tankstations verduurzaamd, onder andere door osmose-watersystemen bij de wasboxen.

Conclusie

De stimulering van elektrisch vervoer met fiscale kortingen en zero emissie zones leidt tot een afname van de verkoop van motorbrandstoffen en een toename van elektriciteit voor vervoer. De stimulering van zero emissie vervoer dient niet alleen om de CO₂ opgave uit het klimaatakkoord te halen maar ook om de luchtkwaliteit te verbeteren. Een derde actie die de verkoop van motorbrandstoffen kan raken, is het doel dat personen minder met de auto en meer met fiets en openbaar vervoer reizen. Twee andere technologieën waarmee de beleidsdoelen zijn te bereiken, zijn waterstof en hernieuwbare brandstoffen. Tankstations zijn zeer geschikt om deze beiden te leveren. Onduidelijk is echter of ze ook grootschalig zullen worden ingezet, of niche producten blijven.

14) KIM (2017). Mobiliteitsbeeld (2017); Klimaatakkoord (2018). Ontwerp van het Klimaatakkoord - hoofdstuk Mobiliteit.

15) Nu.nl (2019, 4 februari). Is waterstof snel bij meer tankstations beschikbaar?

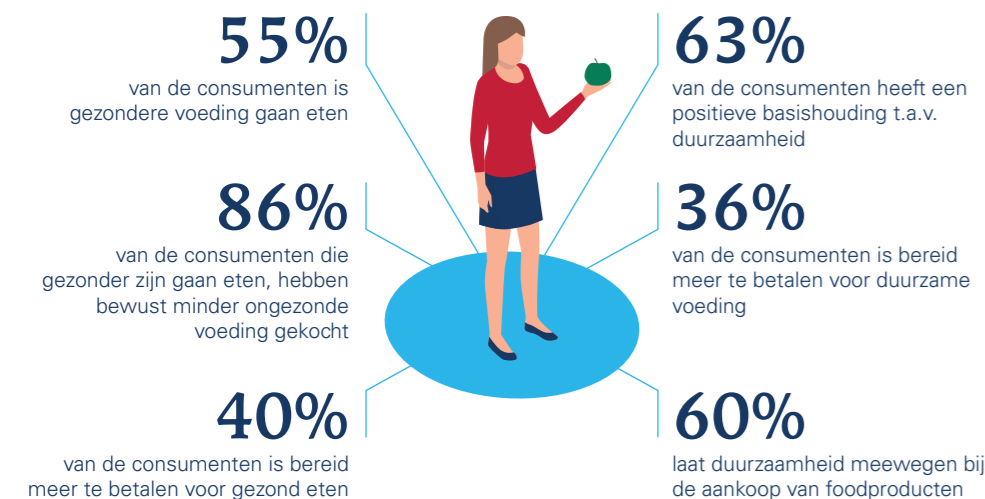
3.4 RETAIL

De rol van het tankstation als rustpunt, retailer en servicepunt wordt steeds belangrijker. Tankstations zullen een groter deel van hun omzet uit service- en retailactiviteiten gaan halen. Dit is een trend die nu al gaande is. Naast het toenemende belang van retail en horeca zijn er verschillende ontwikkelingen in de retail en horeca merkbaar, die kansen bieden voor tankstations.

Bewust en gezond consumptiepatroon

Consumenten zijn bewuster bezig met wat zij kopen en consumeren, gemak blijft een grote rol spelen, maar zij kiezen vaker voor producten die, naast lekker, ook gezond én duurzaam zijn. Daarbij verwachten zij van retailers open communicatie over producten die zij verkopen. Transparantie over samenstelling, herkomst en de keten worden gevraagd. De overheid neemt hierin ook een meer sturende rol; Europa vanuit de Europese wet Voedselinformatie en de rijksoverheid met de invoering van een verplicht voedselkeuzelogo in 2020.

CONSUMENTENVOORKEUREN: BEWUST EN GEZOND

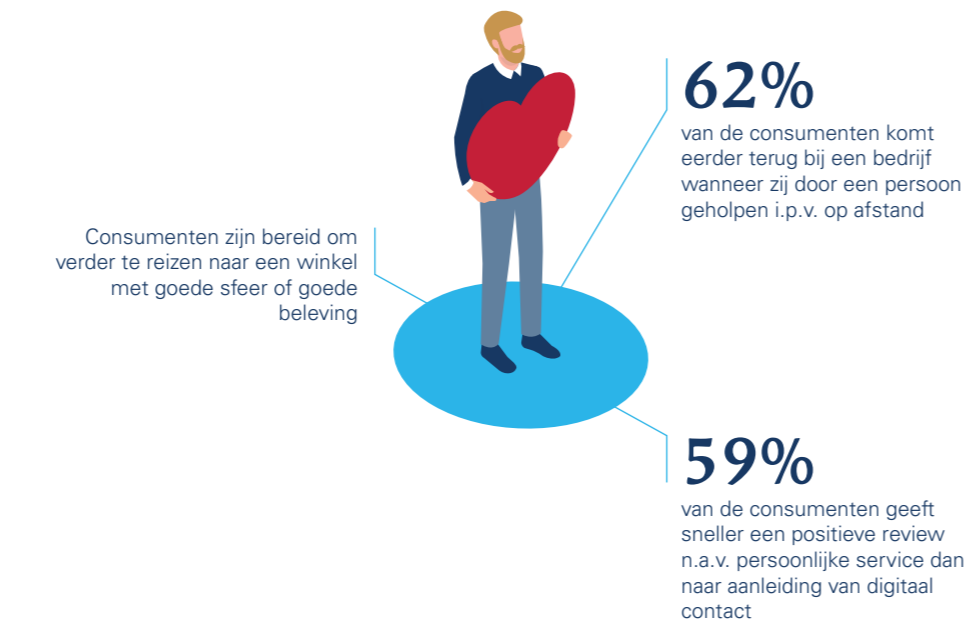


Figuur 3.6 Consumentenvoorkeuren: bewust en gezond
Bron: Rabobank (2015). Gezonde Voeding; B-open en GfK (2018). Dossier Duurzaam.

Beleving

Door digitalisering verwachten consumenten meer van een fysieke winkel. Zij willen minder tijd, moeite en aandacht besteden aan alledaagse bezigheden. 75% van de consumenten vindt het belangrijk om de voorraad van een winkel online in te kunnen zien. Voor 60% van de consumenten is een 24/7 bereikbaarheid van een website of winkel van belang¹⁶). Digitalisering en thuisbezorging van producten heeft wel grenzen. De meeste consumenten kunnen zich niet voorstellen dat zij in de toekomst al hun aankopen online doen. Beleving en persoonlijke aandacht blijven van essentieel belang.

CONSUMENTENVOORKEUREN: BELEVING EN SERVICE



Figuur 3.7 Consumentenvoorkeuren: beleving en service
Bron: Appie Tomorrow (2018).

Personalisatie klantcontact middels data

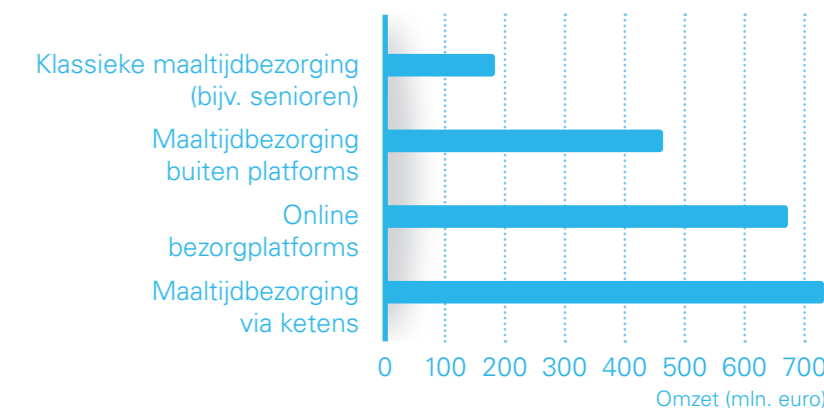
Consumenten verwachten steeds meer een passend persoonlijk aanbod. Organisaties zetten hierop in middels klantgerichte marketing: persoonlijke aanbiedingen voor de klanten, op het juiste moment en op de juiste plek. Het hebben en benutten van data is hiervoor essentieel. Door data van de klant te verzamelen, kan de organisatie inspelen op de behoeften en wensen van de klant. Deze trend biedt kansen voor tankstations. Automobilisten en beroepsvervoer zullen de belangrijkste klantgroepen blijven van tankstations. Zo kan door bijvoorbeeld betere benutting van loyalty- en 'car recognition'systemen het koopgedrag van klanten in beeld worden gebracht. De inzichten die dit oplevert kunnen leiden tot aanpassing van het assortiment, maar ook tot een meer persoonlijke benadering van klanten.

Branchevervaging

Binnen de retail is een steeds sterkere branchevervaging gaande. De grenzen tussen retail, horeca en services vervagen. De belangrijkste drijvende kracht hierachter is een toenemende focus op gemak en beleving. Zo gaan consumenten naar alternatieve winkels om producten te halen die ook beschikbaar zijn in de supermarkt. Uit onderzoek blijkt dat 74% van de consumenten wel eens levensmiddelen in een andere winkel dan een supermarkt koopt. Redenen hiervoor zijn: beschikbaarheid, kwaliteit en prijs¹⁷). Daarnaast trekken foodretail organisaties de horecaklant naar zich toe door restaurants en koffiebars aan hun winkel toe te voegen.

Er is een sterke groei gaande van alternatieven op de traditionele food-retail en foodservice, zoals online foodretail, maaltijdbezorging en out-of-home concepten. Deze alternatieven komen vooral voort uit individualisering en technologische ontwikkelingen. De bezorgmarkt is het snelst groeiende segment. De omzet van online bezorgplatforms maakte in 2018 een groei door van 24,8%.

OMZET DELIVERY FOODSERVICE 2018



Figuur 3.8 Omzet Delivery Foodservice 2018
Bron: FSIN Dossier Delivery 2019.

Ook de retailfunctie van tankstations is aan het verbreden. Grotere tankstations met een retailfunctie worden meer en meer een multifunctioneel gemakstation dat naast een horecafunctie ook supermarktartikelen verkoopt en verschillende services biedt. De laatste jaren is zichtbaar dat partnerschappen met organisaties uit andere branches worden verkend. Naar verwachting nemen samenwerkingen met partners tot 2035 sterk toe.

Doordat functies verbreden en branches vervagen, verandert het concurrentieveld. Dit betekent voor tankstations dat zij niet alleen meer concurreren met andere tankstations, maar ook met organisaties uit andere hoek als supermarkten, hotelketens en (weg)restaurants.

Door toenemende branchevervaging krijgen tankstations nieuwe concurrenten. Dit werkt twee kanten op. Tankstations begeven zich op het terrein van horeca en supermarkt, tegelijkertijd plaatsen restaurants en supermarkten bijvoorbeeld (snel)laadpalen.



Nieuwe concepten

Retailers zetten momenteel sterk in op nieuwe concepten als kassaloos winkelen, betalen met je telefoon of zelfs met je handpalm. Er zullen shops ontstaan zonder medewerkers om klanten te bedienen. Daarnaast zullen meer en andere services worden ingericht. Enkele gericht op snelheid en gemak zonder servicepersoneel, als lockers voor pakketjes. Andere gericht op beleving, waar juist een persoonlijke benadering door medewerkers gevraagd is. Het concept tankstation zal een andere lading krijgen, waarbij de invulling afhankelijk van locatie en doelgroepen zal verschillen.

Restricties op tabaksverkoop

Tankstations halen momenteel een groot deel (circa 70%) van hun retailomzet uit de verkoop van tabak¹⁸⁾. Op de langere termijn staat deze verkoop onder druk. Gebruik van tabaksproducten neemt al jaren af¹⁹⁾. Er wordt steeds meer beleid gemaakt om roken te ontmoedigen. Een goed voorbeeld is het voornemen van de overheid om vanaf 2022 in tankstations een uitstalverbod voor tabaksproducten op te leggen²⁰⁾. De omzet van tankstations uit de verkoop van tabak zal hierdoor afnemen. Op de lange termijn is verkoop van tabak geen gegarandeerde bron van omzet meer.

Conclusie

Op het gebied van retail zijn nu verschillende ontwikkelingen gaande die de komende jaren steeds sterker zichtbaar worden en in 2035 gewoongood zijn. Dit gaat om ontwikkelingen die de onderwerpen gemak, gezond, duurzaam, beleving en digitalisering raken. Het consumptiepatroon wordt bewuster, consumenten houden steeds meer rekening met de eigen persoon (gezondheid) en de wereld (transparantie en duurzaamheid). Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om een gericht aanbod voor verschillende doelgroepen te maken en een meer persoonlijke relatie met de klant te bouwen. Data over klanten van verschillende bronnen, als loyaltyprogramma's en 'car recognition', zijn hiertoe van groot belang. Tegelijkertijd zullen de taken van medewerkers wijzigen naar puur servicegericht werk. Betalingen en andere simpele transacties kunnen digitaal of met behulp van robots worden uitgevoerd. De omzet uit motorbrandstoffen en tabak neemt af, de concurrentie uit andere hoeken neemt toe. Tankstations zullen zich gericht op de toekomst, uitgaande van hun locatie en doelgroepen, moeten ontwikkelen voor een duurzame plek in de markt. Retail en services zullen hierin een grote rol vervullen.

18) BOVAG (2018). Tankstations in cijfers: minder shops maar meer omzet.

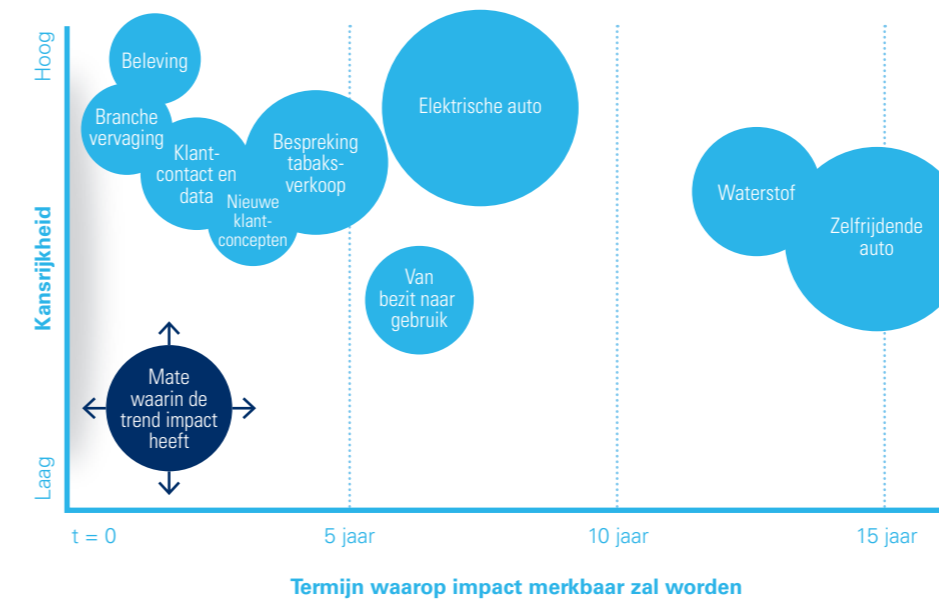
19) Trimbos-instituut (2019). Cijfers roken.

20) Van Rijn, M.J. (2017, 5 juli). Tabaksbeleid. [Kamerstuk 32011 nr. 59].

3.5 KANS- EN IMPACTANALYSE VAN TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Onderstaande grafiek biedt een overzicht van de hierboven beschreven trends en ontwikkelingen. De grafiek geeft een inschatting weer van de kansrijkheid van optreden van de trend, de termijn waarop de trend qua impact merkbaar zal gaan zijn in de tankstationbranche en de mate waarin de trend impact heeft op de tankstationbranche (aangeduid door de grootte van de bollen), zowel qua aantal tankstations als qua aard van de dienstverlening en verkoop door tankstations.

KANS- EN IMPACTANALYSE TRENDS EN ONTWIKKELINGEN



Figuur 3.9 Kans- en impactanalyse trends en ontwikkelingen

Uit de grafiek komen twee belangrijke inzichten naar voren:

1. De opkomst van de elektrische auto is naar verwachting in sterke mate disruptief voor de tankstationbranche. De vervanging van auto's die op motorbrandstoffen rijden door elektrische auto's maakt dat de vraag naar motorbrandstoffen zal gaan afnemen. Dit is een ontwikkeling die richting 2035 in een versnelling zal gaan raken. De elektrische auto heeft dan ook grote impact op de ontwikkeling van het wagenpark richting 2035 en op het aantal tankstations. Dit wordt verder gestimuleerd door de stedelijke milieuzones. Omdat dit de sterkste disruptieve ontwikkeling is, zal deze in het volgende hoofdstuk worden uitgediept. Waterstof en de zelfrijdende auto zijn de ontwikkelingen die tussen 2030 en 2035 wat gaan schalen en na 2035 impact krijgen.
2. De trends op gebied van retail spelen nu en de komende jaren de grootste rol. Waar de impact van de energie- en mobiliteitstransitie op de lange termijn groter is, is de urgentie om te handelen op de retailtransitie groter. De hoge automobiele bereikbaarheid van tankstations en gerichtheid op gemak en snel helpen van de klant, passen goed bij deze transitie. Het beter benutten van data biedt kansen om het servicepeil op te voeren. In de praktijk is al zichtbaar dat de branche aan het inspelen is op de ontwikkelingen van de retailtransitie.

4

De ontwikkeling van het wagenpark richting 2035

Tankstations in transitie

4.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk worden twee scenario's geïntroduceerd voor de ontwikkeling van het wagenpark naar brandstofverbruik richting 2035. Het eerste scenario is gebaseerd op de ambitie in het regeerakkoord t.a.v. volledig nieuwverkoop van elektrische auto's in 2030. Het tweede scenario is gebaseerd op onderzoek van REVNEXT naar de effecten van het huidige en in het Klimaatakkoord aangekondigd beleidsinstrumentarium om elektrisch rijden te bevorderen. Beide scenario's hebben als onderliggende aanname dat het aantal nieuwverkopen van elektrische auto's van nu tot 2030 in een lineaire trend doorzet. De scenario's gaan tevens uit van een groei van het totale wagenpark - zoals verwacht door WLO (2015) bij een sterke

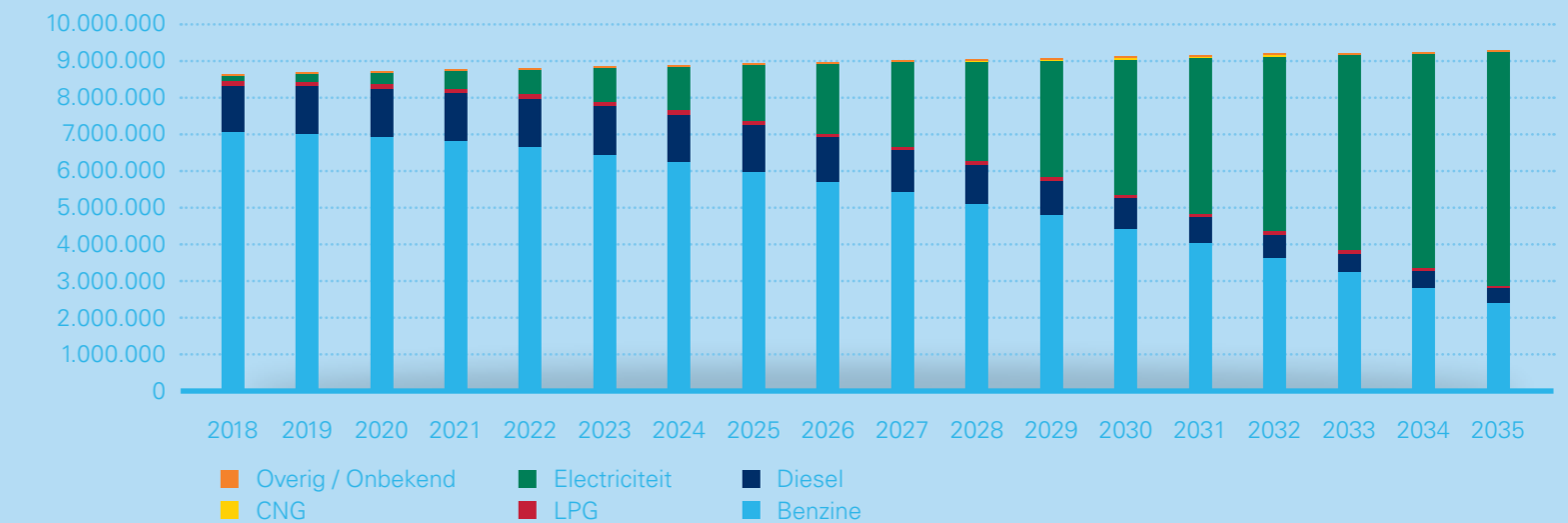
groei van de economie - een grote mate van verstedelijking en een streng en urgent Klimaatbeleid²¹⁾. Met deze ontwikkeling loopt het wagenpark voor personenvervoer in Nederland op van 8,5 miljoen auto's in 2018 naar circa 9,2 miljoen auto's in 2035.

Twee scenario's

Het eerste scenario is gebaseerd op de ambitie in het regeerakkoord van volledige nieuwverkoop van elektrische auto's in 2030. De volgende grafiek laat zien wat het effect van het behalen van deze doelstelling zou zijn op de ontwikkeling van het wagenpark tot en met 2035.

SCENARIO 1

Ontwikkeling wagenpark naar type brandstof: 2018 - 2035



Figuur 4.1 Scenario 1: ontwikkeling wagenpark naar type brandstof in de periode 2018 - 2035

21) WLO (2015). Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving; twee referentiescenario's. Het WLO gaat in scenario 'Hoog' uit van een groei van het wagenpark van 118% in 2030 ten opzichte van 2010. Voor verder uitleg zie bijlage.

Wanneer we de ambitie in het regeerakkoord ten aanzien van elektrisch vervoer als uitgangspunt nemen, dan stijgt het aantal elektrische auto's in het wagenpark substantieel tot 3,7 miljoen in 2030 en 6,3 miljoen in 2035. Hierbij wordt uitgegaan van de gemiddelde levensduur van een auto in Nederland van zestien jaar²²). Daarmee neemt elektrisch vervoer in 2035, mede door de groei van het wagenpark als geheel, circa 70% van het totale personenvervoer in beslag.

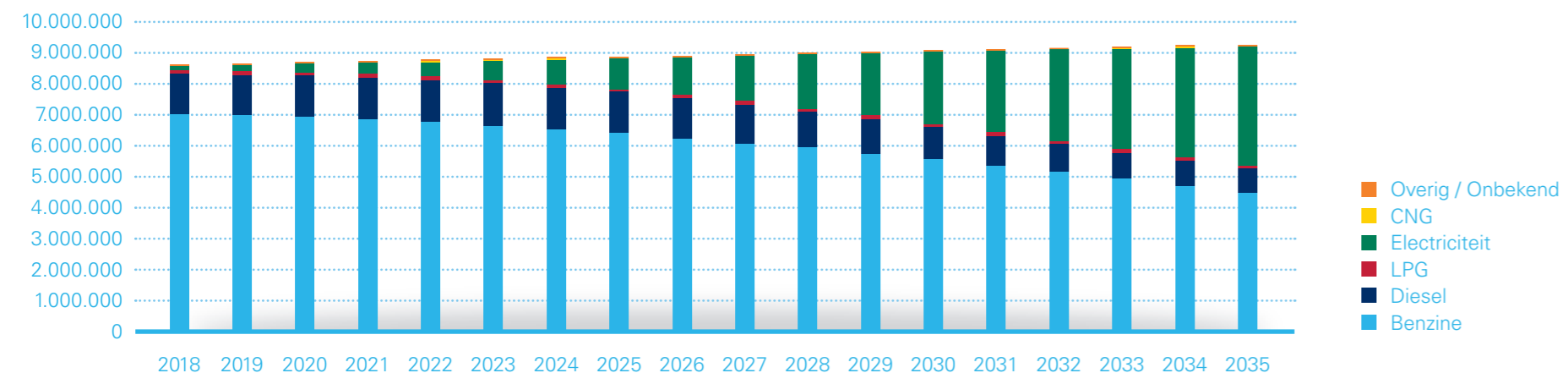
Om dit scenario waar te maken zullen alle maatregelen, die genomen moeten worden om de doelstelling van volledige nieuwverkoop van elektrische auto's in 2030 te kunnen realiseren, ook daadwerkelijk genomen worden. Dit is nog geen gelopen race; de (met name fiscale) maatregelen die het Klimaatakkoord nu voorstelt, tellen slechts op tot een

berekende nieuwverkoop van circa 30% elektrische auto's in 2030²³). Dit is echter beleid tot 2025. We verwachten dat voor de periode 2025-2030 nieuw beleid geformuleerd zal worden, waarmee 60% nieuwverkoop haalbaar wordt.

Dat percentage is dan ook waar we het tweede scenario op baseren. In dit scenario is er een wagenpark van 2,3 miljoen elektrische personenauto's in 2030 en 3,9 miljoen elektrische personenauto's in 2035. Daarmee is ruim 40% van het personenvervoer elektrisch in 2035. Dit scenario gaat er vanuit dat het huidige voorgestelde beleidsinstrumentarium ter stimulering van elektrische auto's wordt doorgezet, maar er geen nieuwe stimulerende maatregelen komen.

SCENARIO 2

Ontwikkeling wagenpark naar type brandstof: 2018 - 2035

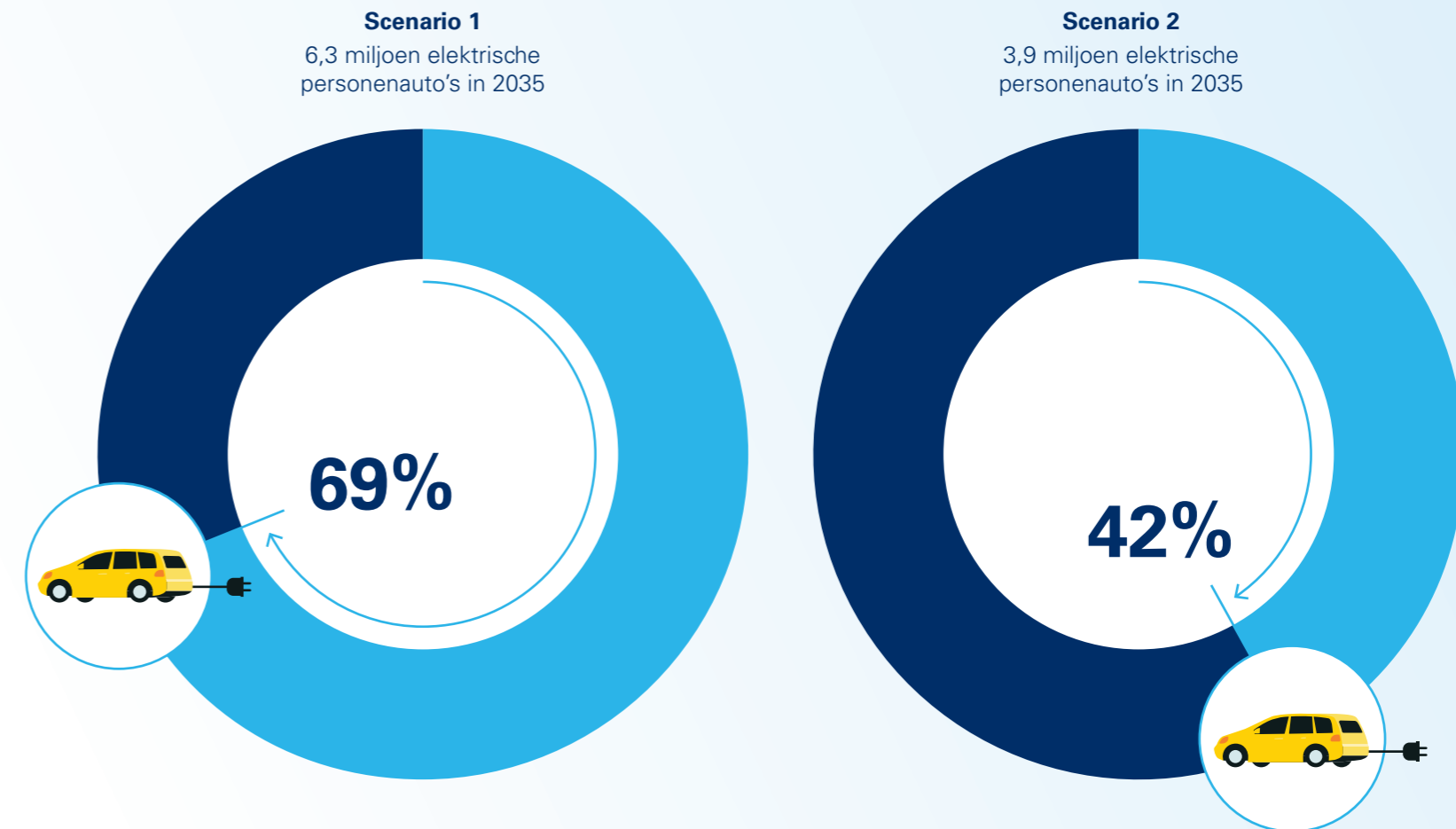


Figuur 4.2 Scenario 2: ontwikkeling wagenpark naar type brandstof in de periode 2018 – 2035

22) CBS (2016). Personenauto's steeds ouder; CLO (2019). Sloop en export van motorvoertuigen, 2000-2018. Op basis van CLO en CBS statistieken is in het scenario uitgegaan van een gemiddelde levensduur voor auto's van zestien jaar. Deze levensduur is gebaseerd op het aantal sloop- en exportauto's. Voor verder uitleg zie bijlage.

23) REVNEXT (2019). Fiscaal beleid personenauto's en de transitie naar elektrisch rijden.

AANDEEL ELEKTRISCH: SCENARIO 1 VERSUS SCENARIO 2

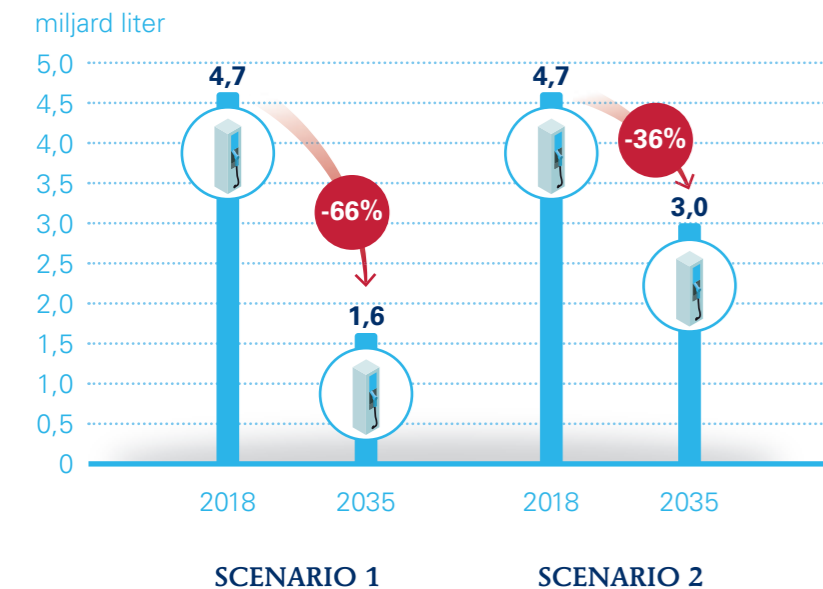


Figuur 4.3 Aandeel elektrisch: scenario 1 versus scenario 2

4.2 IMPACT OP BRANDSTOFVERBRUIK

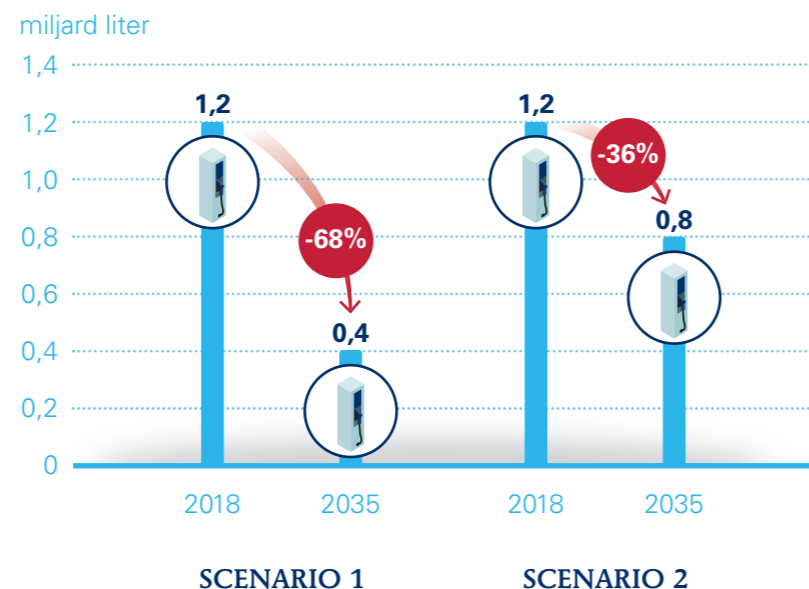
De toename van elektrisch vervoer in het wagenpark betekent vanzelfsprekend een afname van benzine- en dieselauto's. Daarmee gaat ook het brandstofverbruik van dit type auto's naar beneden. De volgende grafieken tonen een inschatting van de daling van de verkoop van benzine en diesel bij Nederlandse tankstations²⁴⁾.

VERBRUIK BENZINE PERSONENVERVOER: 2018 VERSUS 2035



Figuur 4.4 Verbruik benzine personenvervoer: 2018 versus 2035

VERBRUIK DIESEL PERSONENVERVOER: 2018 VERSUS 2035



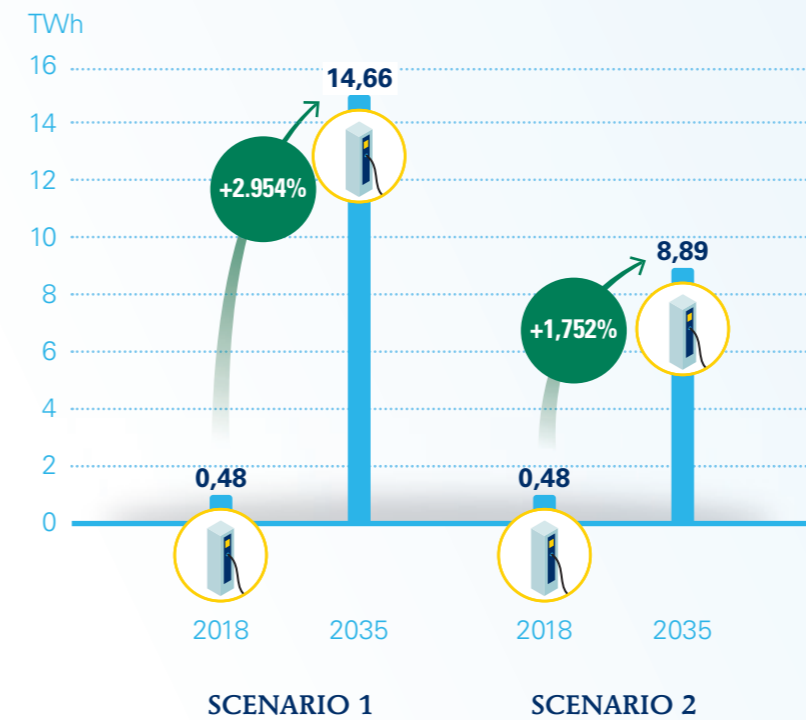
Figuur 4.5 Verbruik diesel personenvervoer: 2018 versus 2035

24) CBS (2019). Verkeersprestaties personenauto's; kilometers, brandstofsoort, grondgebied. Uitgaande van een gemiddeld verbruik van benzineauto's en dieselauto's van respectievelijk 1/14 en 1/21 en gemiddeld gereden jaarkilometrage van respectievelijk 9.420 en 20.043.

De weerslag hiervan is dat het laadverbruik van elektrisch vervoer substantieel zal toenemen. Op basis van het huidige jaarkilometrage zal het verbruik van personenvervoer in 2035 jaarlijks tussen de 8,9 en 14,7 TWh bedragen. Dit aantal is wellicht aan de hoge kant, omdat huidige jaarkilometrages met name zakelijke kilometers betreffen. Te verwachten is dat elektrisch vervoer in de toekomst ook voor particuliere auto's, met een lager jaarkilometrage, de norm wordt.

De conclusie is dat het benzineverbruik richting 2035 flink afneemt. Afhankelijk van de scenario's zal het verbruik afnemen met 36% tot 66%. Tevens neemt het diesilverbruik fors af met 33% tot 68% richting 2035. Tegelijkertijd zal het verbruik van elektriciteit toenemen van circa 0,5 TWh in 2018 tot maar liefst 8,9 tot 14,7 TWh in 2035.

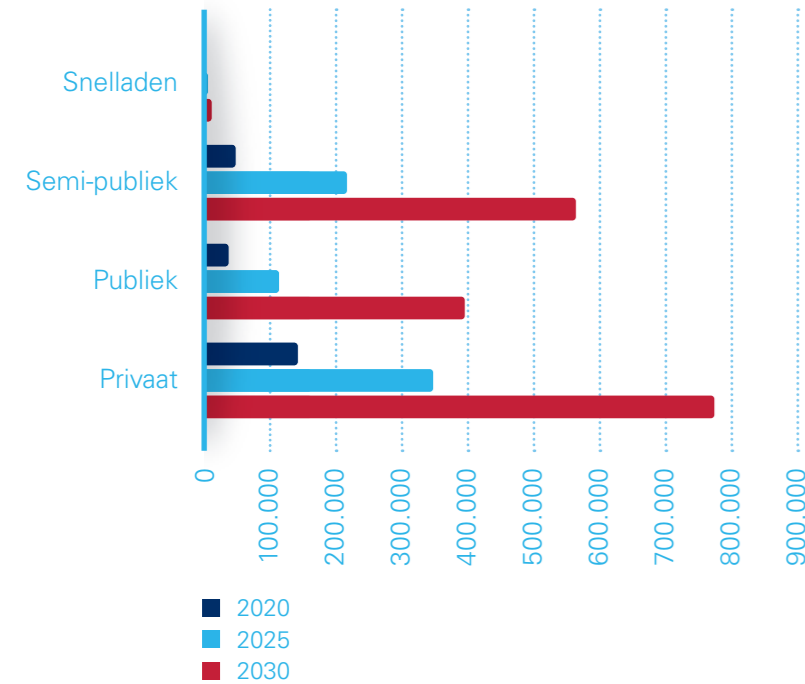
ELEKTRICITEITSVERBRUIK: 2018 VERSUS 2035



Figuur 4.6 Elektriciteitsverbruik: 2018 versus 2035

4.3 LAADINFRASTRUCTUUR

VOORSPELLING AANTAL LAADPALEN RICHTING 2030

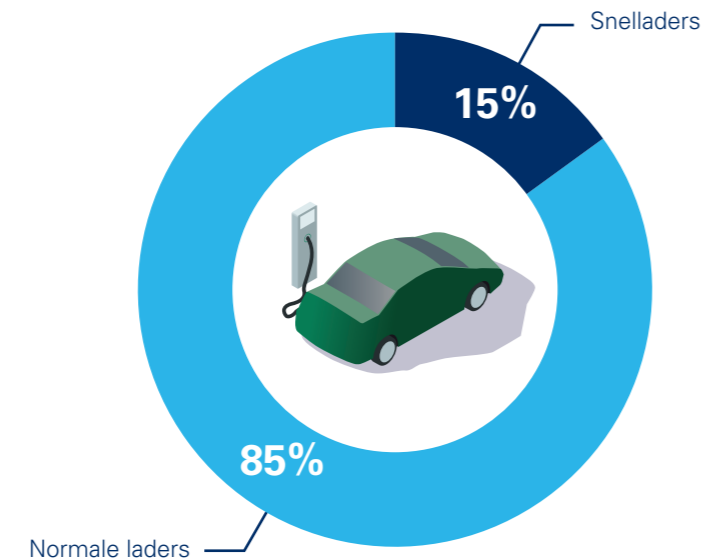


Figuur 4.7 Voorspelling aantal laadpunten richting 2030
Bron: Rijksoverheid (2019). Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Richting 2030 zal het aantal laadlocaties in Nederland verder toenemen. Naast de reguliere laadpunten langs de weg, bij mensen thuis en bij kantoren worden er ook steeds meer snelladers ontwikkeld. Deze hebben een hoog vermogen, waardoor auto's sneller kunnen laden. Snelladers zijn zeer geschikt om bij noodgevallen (lege accu) of langere ritten snel in elektriciteit te kunnen voorzien.

Snelladers zullen vooral veel te vinden zijn op (tankstation)locaties langs drukke doorgaande wegen, bij (fastfood) restaurants, bij hotelketens. Het is van belang dat de locatie ook een andere functie heeft dan snelladen alleen, omdat mensen de snellaadtijd nuttig willen kunnen besteden. We zien voorsnog minder potentie voor snelladers bij andere tankstationlocaties vanwege de relatief hoge aanschafwaarde en de overweging dat er op andere locaties dan langs de snelweg (thuis, op het werk, bij de supermarkt) vaak voldoende tijd en mogelijkheid is om de auto wat langer aan een laadpaal te zetten.

VERWACHTE VERHOUDING SNELLADERS EN NORMALE LADERS IN 2025

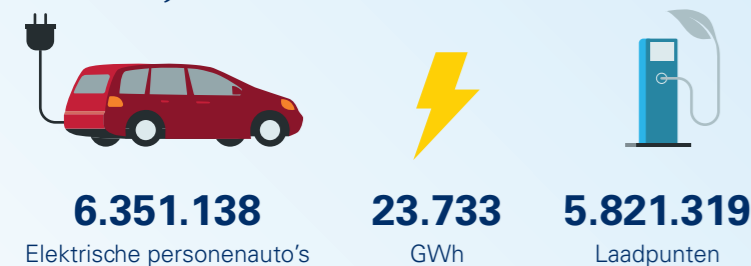


Figuur 4.8 Verwachte verhouding snelladers en normale laders in 2025
Bron: Rijksoverheid (2019). Nationale Agenda Laadinfrastructuur.



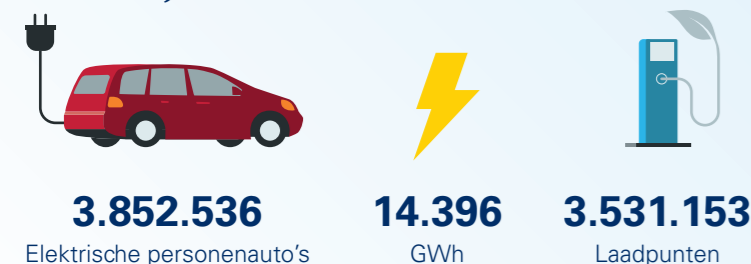
Figuur 4.9 Veel kleinere snellaadlocaties in de Randstad, grote laadhubs daarbuiten
Bron: E-laad(2019). Snel, sneller snelst. De ontwikkeling van snelladers in Nederland t/m 2025

VERWACHTING LAADINFRASTRUCTUUR IN 2035 BIJ SCENARIO 1



Figuur 4.10 Verwachting laadinfrastructuur in 2035 bij scenario 1²⁵⁾
Bron: Rijksoverheid (2019). Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

VERWACHTING LAADINFRASTRUCTUUR IN 2035 BIJ SCENARIO 2



Figuur 4.11 Verwachting laadinfrastructuur in 2035 bij scenario 2²⁶⁾
Bron: Rijksoverheid (2019). Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

25) Rijksoverheid (2019). Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Bij deze prognose wordt uitgegaan van de waarden zoals genoemd in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). In de NAL wordt uitgegaan van 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030. De benodigde energiebehoefte voor het laden van deze auto's bedraagt 7.100 GWh en hier zijn 1.741.500 laadpunten voor nodig. Op basis van het aantal elektrische auto's in 2035 zoals berekend in beide scenario's, staan de gepresenteerde waarden voor het aantal GWh en laadpunten in verhouding tot de waarden uit de NAL. Er bestaat een verschil tussen laadpunten en laadpalen. Eén laadpaal kan soms twee laadpunten bevatten. Bijvoorbeeld een publieke laadpaal op straat. Soms bevat één laadpaal ook maar één laadpunt.

26) Zie bovenstaand.

4.4 KANTTEKENINGEN BIJ DE SCENARIO'S

In deze paragraaf behandelen we onzekerheden en uitdagingen bij het ontwikkelen van voldoende laadinfrastructuur voor de elektrische auto. Hoe (en hoe snel) de opkomst van elektrische auto's uit gaat pakken is echter nog niet helemaal te overzien. De opkomst van de elektrische auto vraagt ook om een enorme groei van de beschikbare laadcapaciteit.

Ook zijn er externe ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van accu's en de mogelijke kansen voor waterstof, die van invloed kunnen zijn op de toename van elektrische auto's en de wijze waarop deze toename uitpakt. In deze paragraaf beschrijven we de belangrijkste onzekere factoren.

Ruimtegebruik en capaciteit van het net

Om aan de energiebehoefte van al die elektrische auto's te voldoen zullen er tussen de 3,5 en 5,8 miljoen laadpunten nodig zijn (zie paragraaf 4.3).

Indien het huidige laadgedrag - waarbij automobilisten hun elektrische auto voornamelijk thuis en op het werk opladen - zich voortzet, vraagt dit nog al wat van de openbare ruimte. Als bij iedere parkeerplek ook een laadpaal moet worden geplaatst neemt de ruimte voor fiets- en voetgangers af en verandert het straatbeeld sterk. Het is de vraag of gemeenten dat willen. Daarbij speelt mee dat laadpalen met een vermogen tot 50 KWh wel kunnen worden geplaatst in bebouwde gebieden. Laadpalen met een groter vermogen nemen echter teveel ruimte in beslag, waarmee de grond voor de laadpaal erg duur zou worden.

Daarnaast is het onzeker of het net het gevraagde vermogen voor het laden van het toenemende aantal elektrische auto's aankan. In het bijzonder op piekmomenten kan dit voor problemen zorgen. Bijvoorbeeld wanneer automobilisten bij thuiskomst hun auto massaal aan de laadpaal zetten en tegelijkertijd (elektrisch) gaan koken, tv-kijken enzovoorts. Om de vraag aan (piek)vermogen te kunnen leveren, zal het elektriciteitsnet sterk verzaamd moeten worden. Oplossingen kunnen ook gevonden

worden in *smart charging*: met smart charging koppel je je auto wel aan, maar door middel van ICT bepaalt het net wanneer er voldoende capaciteit is om de auto op te laden. Dit gaat uit van het principe dat de auto (bijvoorbeeld 's nachts) langer aan de laadpaal staat dan nodig is om op te laden en dus parkeergelegenheid reserveert voor laden.

Zowel het vraagstuk van de beschikbare ruimte als de laadcapaciteit zou kunnen betekenen dat alternatieve laadlocaties ontwikkeld moeten worden met zowel fysieke ruimte alsook capaciteit op het elektriciteitsnet. Dit biedt kansen voor tankstations. Ook wordt al gedacht aan het ontwikkelen van centrale laadpleinen in wijken, waar meerdere auto's tegelijk kunnen worden opgeladen. Tankstations zouden hier een rol in kunnen spelen.

De ontwikkeling van accu's

De frequentie en duur van (snel)laden is zeer afhankelijk van de ontwikkeling van de accu in de elektrische auto. Naar verwachting hebben elektrische auto's rond 2020 een bereik van minimaal 500 kilometer. Indien de ontwikkeling van accu's zich voortzet zoals verwacht, heeft dit invloed op de frequentie waarmee de elektrische auto moet worden opgeladen. Bij een groter bereik is laden minder vaak nodig. Bovendien zal een verbeterde accu sneller kunnen laden, waardoor de wachttijd van reizigers tijdens het laden aanzienlijk zal afnemen.

Ondanks dat de wachttijd tijdens het laden afneemt, bieden ook minder laden en (veel) sneller laden kansen voor tankstations. Doordat een elektrische auto in enkele minuten geladen kan worden, wordt laden meer zoals tanken. Het is dan ook minder noodzakelijk om thuis of op het werk te laden, omdat laden slechts enkele minuten duurt. Bovendien kunnen tankstations hun klanten consumpties en/of aanvullende (food)services aanbieden waar klanten gebruik van kunnen maken voor/na het laden van hun elektrische voertuig.

27) H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG (2019). Joint venture H2 live ontwikkelt in rap tempo nieuwe waterstofvulpunten. Huidige stand geopende vulpunten is 74.

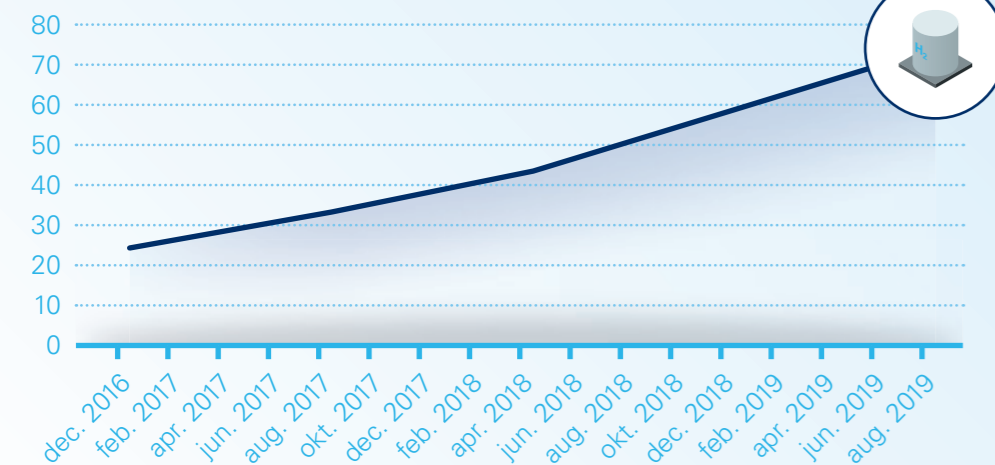
Waterstof

In deze outlook wordt voornamelijk uitgegaan van een sterke toename in elektrisch vervoer. Een andere energiedrager waar echter niet aan voorbij mag worden gegaan, is waterstof. Ook waterstof vormt een potentiële duurzame vervanger voor traditionele brandstoffen. Een auto op waterstof heeft net als een elektrische auto een stille motor en een snelle acceleratie. Daarnaast kan waterstof op traditionele wijze worden getankt, hetgeen minder tijd kost dan het laden van een elektrische auto. Dit is zeer gunstig voor tankstations vanwege het feit dat de *customer journey* van klanten hetzelfde blijft als bij het tanken van motorbrandstoffen. Tankstations voldoen bovendien al aan milieu- en veiligheidseisen die mogelijk ook zullen gaan gelden voor de verkoop van waterstof.

De ontwikkeling van waterstof als energiedrager voor personenauto's loopt echter nog flink achter op de ontwikkeling van elektrisch vervoer. Eén kilometer rijden op waterstof kost nu twee keer zoveel energie als rijden op elektriciteit. Daarnaast is de juiste infrastructuur voor waterstof nog onvoldoende beschikbaar. Dit maakt personenauto's op waterstof momenteel onaantrekkelijk voor de consument. De elektrische (accu) auto heeft daarmee een sterke voorsprong.

Er worden momenteel wel door meerdere partijen waterstofvulpunten ontwikkeld. Met name ook in het buitenland, zoals in Duitsland, neemt het aantal waterstofvulpunten bijvoorbeeld sterk toe²⁷⁾.

AANTAL WATERSTOFTANKSTATIONS IN DUITSLAND



Figuur 4.12 Aantal waterstoftankstations in Duitsland
Bron: H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG (2019).

De verwachting is dat waterstof in eerste instantie voornamelijk zal worden gebruikt voor goederenvervoer. Vanwege het grotere gewicht van voertuigen voor vrachtverkeer en de lange afstanden die deze voertuigen afleggen, met als gevolg dat zij regelmatig moeten laden, zijn deze voertuigen minder interessant voor elektrisch vervoer met gebruik van een accu. De mate waarin waterstof ook een gangbare energiedrager wordt voor personenvervoer zal afhangen van de mate waarin bovenstaande bottlenecks worden overwonnen. Als de benodigde infrastructuur breder beschikbaar is, zal de drempel om een waterstofauto aan te schaffen aanzienlijk dalen. Indien de verwachte doorbraak van elektrisch vervoer niet plaatsvindt, worden de kansen voor waterstof groter.

4.5 HET LAADGEDRAG VAN DE TOEKOMST – drie mogelijke perspectieven voor het tankstation

Met de verwachte toename van elektrische auto's, en daarmee een afname van de verkoop traditionele brandstoffen, neemt de relevantie van tankstations als energieleverancier op het eerste gezicht af. Elektrische auto's kunnen immers overal worden opgeladen.

Als we kijken naar hoe het laadgedrag van bezitters van elektrische auto's zich tot nu toe heeft ontwikkeld, dan zien we dat met name thuis en op het werk wordt geladen. Het is echter maar de vraag of dit zo blijft. Hierboven hebben we een aantal kanttekeningen geplaatst bij de toename van elektrische auto's, zoals de beschikbaarheid van ruimte, de (piek)capaciteit die het net aankan en de potentie van waterstof als energiedrager. Gegeven die kanttekeningen schetsen we hieronder drie perspectieven op het toekomstige laadgedrag, waarbij ook de gevolgen voor tankstations variëren.

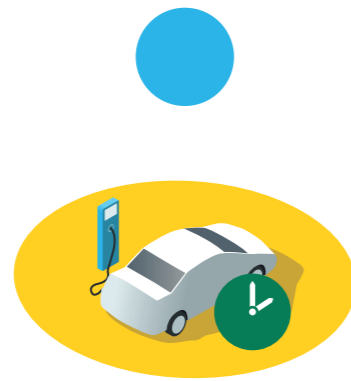


A. Voortzetting huidig laadgedrag

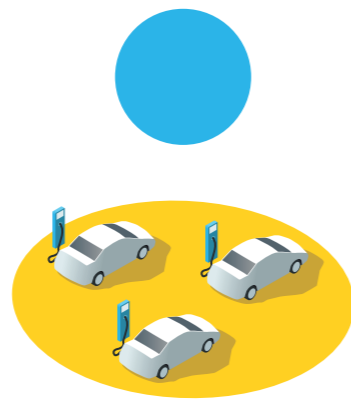
In dit toekomstperspectief heeft de wijze waarop elektrische auto's nu worden geladen een hoge voorspellende waarde voor de toekomst. Snelladers op tankstations zijn alleen voor noodgevallen. Daarnaast laden automobilisten voornamelijk thuis en op het werk. Er worden overal in de openbare ruimte laadpalen geplaatst, die in voldoende mate in de behoefte voorzien.



Laden gebeurt met name thuis of op het werk



Snelladen vooral voor noodgevallen



Er ontstaan weinig nieuwe laadlocaties zoals laadpleinen



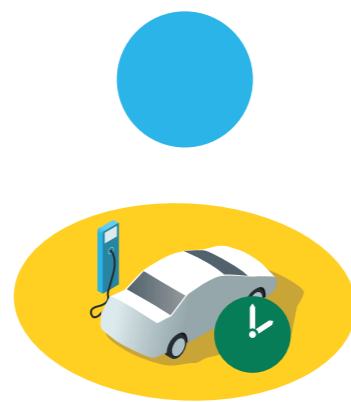
Tankstation halen hun omzet met name uit retail en services

B. Gemixt beeld

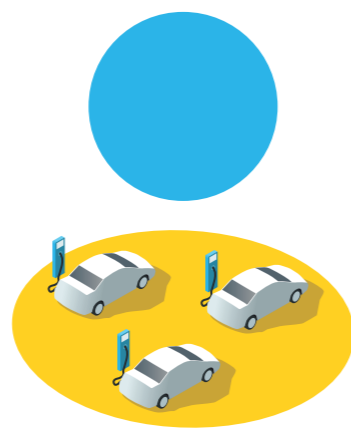
In dit toekomstperspectief heeft de sterke toename van elektrische auto's ertoe geleid dat er ruimtegebrek is ontstaan. Laden aan de weg en op het werk is onvoldoende om in de behoefte aan laadinfrastructuur te voorzien. Er ontstaan laadpleinen in wijken waar meerdere auto's tegelijk kunnen laden. Tankstations, met hun landelijk dekkend netwerk van strategische locaties, kunnen hier een rol in vervullen. Er is meer behoefte aan snelladen, doordat mensen vaak geen vrije laadpaal kunnen vinden.



Laden gebeurt voor een deel thuis en op het werk, maar er is ruimtegebrek



Tankstations krijgen een grotere rol bij het laden, snelladen is vaker nodig



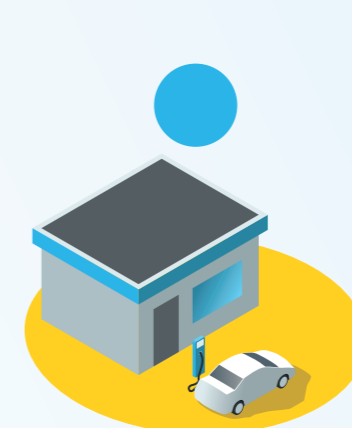
Er ontstaan laadpleinen



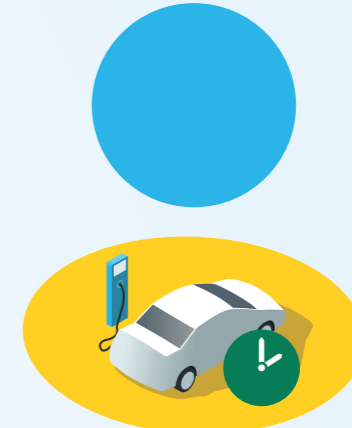
Tankstations halen hun omzet met name uit retail, services en laden

C. Laden als tanken

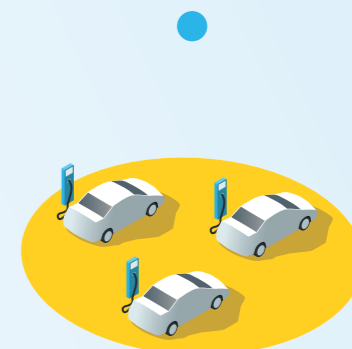
Door een combinatie van technologische ontwikkelingen op het gebied van accu's en laden, ruimtegebrek en gebrek aan capaciteit op het elektriciteitsnet, laden de meeste mensen in dit scenario bij een tankstation. Dat gaat gemiddeld zo snel, en kan zo onregelmatig, dat dit de meest aantrekkelijke optie is. Tankstations kopen collectief elektriciteit in en wekken ook hun eigen elektriciteit op. Hierdoor kunnen zij sterk concurrerende laadtarieven bieden. De enige consument die tankstations hiermee niet hebben kunnen verleiden, zijn de mensen met een eigen oprit en zonnepanelen op het dak. Zij kunnen hun auto blijven laden met eigen opgewekte elektriciteit.



Alleen mensen met een eigen oprit en zonnepanelen laden thuis



Laden is als tanken: door grotere accu's, snellere laders en de opkomst van waterstof



Laadpleinen kunnen niet uit en verliezen van het tankstation



Tankstation halen hun omzet met name uit retail, services en laden

Conclusie

De wijze waarop we in de toekomst onze elektrische auto's zullen laden, bepaalt in sterke mate welke functie tankstations kunnen hebben. Wanneer autobezitters hun auto, net als nu het geval is, thuis, langs de weg of op het werk kunnen blijven laden dan zal het aandeel van de verkoop van elektriciteit door tankstations beperkt blijven. Wanneer laden in de openbare ruimte echter moeilijker wordt door ruimtegebrek of doordat het (openbare) elektriciteitsnet onvoldoende capaciteit heeft om grote aantallen elektrische auto's aan te kunnen, dan kunnen tankstations een grotere rol spelen in het laden van de elektrische auto. Dat geeft tankstations meer gelegenheid om naast elektrische energie ook retail en services te bieden.



5

Nederlandse tankstations in 2035

Tankstations in transitie

5.1 ALGEMENE CONCLUSIES

Tankstations halen (veel) minder omzet uit de verkoop van energie

De omzet van tankstations uit energieverkoop zal sterk afnemen door de opkomst van de elektrische auto. Minder auto's rijden op motorbrandstoffen waardoor de verkoop van motorbrandstoffen sterk afneemt. Elektrische auto's hoeven niet noodzakelijkerwijs naar een tankstation om te laden. Dit kan thuis, op het werk of bij allerlei andere aanbieders dan tankstations zoals wegrestaurants, hotelketens, (XL) winkelcentra en grote winkelbedrijven aan de snelweg.

Tankstations zijn wel nog steeds belangrijke punten voor de verkoop van energie

Hoewel de omzet die tankstations hieruit halen daalt, blijven tankstations een speler van belang als het gaat om de verkoop van energie voor mobiliteit. Afhankelijk van de manier waarop de enorme toename van elektrisch rijden geaccomodeerd wordt spelen tankstations een grotere of wat meer beperkte rol in het laden van elektrische auto's. De ontwikkeling van waterstof is in 2035 een stuk verder voor met name bedrijfswagens. Tankstations zijn, gezien hun spreiding en bekendheid met veiligheidseisen, logische locaties voor waterstofstations. Daarnaast bestaat in 2035 bij de meeste tankstations nog steeds de mogelijkheid om hernieuwbare brandstoffen en, in steeds mindere mate, motorbrandstoffen te tanken.

Retail en services worden van essentieel belang voor tankstations

Het grootste deel van de omzet van tankstations zal worden behaald uit functies als (food)retail, horeca en services. We verwachten dat de branche qua aangeboden proposities meer divers zal gaan worden. Het aantal partnerschappen dat hiervoor wordt aangegaan zal dan ook toenemen. Tankstations worden zo energie- & service hubs die een breed scala aan producten en diensten, zo gericht mogelijk, aan klanten aanbieden. De hubs benutten op deze manier maximaal hun strategische locatie en functie als logische rustplaats onderweg.

Tankstations kunnen goed inspelen op de consumptievraag van de toekomst

Tankstations passen door hun aard goed bij de 24/7/365 economie, waarbij consumenten op zoek zijn naar gemak, snelheid en een passend aanbod bij hun persoonlijke consumptiebehoefte op elk moment van de dag. Hoewel snelheid en gemak belangrijk blijven hebben consumenten, maar ook bedrijven, steeds meer aandacht voor gezondheid, duurzaamheid en ketentransparantie. Daarnaast vragen consumenten ook om beleving en service. Zij hebben een voorkeur voor persoonlijk contact en zijn bereid te betalen voor beleving en ervaring. Tankstations gaan hier in mee en bieden, afhankelijk van de vraag van een specifieke consument, een combinatie van snelheid, gemak, duurzaamheid en beleving. Digitalisering biedt volop kansen om het aanbod van tankstations verder te flexibiliseren en personaliseren.

Tankstations versterken hun functie als verblijfsplaats

Tankstations blijven hun functie als 'pleisterplaats' onderweg goed benutten, of versterken die functie zelfs. Flexibiliteit in werk(tijden en -plekken) vergroot de behoefte van automobilisten om ook onderweg op plezierige wijze te kunnen werken. Tankstations spelen hier met hun ruime openingstijden en strategische locaties goed op in. Zij bieden steeds vaker flexwerkplekken en kwalitatieve (horeca)services om de werkende automobilist te verleiden om een deel van de werkdag op het tankstation door te brengen.

Locatie en ondernemerschap zijn van groter belang dan ooit

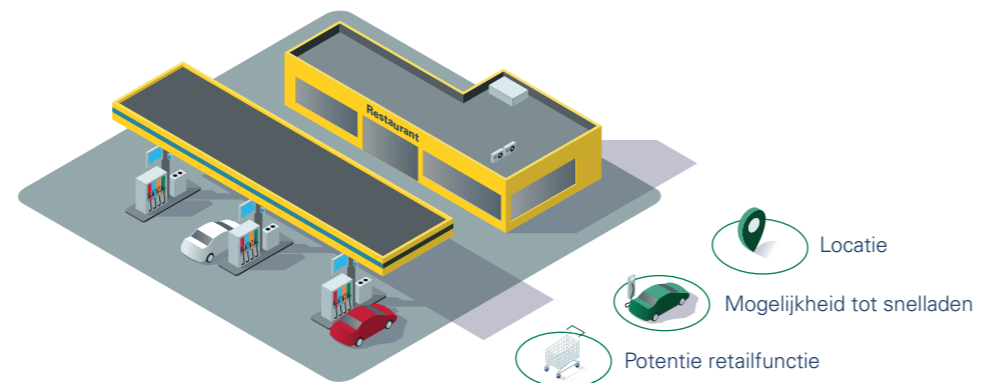
Alleen de tankstations die de locatie hebben om zich te kunnen handhaven en verder te ontwikkelen als cruciale schakel in het mobiliteitsstelsel zullen op de langere termijn winstgevend kunnen blijven.

De uitdagingen van de energie- en mobiliteitstransities en de kansen, die bijvoorbeeld digitalisering biedt, vragen om sterk ondernemerschap. Meer dan ooit wordt het van belang te onderzoeken wie (potentiële) doelgroepen zijn en waarom zij zouden (terug)komen om gebruik te maken van de diensten van het tankstation. Er zullen strategische keuzes gemaakt moeten worden of, wanneer en hoe bepaalde diensten moeten worden aangeboden. Tankstationhouders zullen hiervoor flink moeten investeren.

Veel tankstations zullen verdwijnen of hun omzet zal marginaliseren

We verwachten dat het totale aantal tankstations zal dalen. Niet alle tankstations hebben namelijk een voldoende goede locatie of hebben de potentie om hun aanbod sterk te gaan diversifiëren en in te zetten op retail en services. Tankstations, die in onvoldoende mate passen in een toekomst waarin de verkoop van energie van secundair belang is, gaan het lastig krijgen. Vooralsnog kunnen dergelijke tankstations nog voldoende omzet halen, tegen lage kosten, uit de verkoop van motorbrandstoffen. Op den duur wordt dit echter steeds minder.

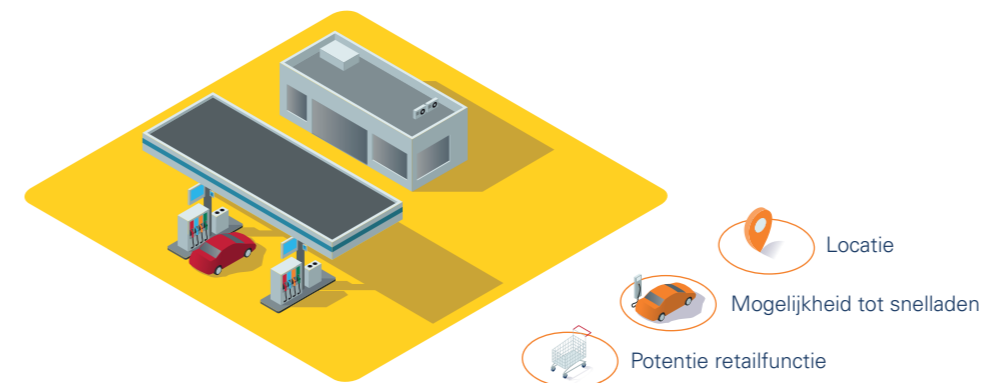
5.2 CONCLUSIES PER TYPE TANKSTATION



Full service tankstations hebben de toekomst

Bemande tankstations langs rijkswegen en drukke provinciale wegen of in de stad hebben relatief veel potentie. Deze tankstations bieden verschillende mogelijkheden die voor het tankstation van de toekomst van belang zijn. Een essentieel punt in dit opzicht is het feit dat deze bemande tankstations zich op strategische en goed bereikbare locaties bevinden. Dergelijke tankstations zijn natuurlijke rustpunten, waar reizigers wat te eten kunnen halen, onderweg af kunnen spreken of kunnen werken. Daarnaast hebben de locaties vaak een groot voorterrein, wat mogelijkheden biedt voor het plaatsen van snellaadpalen alsook voor het uitbreiden van de retail- en servicefunctie. Een passend divers aanbod voor de verschillende doelgroepen van het tankstation, bestaande uit energie, retail en services, vergroot de kans dat het tankstation een solide omzet basis zal behouden.

De mogelijkheid tot uitbreiding van retail en services én de strategische locatie – voor snelladen als een logisch rustpunt in de reis – maakt dat wij zeker een toekomst zien voor het full service tankstation.



Kleinere bemande tankstations zullen de shop sluiten

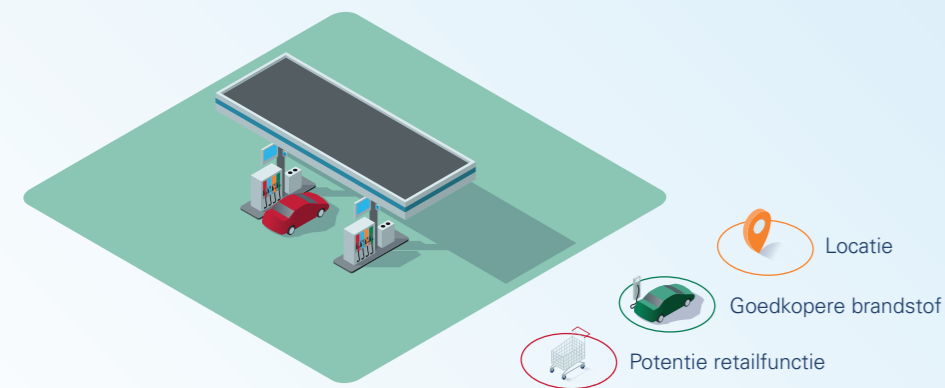
Het aandeel van de omzet uit traditionele brandstoffen zal dalen, waardoor tankstations zich moeten gaan richten op andere functies. De mogelijkheid tot uitbreiding van het energieaanbod en de retail- en servicefunctie is voor kleinere tankstations op minder goede locaties beperkt. Dergelijke tankstations hebben namelijk veel minder een functie als 'pleisterplaats' onderweg en moeten het nu hebben van de consumenten die komen om te tanken. Wanneer het aantal tankende bezoekers afneemt, verdwijnt daarmee ook het potentieel voor een uitgebreide retail- en servicefunctie. Bovendien is er te weinig ruimte om snellaadpalen te plaatsen of om uit te groeien tot laadpleinen. Kleinere bemande tankstations voorzien dan ook onvoldoende in de toekomstige energiebehoefte.

Een andere bedreiging voor dit type tankstation is bovendien het verdwijnen van de verkoop van tabak. De verwachting is dat de omzet uit de verkoop van tabak zal dalen of zelfs verdwijnen. Wanneer de belangrijkste omzetbron voor de shop verdwijnt, kan deze mogelijk niet langer open blijven²⁸⁾.

We verwachten dat een groot deel van de kleinere bemande tankstations zal verdwijnen. Een belangrijk deel van deze tankstations zal de shop sluiten en als onbemand tankstation verder gaan. Als onbemand tankstation zijn deze tankstations waarschijnlijk relatief kansrijk: ze zitten niet op de beste locaties maar zeker ook niet op de slechtste locaties. Een tweede mogelijkheid die dergelijke tankstations zullen overwegen is onbemand maken van de shop. Met behulp van sensoren, apps en zelfscanners is er in de shop straks niet perse meer personeel nodig.

Bovenstaande verwachting is uiteraard generiek, er zullen meerdere kleinere bemande tankstations zijn die toch zullen kunnen blijven voortbestaan. Bijvoorbeeld doordat het tankstation een belangrijke functie heeft in een lokale gemeenschap of doordat een ondernemer slim en tijdig anticipeert op een toekomst waarin brandstoffenverkoop minder wordt, en zo het voortbestaan van zijn/haar tankstation garandeert.

28) WLO (2015). Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: twee referentiescenario's.



Onbemande tankstations zonder shop hebben nog geruime tijd bestaansrecht

Onbemande tankstations blijven bestaan zolang er nog motorbrandstoffen worden verkocht. Dit vanwege het feit dat motorbrandstoffen bij onbemande tankstations bij lokale/provinciale wegen en in steden veelal tegen een lagere prijs worden verkocht dan op andere locaties. In het bijzonder voor mensen die hun auto privé rijden, is dit aantrekkelijk. Deze groep zal eerder bewust naar het lokale, onbemande tankstation toe gaan om te tanken dan dat zij dit langs de snelweg doen. Aangezien de kosten voor het exploiteren van een onbemand station laag zijn, houden deze stations bestaansrecht. Er zal mogelijk wel een shake out plaatsvinden onder de onbemande tankstations met de minst goede locatie.

Bijlage I: aannames scenario's

De scenario's voor 2035, zoals geschetst in hoofdstuk 5, zijn gebaseerd op verschillende aannames.

Groei wagenpark: 118% in 2030 ten opzichte van 2010

De toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving²⁹⁾ schetst twee referentiescenario's. Het WLO gaat in het scenario 'Hoog' uit van een groei van het wagenpark van 118% in 2030 ten opzichte van 2010. Wij hebben dit percentage als uitgangspunt gebruikt in ons scenario vanwege het substantiële Klimaatbeleid.

Levensduur auto's: 16 jaar

De levensduur van auto's is geschat op zestien jaar. Deze levensduur is berekend op basis van sloop- en exportcijfers van CLO³⁰⁾ en CBS³¹⁾.

Aantal oldtimers: 254.042

Oldtimers zijn gedefinieerd als personenauto's die gebouwd zijn in de periode tot 1910 en in de periode van 1910 tot 1990. Het aantal oldtimers in 2018 is 254.042³²⁾. We doen de aanname dat deze oldtimers in 2035 nog bestaan.

Verhouding brandstoffen

De verhouding van verschillende brandstoffen (2018-2035) is gebaseerd op de verhouding in 2018³³⁾. Hierbij wordt uitgegaan van een gemiddeld verbruik van benzineauto's en dieselauto's van respectievelijk 1/14 en 1/21, en een gemiddeld gereden jaarkilometrage van respectievelijk 9.420 en 20.043.

29) WLO (2015). Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: twee referentiescenario's.

30) CLO (2019). Sloop en export van motorvoertuigen.

31) CBS (2016). Personenauto's steeds ouder.

32) CBS (2019). Personenauto's; voertuigmerken, regio's, 1 januari.

33) CBS (2019). Motorbrandstoffen.



Berenschot

Berenschot Groep B.V.
Europalaan 40, 3526 KS Utrecht
Postbus 8039, 3503 RA Utrecht
030 2 916 916
www.berenschot.nl
[in /berenschot](https://www.linkedin.com/company/berenschot)

Berenschot is een onafhankelijk organisatieadviesbureau met 350 medewerkers wereldwijd. Al 80 jaar verrassen wij onze opdrachtgevers in de publieke sector en het bedrijfsleven met slimme en nieuwe inzichten. We verwerven ze en maken ze toepasbaar. Dit door innovatie te koppelen aan creativiteit. Steeds opnieuw. Klanten kiezen voor Berenschot omdat onze adviezen hen op een voorsprong zetten.

Ons bureau zit vol inspirerende en eigenwijze individuen die allen dezelfde passie delen: organiseren. Ingewikkelde vraagstukken omzetten in werkbare constructies. Door ons brede werkerrein en onze brede expertise kunnen opdrachtgevers ons inschakelen voor uiteenlopende opdrachten. En zijn we in staat om met multidisciplinaire teams alle aspecten van een vraagstuk aan te pakken.



Wouter Metzlar
w.metzlar@berenschot.nl



Stephanie Wagenaar
s.wagenaar@berenschot.nl