

# Tankstations in Beweging

Maar waar naartoe?



# Key facts over de Transitie van Tankstations

- Wegverkeer heeft een aandeel van 20% in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland. Belangrijke rol voor het wegverkeer bij het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.
- Transitie van het wagenpark van fossiele brandstof naar elektrisch. Doel: volledig elektrisch wagenpark in 2050.
- Snelle groei van het aandeel elektrische auto's, vervijfvoudigd in vijf jaar. Maar, impact op de totale brandstofafzet nu en komende jaren nog beperkt.
- Na verbod op verkoop nieuwe fossiel brandstofauto's in 2035, wordt de impact van de transitie op de brandstofafzet snel groter.
- In 2024 ruim 4.100 traditionele fossiele brandstoftankstations, met een gezamenlijke waarde van € 7 miljard. Grote veranderingen op komst, maar er is tijd om in te spelen op de transitie.
- Impact van de transitie op de waarde van tankstations kan goed worden ingeschat, door de alternatieve aanwendbaarheid, risico's en kansen in kaart te brengen. Hierdoor kunnen eigenaren, investeerders en financiers een weloverwogen investeringsbeslissing nemen.
- Samenleving nu nog vrijwel volledig gericht op fossiele energiebronnen. In één keer stoppen met investeren in fossiele brandstof(tankstations) is geen optie.
- Juist door nu te investeren in tankstation(locaties) kan écht impact worden gemaakt op de transitie naar een CO<sub>2</sub>-neutrale samenleving.





## Inleiding

Nederland staat net als alle andere Europese landen voor een enorme uitdaging. In 2016 is het Klimaatakkoord van Parijs ondertekend. Afgesproken is om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder 2 graden Celsius en indien mogelijk 1,5 graden Celsius. Om dit te realiseren streeft Nederland naar een klimaatneutrale samenleving in 2050.

Om het doel van 2025 te bereiken moet Nederland overstappen van fossiele naar duurzame energiebronnen. De energietransitie heeft een enorme impact op de samenleving. Bedrijven en consumenten worden geconfronteerd met extra investeringen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot naar beneden te brengen. Tegelijkertijd zorgt de energietransitie voor knelpunten zoals overbelasting van het elektriciteitsnet.

### **Mobiliteit één van de grootste bronnen van CO<sub>2</sub>-uitstoot**

Mobiele bronnen hebben met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 38,7 miljard kilogram een aandeel van 25% in de totale uitstoot in Nederland. Hiervan heeft het wegverkeer met 26,9 miljard kilogram CO<sub>2</sub>-uitstoot een aandeel van 70%. Binnen het wegverkeer leveren personenauto's met 57%, zwaar vrachtvervoer met 26% en licht vrachtvervoer met 15% de grootste bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Mede door het grote aandeel in de jaarlijkse uitstoot van CO<sub>2</sub>, vormt mobiliteit een belangrijk onderdeel in de plannen van de overheid om de CO<sub>2</sub>-uitstoot de komende jaren fors te reduceren. In Europa en dus ook in Nederland, wordt vol ingezet op elektrificatie van het wagenpark om de uitstoot te reduceren. In 2050 zou het Nederlandse wagenpark vrijwel volledig moeten bestaan uit elektrisch aangedreven auto's.

Deze omschakeling van fossiel naar elektrisch zal het landschap van tankstations drastisch doen veranderen. Wat is de invloed van de elektrificatie van het wagenpark op de brandstofafzet? De brandstofafzet is tenslotte de belangrijkste waarde bepalende factor van tankstations op dit moment. Als de brandstofafzet afneemt is er dan nog wel een toekomst voor het wijdverspreide netwerk van de ruim 4.100 tankstations die Nederland nu nog rijk is? En, hoe kun je een tankstation nu op waarde schatten binnen dit snel veranderende landschap?





# Hoe heeft de markt voor tankstations zich in het verleden ontwikkeld?

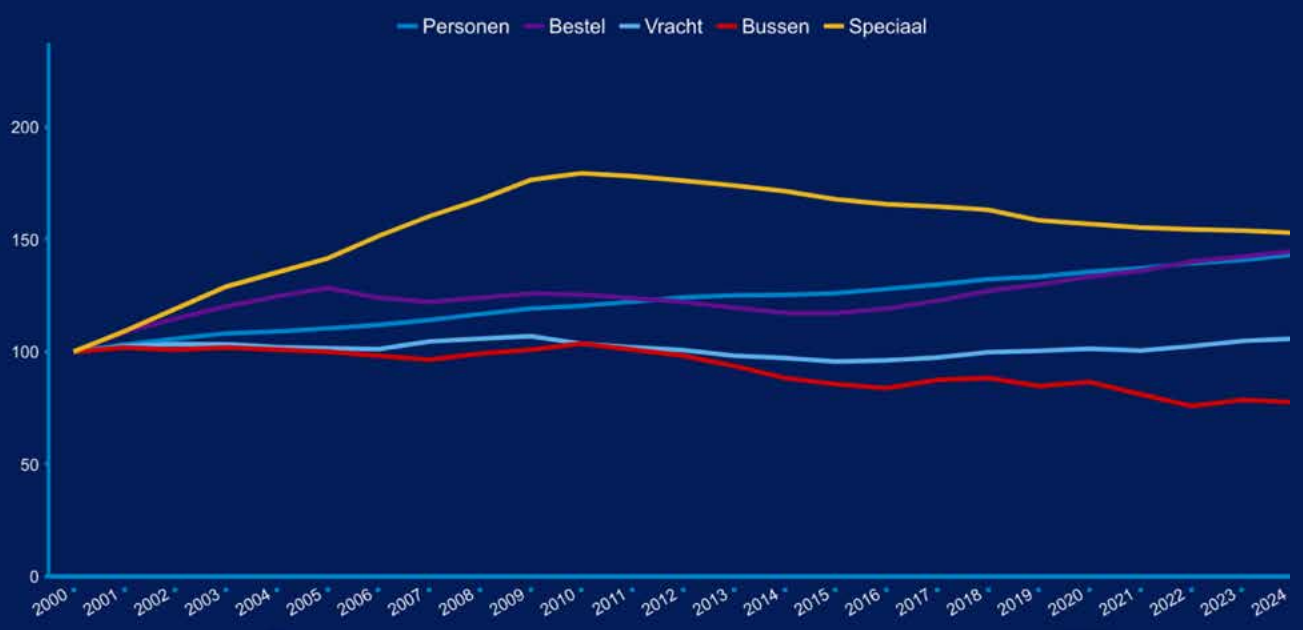
Om een beeld te krijgen van hoe de markt zich gaat ontwikkelen, is het belangrijk eerst gevoel te krijgen bij de historische ontwikkelingen van het wagenpark, de brandstofafzet en het aantal tankstations.

## Wagenpark

Het totale wagenpark kan worden opgedeeld in personenauto's, vrachtauto's, bestelauto's, bussen en speciale voertuigen (o.a. vuilniswagen, brandweerwagens, etc.). In totaal gaat het om ruim 10,2 miljoen voertuigen in 2024.

In 2000 bestond het totale wagenpark nog uit 7,2 miljoen voertuigen. Het personenwagenpark heeft sinds 1945 een continue stijging laten zien. In de periode 2000-2024 is het aantal personenauto's gestegen met 43% tot 9,1 miljoen. Het bestelwagenpark is met een vergelijkbaar percentage gestegen tot 1 miljoen. Het aantal vrachtwagens is in deze periode beperkt gestegen met 5,5% tot 148.000. Het aantal bussen is afgenomen met 55,5% tot 8.700 en speciale voertuigen zijn gestegen met ruim 50% tot 55.500.

Ontwikkeling wagenpark 2000-2024



Basisjaar 2000=100  
Bron: CBS, bewerking Troostwijk Taxaties

Naast de aanhoudende groei van het wagenpark is er nog een opvallende verschuiving waar te nemen: De samenstelling van het wagenpark naar brandstoftype verandert langzaam. In de periode 2019-2024 heeft er een verschuiving plaatsgevonden in vooral het personenwagenpark van diesel naar vooral hybride en elektrisch. Waar dieselauto's in 2019 nog circa 15% van het wagenpark uitmaakten, is dit gedaald tot 8% in 2024. Het aandeel van hybride auto's (inclusief PHEV's) is toegenomen van 3% tot 9% en het aandeel elektrische auto's van 0,5% tot 5%.

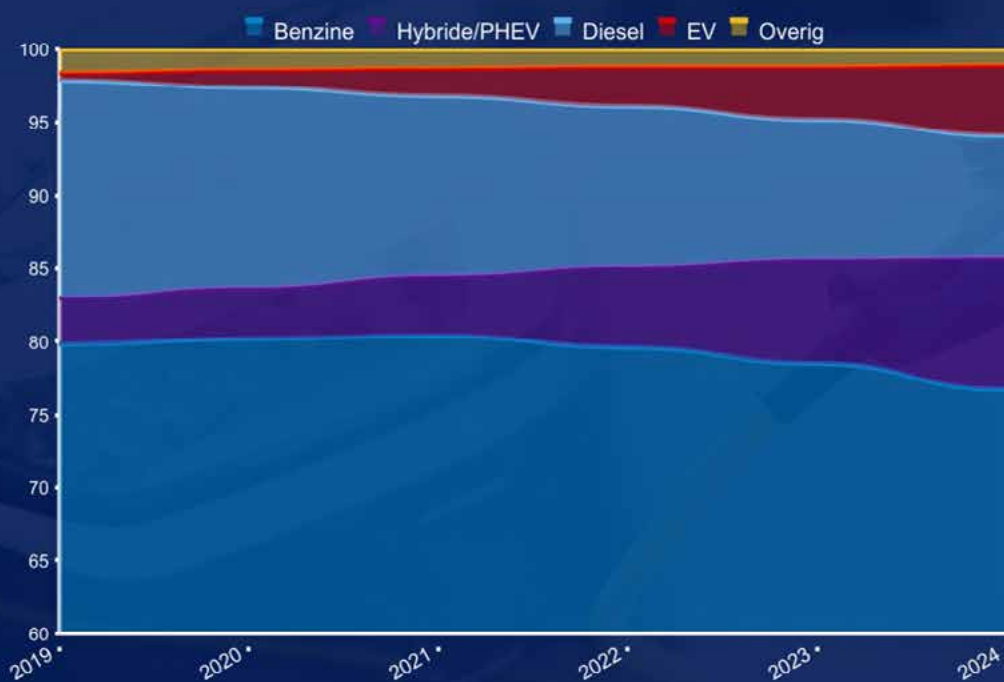
Voor de lichte en zware vrachtvervoermiddelen is deze verschuiving nog niet zichtbaar. De aantallen zijn nog zeer beperkt, pas in 2023 was er een kleine sprong in de verkopen van elektrische bestel- en vrachtauto's.

---

**Het aandeel van hybride auto's (inclusief PHEV's) is toegenomen van 3% tot 9% en het aandeel elektrische auto's van 0,5% tot 5%.**

---

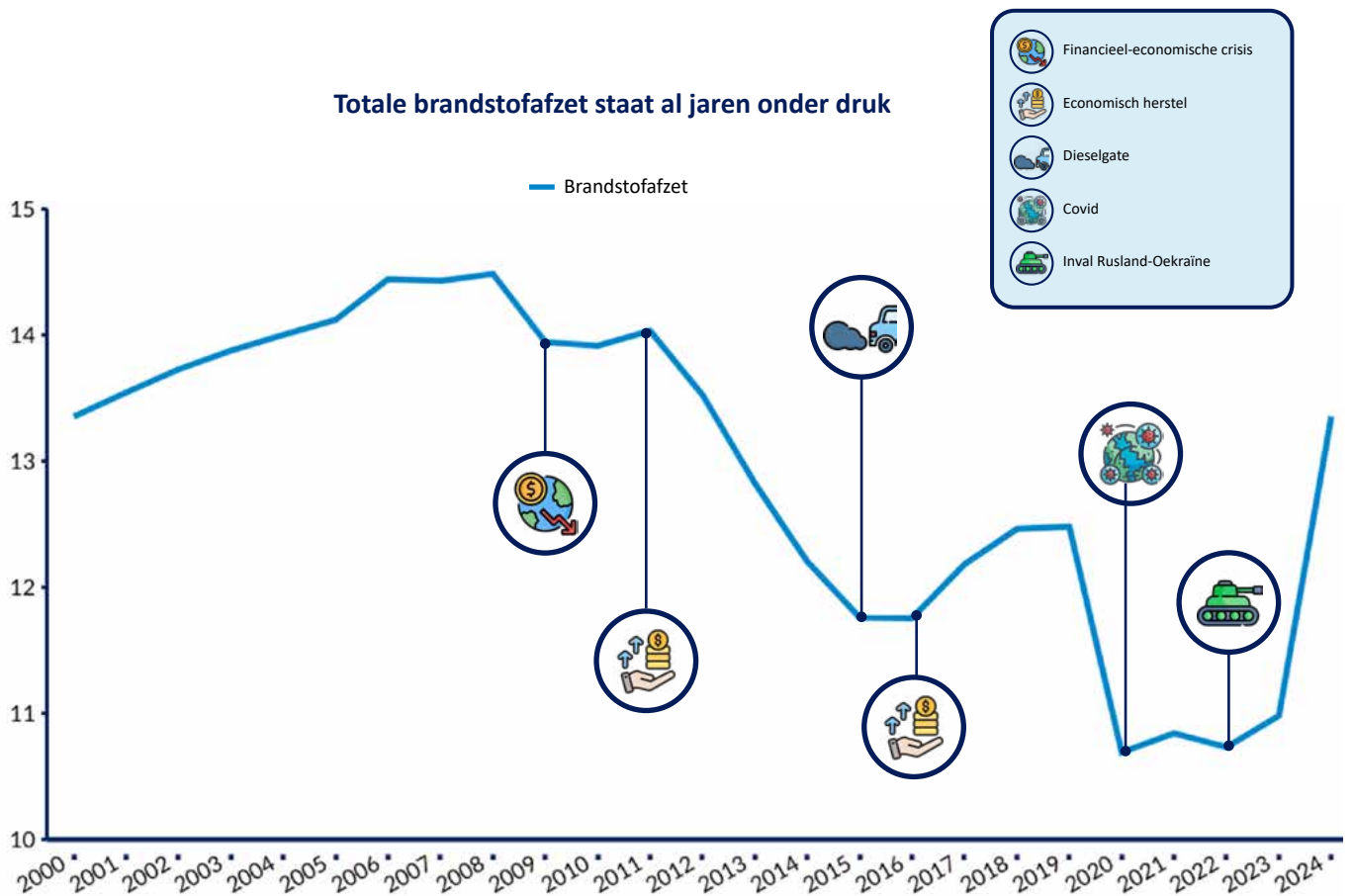
Samenstelling personenwagenpark naar brandstoftype 2019-2024



Procentuele samenstelling  
Bron: CBS, bewerking Troostwijk Taxaties

## Afzet brandstoffen

De continue toename van het aantal voertuigen resulteerde tot en met 2008 ook in een alsmear toenemende vraag naar brandstof. In 2008 was sprake van een omslagpunt als gevolg van de financieel-economische crisis. Voor het eerst nam de brandstofafzet af. Het ingezette herstel na 2015 werd ruw onderbroken door de Covid-19 pandemie, waardoor er simpelweg minder kilometers werden gereden. In 2023 was een licht herstel waarneembaar. Vooral de afzet van benzine nam weer toe en lag vrijwel weer op het niveau van voor Covid-19.



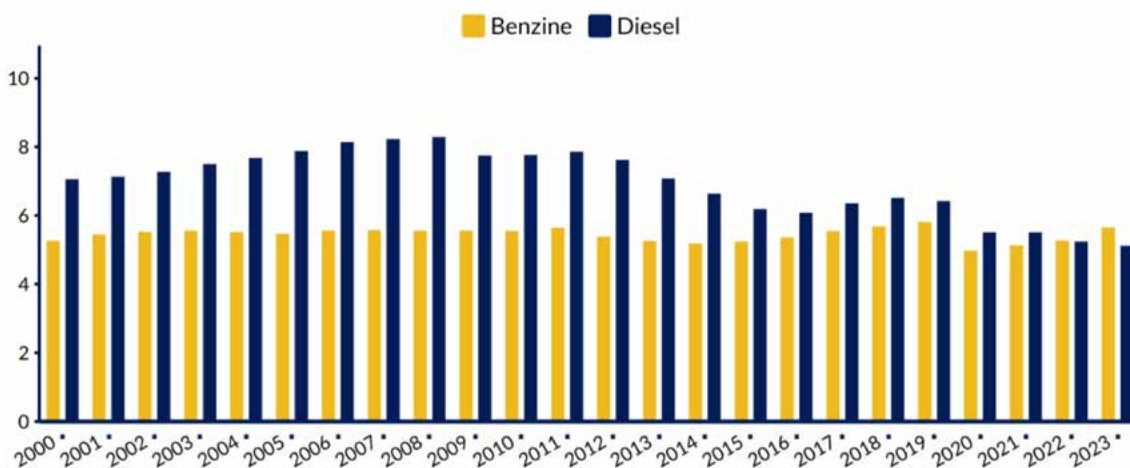
Afzet brandstof in mld liters

Bron: CBS, bewerking Troostwijk Taxaties

De daling van de brandstofafzet sinds 2008 werd hoofdzakelijk veroorzaakt door een afname van de afzet van diesel. Enerzijds veroorzaakt door een afname van de handel in de periode 2008-2015, wat leidde tot minder vrachtverkeer. Anderzijds door de dieselgate affaire die leidde tot een afname van het aantal dieselpersonenauto's in de periode na 2015. Daarnaast stapten veel zakelijke leaserijders over van diesel naar elektrisch als gevolg van de gunstige bijtellingsregeling.

Andere factoren die meespelen in de afname van brandstofgebruik zijn hoge brandstofprijzen en het zuiniger worden van het wagenpark. Pas vanaf circa 2020 begint het aantal elektrische auto's enigszins invloed te krijgen op de brandstofafzet. Echter, met een aandeel van ongeveer 1,2% in het wagenpark is de invloed nog altijd zeer beperkt in 2020. Vanaf 2020 is het aandeel elektrische auto's snel toegenomen en in 2024 is het aandeel verviervoudigd tot bijna 5%. De verwachting is dat het aandeel van elektrische auto's in 2030 een aandeel van 10 tot 20% in het wagenpark zal hebben.

## Afzet benzine blijft stabiel, de vraag naar diesel neemt sterk af



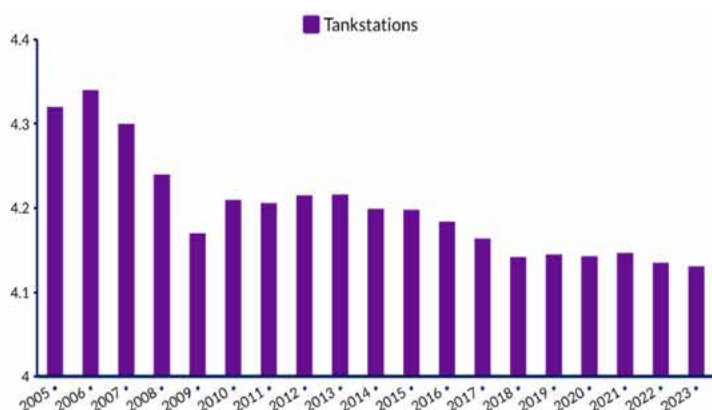
Afzet benzine en diesel in mld liters  
Bron: CBS, bewerking Troostwijk Taxaties

## Tankstations

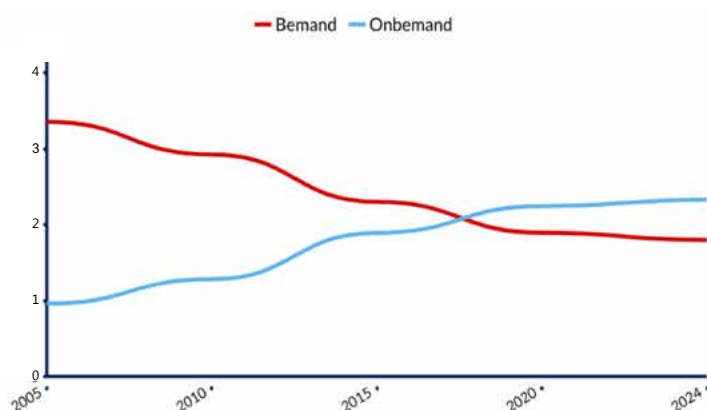
Bovenstaande ontwikkelingen hebben vanzelfsprekend impact op de vraag en daarmee het aantal tankstations gehad. Al jaren is er sprake van een langzame afname van het aantal tankstations. Tussen 2014 en 2024 is het aantal tankstations met 2% afgenomen. De daling wordt vooral veroorzaakt door het ontbreken aan opvolging bij kleine exploitanten en herontwikkeling van binnenstedelijke locaties. Naast deze afname zijn er nog twee trends zichtbaar: een toename van het aantal onbemande tankstations ten koste van bemande tankstation én schaalvergroting.

De genoemde schaalvergroting komt duidelijk tot uiting in de sterke daling van het aantal bedrijven dat tankstations exploiteert. Waar er in 2010 nog 1.055 bedrijven waren die tankstations exploiteerden, waren dit er begin 2024 nog 655. Er heeft een flinke consolidatie plaatsgevonden, waarbij vooral kleine bedrijven zijn overgenomen door grotere organisaties. De verwachting is dat deze trend de komende jaren aan zal houden. Hierbij worden de tankstations met een kleine niet rendabele shop vaak omgebouwd tot onbemande tankstations. Zowel de consolidatie als de verschuiving naar onbemande tankstations is vooral kosten gedreven.

### Totaal aantal tankstations daalt gestaag

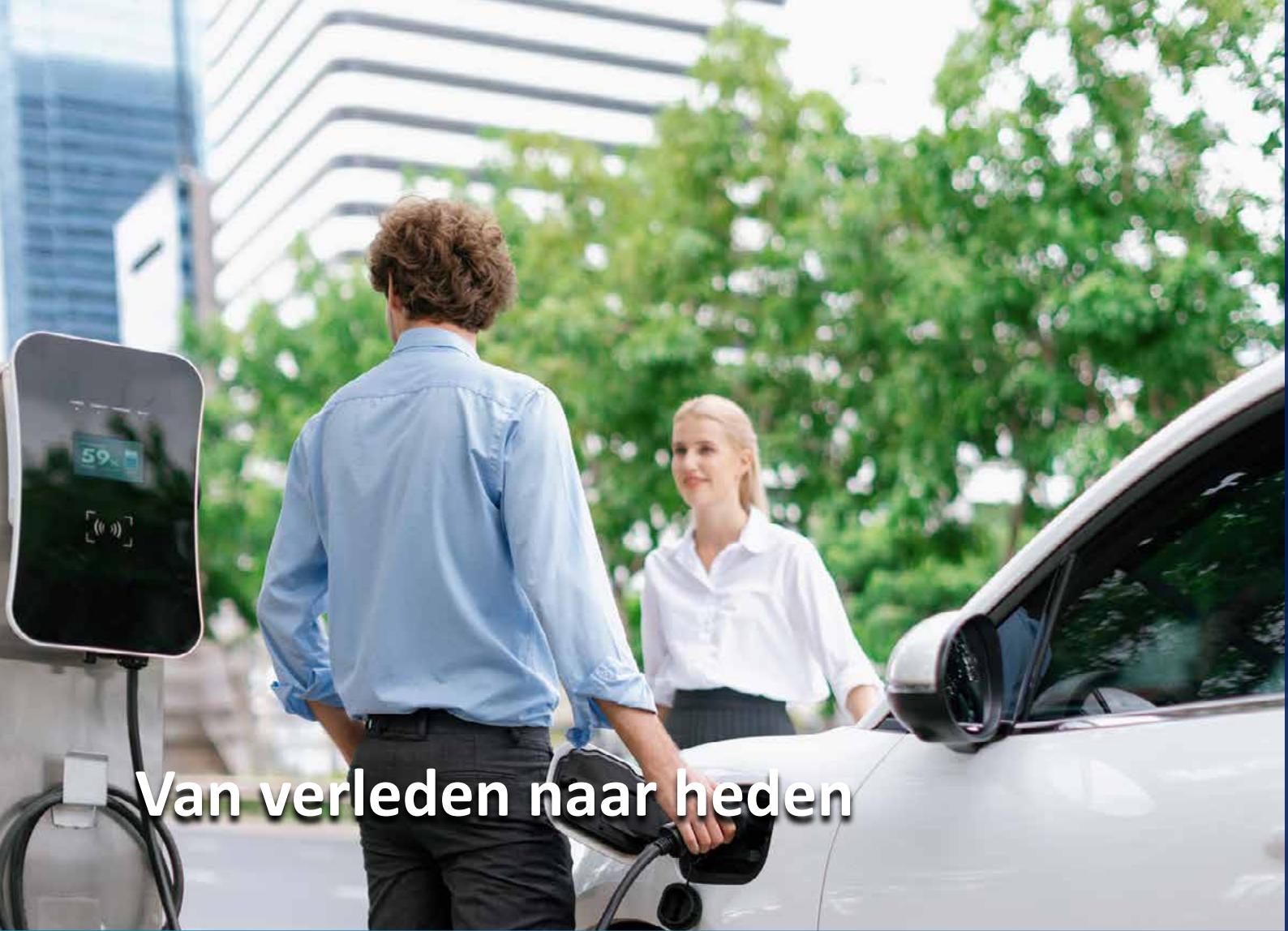


### Aandeel onbemande tankstations stijgt sterk



Tankstations x 1.000  
Bron: Bovag, bewerking Troostwijk Taxaties





## Van verleden naar heden

De afgelopen jaren is er dus duidelijk al veel gebeurd binnen de tankstation-markt. Deze veranderingen zijn terug te voeren op vijf dominante 'drivers' die de vraag naar (fossiele) brandstoffen bepalen: de economie, overheidsbeleid, beleid van bedrijven, prijsontwikkeling en technologische ontwikkeling.

Echter, er zijn tal van knelpunten die de transitie van het wagenpark van fossiele brandstof naar elektrisch vertragen: onzekerheid overheidsbeleid, (betaalbaar) aanbod in kleine segment (A en B), congestie van het elektriciteitsnet, aantal laadpunten, schaarste aan grondstoffen en acceptatie van de consument. In de bijlage wordt uitgebreider ingegaan op de invloed van de drivers en knelpunten op de brandstofafzet en transitie van fossiel naar elektrisch.

### **TAFT-model**

Op basis van verwachte ontwikkelingen van bovengenoemde vijf drivers en de knelpunten kan een voorspelling worden gemaakt van de ontwikkeling van de samenstelling van het wagenpark en het aantal verreden kilometers en daarmee naar de vraag naar (fossiele) brandstoffen en tankstations in de periode tot 2050. Hiervoor hebben wij het Troostwijkmodel Afzet Fossiele brandstoffen en Tankstations (TAFT) ontwikkeld.

Om in het model tot een goed onderbouwde voorspelling van de samenstelling van het wagenpark te komen wordt gekeken naar het groeitempo van het aantal elektrische auto's.



## Drivers

Economie

Overheids-  
beleid

Bedrijfs-  
beleid

Prijs  
ontwikkeling

Techn.  
ontwikkeling

Knelpunten



## Afhankelijke variabelen

Wagenpark

Kilometers



## Output

Brandstof  
afzet



Tank-  
stations

---

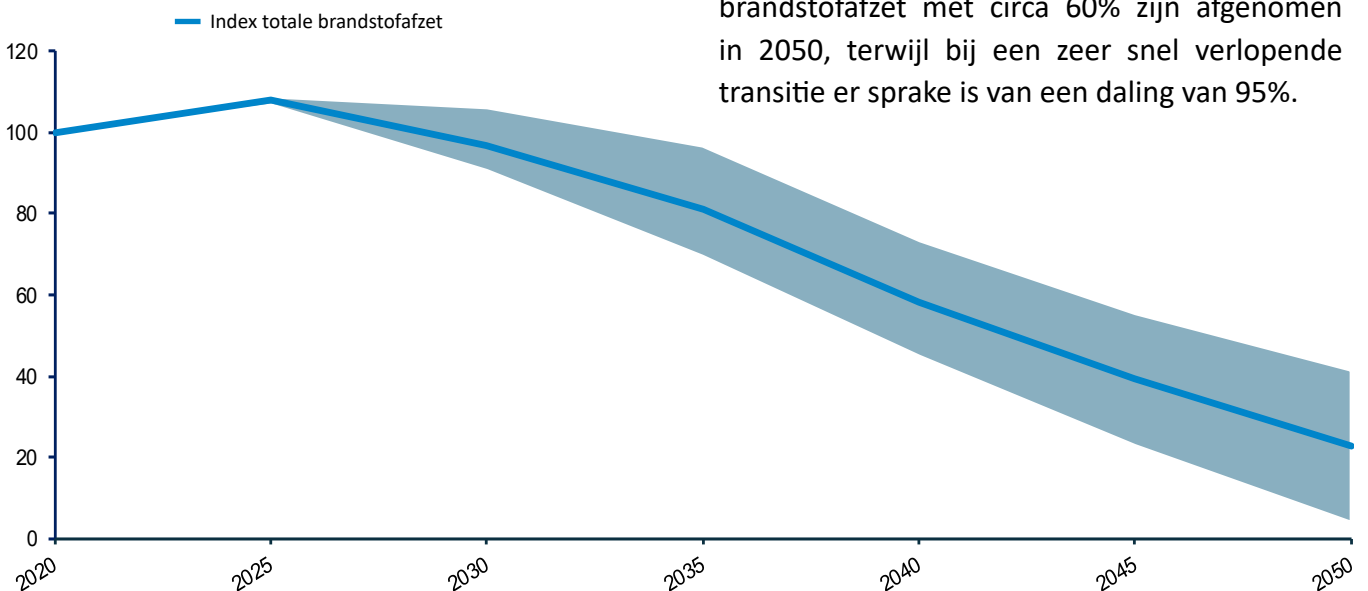
**Als de elektrificatie van het wagenpark in hetzelfde tempo doorgaat, zal in 2050 circa 85% van de personenauto's, 75% van de bestelauto's en 50% van het vrachtverkeer elektrisch zijn.**

---

In de periode 2014-2024 was sprake van een gemiddelde groei van 60% per jaar. Hierbij was wel sprake van een afvlakkend groeitempo, de afgelopen twee jaar nam het aantal elektrische auto's nog 'maar' met 34% toe. Echter, in absolute aantallen blijft het aantal elektrische auto's stijgen. Voor elektrische bestel- en vrachtauto's is er gekeken naar de periode van 2019-2024 en rekening gehouden met een vergelijkbare ontwikkeling zoals die bij personenauto's heeft plaatsgevonden.

Als we ervan uitgaan dat de elektrificatie van het wagenpark in hetzelfde tempo zal doorgaan als de afgelopen jaren, waarbij de procentuele stijging steeds iets lager ligt en er vanaf 2035 alleen nog elektrische personenauto's worden verkocht, zal in 2050 circa 85% van de personenauto's, 75% van de bestelauto's en 50% van het vrachtverkeer elektrisch zijn. Dit resulteert in een afname van de totale brandstofafzet van circa 80% ten opzichte van 2020. Er zijn echter varianten waarin in de transitie van fossiel naar elektrisch veel minder snel verloopt of juist aanzienlijk sneller. Vooral de congestie van het elektriciteitsnet en een minder stimulerende overheid kunnen de transitie vertragen. Prijzdalingen van elektrische auto's en technologische vooruitgang kunnen de transitie juist aanjagen.

**Sterke daling brandstof verwacht, met ruime marge van onzekerheid**

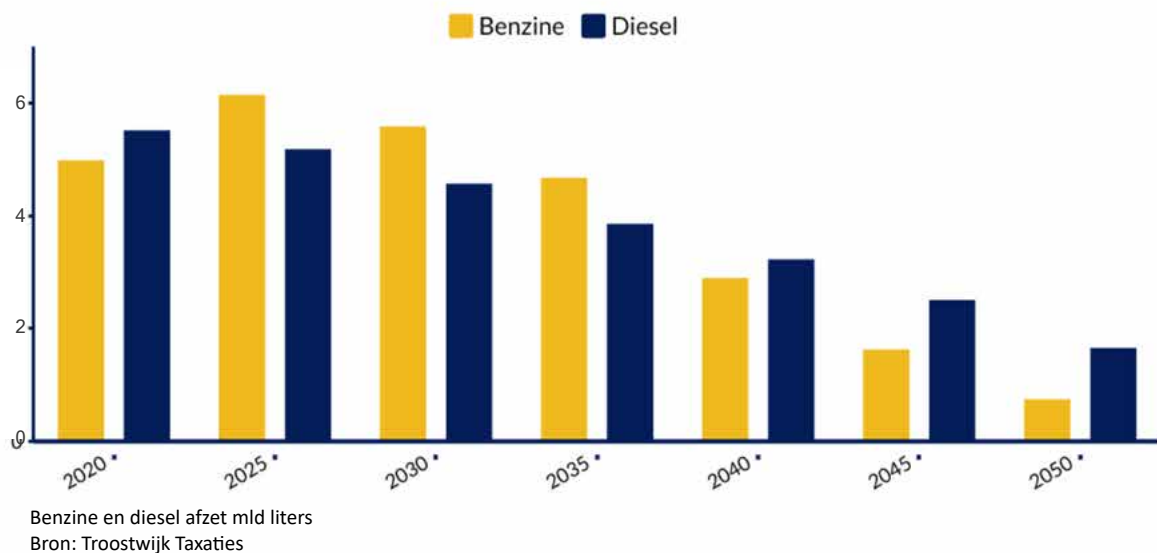


Bij een minder snellopende transitie zal de brandstofafzet met circa 60% zijn afgenomen in 2050, terwijl bij een zeer snel verloopende transitie er sprake is van een daling van 95%.

Er is een duidelijk verschil in de ontwikkeling van de afzet van diesel en benzine. In de periode tot en met 2035 zal de afzet van benzine naar verwachting boven het niveau van 2020 liggen, of hooguit beperkt lager. Dit wordt veroorzaakt doordat nog altijd het merendeel van de nieuw verkochte auto's een brandstofmotor heeft (al dan niet hybride) en de verwachting is dat dit zeker tot 2030 zo zal blijven. Voor diesel geldt dat de afzet de komende jaren verder zal dalen, vooral door de ingezette sterke afname van dieselpersonenauto's voor zakelijk gebruik.

Na 2035, als er een verbod geldt voor nieuwe brandstofpersonenauto's, draait het beeld en daalt de afzet van benzine sterk, terwijl de afzet van diesel juist minder snel daalt doordat een belangrijk deel van het vrachtverkeer nog altijd op diesel blijft rijden.

### Groot verschil afzet benzine en diesel tot 2035



## Verwachting tankstations

Bovenstaande ontwikkelingen laten duidelijk zien dat de afzet van brandstof de komende jaren, vooral na 2035, zal dalen. Maar wat voor gevolgen heeft dit nu voor de tankstations?

Om een schatting te maken van het aantal tankstations is gekeken naar de gemiddelde omzet per tankstation in de periode 2014-2019 op basis van kale literprijzen (dus exclusief accijns en BTW). De gemiddelde omzet in die periode is als uitgangspunt genomen om vast te stellen hoeveel brandstof een gemiddeld tankstation moet afzetten om rendabel te zijn. Er is rekening gehouden met prijsstijgingen, op basis van de langjarige trend in de periode 2005 tot heden bedroeg de jaarlijkse gemiddelde prijsstijging van diesel 3,5% en van benzine 3%. Deze gemiddelde stijging is vervolgens gecorrigeerd voor inflatie (2%) om zo tot reële prijzen te komen.



Op basis hiervan verwachten wij dat het aantal tankstations zeker tot 2030 nauwelijks zal veranderen. Na 2030 wordt het beeld wat onzekerder. Bij een trage transitie van fossiel naar elektrisch ontstaat er zelfs ruimte voor meer tankstations, terwijl er bij een snelle transitie al sprake kan zijn van een substantiële afname van het aantal tankstations.

Gemiddeld genomen verwachten wij dat het aantal tankstations tot en met 2035 beperkt zal afnemen. Wel zal er sprake zijn van een verdere afname van het aantal bemande tankstations ten gunste van het aantal onbemande.

Na 2035, als het verbod op de verkoop van fossiel brandstofauto's ingaat, zal er sprake zijn van een snellere afname van het aantal tankstations, vooral door een sterke daling van de afzet van benzine. Het model laat zien dat bij het niet volledig behalen van de overheidsdoelstelling om een volledig elektrisch wagenpark in 2050 te hebben er altijd nog ruimte is voor ruim 1.000 tankstations. De vraag is wel of er bij dergelijke aantallen nog voldoende dekking is, wat mogelijk het proces van elektrificatie weer kan versnellen.

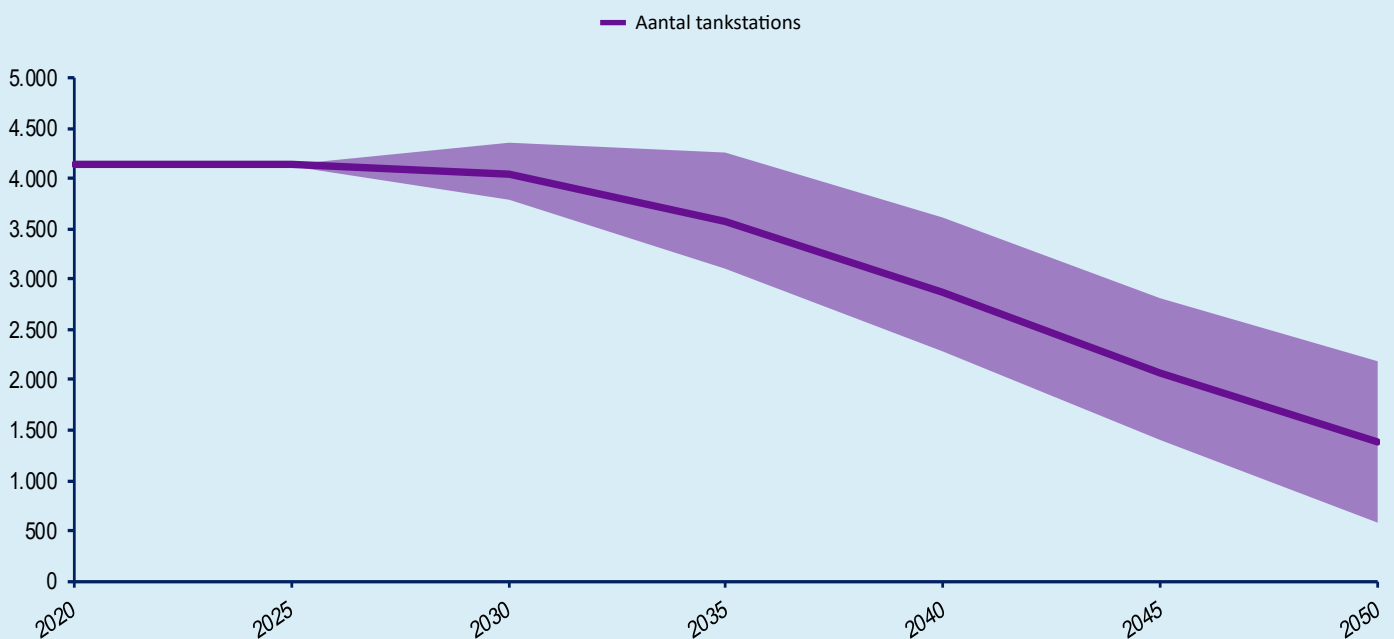
Bij een snelle transitie van fossiel naar elektrisch zou er volgens onze prognose nog altijd ruimte zijn voor een beperkt aantal traditionele brandstof tankstations. Deze zullen dan vooral gericht zijn op oldtimers, vrachtwagens en speciale voertuigen. Naar verwachting zullen dergelijke tankstations ook laadmogelijkheden aanbieden.

---

***Gemiddeld genomen verwachten wij dat het aantal tankstations tot en met 2035 beperkt zal afnemen. Wel is er een verdere afname van het aantal bemande tankstations.***

---

**Daling aantal tankstations tot 2035 beperkt**





## Loopt de waarde langzaam uit ieder tankstation?

De ruim 4.100 brandstoftankstations, die Nederland nu rijk is, vertegenwoordigen gezamenlijk een waarde van ruim € 7 miljard. Dat het aantal tankstations in hun huidige vorm in de toekomst zal dalen lijkt duidelijk, maar betekent dit het einde van tankstations in het Nederlandse landschap? En wordt de waarde die ze op dit moment vertegenwoordigen in één klap weggevaagd? Zeker niet! Zolang er nog een substantieel aandeel van het wagenpark uit fossiele brandstofauto's bestaat, zullen de huidige tankstations blijven bestaan. Daarnaast zal de transitie van fossiel naar elektriciteit zorgen voor een ander type 'tankstation'. In eerste instantie zullen er steeds meer tankstations komen die elektriciteit toevoegen aan hun 'brandstofmix'. Vervolgens zullen tankstations, waar mogelijk, steeds meer opschuiven richting een laadstation.

Om de waarde van een tankstation nu en in de toekomst goed in te kunnen schatten, moet er aan de ene kant gekeken worden naar de verkooppotentie van fossiele brandstof nu en alternatieve energiebronnen zoals elektriciteit in de toekomst.

Hoeveel brandstof wordt er nu verkocht? Hoeveel brandstof en/of elektriciteit kan er in de toekomst worden verkocht? Aan de andere kant moet er worden gekeken naar de alternatieve aanwendbaarheid van de locatie. Als de verkoop van brandstof en/of elektriciteit onvoldoende is, wat zijn de opties voor de locatie: herbestemmen, herontwikkeling, grasland?

## Het inschatten van de risico's wordt nóg belangrijker

Om goed inzicht te krijgen in de toekomstbestendigheid van een tankstation heeft Troostwijk een model gemaakt, waarin een tankstation gerankt kan worden op basis van de huidige en toekomstige afzet van brandstof en/of energie én de alternatieve aanwendbaarheid van de locatie: Toekomstbestendigheds Matrix Tankstations (TMT-model). Op deze manier worden de risico's en kansen van een tankstation in kaart gebracht en wordt inzichtelijk gemaakt welke acties een eigenaar kan ondernemen om de waarde van zijn tankstation(s) te optimaliseren. Moet hij of zij investeren/herontwikkelen, doorexploiteren of desinvesteren?



De locatie van het tankstation bepaalt voor een belangrijk deel de toekomstbestendigheid van een tankstation. Is het tankstation gelegen langs de snelweg, op een bedrijventerrein, in buitengebied, in de bebouwde omgeving of langs een stedelijke uitgaande weg? En welke mogelijkheden biedt het omgevingsplan voor de locatie? Op basis van type locatie kan tot een globale ranking van de tankstations worden gekomen (zie grafiek *Toekomstbestendigheid tankstations naar type locatie*). Let wel, individuele stations binnen een categorie kunnen juist veel meer naar links, rechts, boven of beneden liggen in de matrix.

### Alternatieve aanwendbaarheid

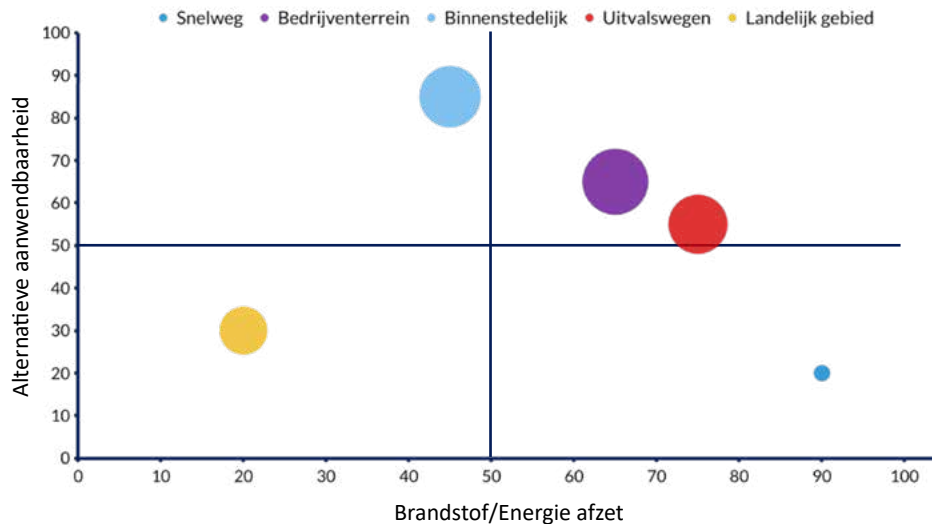
De belangrijkste factoren in het TMT-model die de alternatieve aanwendbaarheid bepalen zijn: type belendende percelen, mate van stedelijkheid, de omvang van de onderhavige percelen, de publiek- en privaatrechtelijke bestemming en de waarde van de grond in de directe omgeving.

<b>Snelweg</b>	216
<b>Bedrijventerrein</b>	1.118
<b>Binnenstedelijk</b>	1.021
<b>Uitvalswegen</b>	997
<b>Landelijk gebied</b>	779

Bron: Bovag



## Toekomstbestendigheid tankstations naar type locatie



**Snelweglocaties** hebben een zeer goede score als het gaat om afzet van brandstof en in de toekomst potentieel elektriciteit. De alternatieve aanwendbaarheid is echter beperkt.

Locaties in **landelijk gebied** kunnen nu nog redelijk scoren als het de afzet van fossiele brandstoffen betreft. Echter, het is de verwachting dat deze locaties minder of niet geschikt zijn om te transformeren naar laadstations. De alternatieve aanwendbaarheid is vaak beperkt, door de specifieke ligging buiten de bebouwde kernen.

Tankstations op **uitvalswegen** scoren goed op de afzet van fossiele brandstoffen. De potentie om te transformeren naar laadstation is sterk afhankelijk van de ligging: tegen de bebouwde omgeving aan of net daarbuiten en ligging nabij een grote stad of een kleine woonkern. Ook de alternatieve aanwendbaarheid wordt hierdoor bepaald. Tegen de bebouwde omgeving aan, zeker nabij een grote stad, zijn er vaak meer mogelijkheden dan net daarbuiten.

Tankstations op **bedrijventerreinen** scoren vaak redelijk op de afzet van fossiele brandstoffen. Het type bedrijvigheid en ligging nabij een snelweg bepaalt in hoge mate of elektriciteit een alternatief kan zijn voor deze locaties. Arbeidsintensieve bedrijvigheid levert meer potentie op dan bedrijven met weinig werknemers.

Op logistieke locaties kunnen andere alternatieve brandstoffen specifiek voor vrachtverkeer de score voor de toekomstige brandstof/energie afzet verhogen. De alternatieve aanwendbaarheid is redelijk goed. Vaak, afhankelijk van de perceeloppervlakte, kunnen locaties eventueel herbestemd worden naar bedrijvigheid of als de bestemming het toestaat andere functies (horeca, detailhandel, etc.).

**Binnenstedelijke** locaties hebben veelal de hoogste alternatieve aanwendbaarheid. Ook hier is de oppervlakte van het perceel bepalend voor wat de mogelijkheden zijn. Een perceel van redelijke oppervlakte biedt mogelijkheden voor herontwikkeling naar bijvoorbeeld woningbouw, terwijl een stripje met twee pompen geen potentie heeft. Of elektriciteit een alternatief kan zijn voor dergelijke locaties zal sterk afhangen van andere laadmogelijkheden in de omgeving. Als de privé-laadmogelijkheden en ook de publieke laadpunten in de buurt beperkt zijn, kan transformatie naar een laadstation zeker interessant zijn.

Voor ongeveer 25% van de huidige tankstations zien wij een verhoogd risico met weinig toekomstperspectief. Voor de overige 75% verwachten wij een geleidelijke transformatie naar laadstations, dan wel dat de locatie een alternatieve bestemming krijgt.



## Conclusie

Tankstations in de huidige vorm staan aan de vooravond van grote veranderingen en in sommige gevallen voor het einde van hun bestaan. Dit zal minder snel gaan dan velen verwachten.

Daarnaast is er een steeds grotere maatschappelijke druk richting investeerders en financiers om niet meer in fossiele energievoorzieningen te investeren. Op zich heel logisch, alleen is het de vraag of hiermee echt impact wordt gemaakt richting de ambitieuze klimaatdoelstellingen. Door te blijven investeren in fossiel, investeer je feitelijk in de transitie naar elektrisch en kun je als investeerder en financier écht impact maken in verduurzaming.

Ook is in één keer stoppen met investeringen in fossiel geen optie in een samenleving die nu nog grotendeels gericht is op fossiele brandstoffen.

Wel geldt dat het meer dan ooit belangrijk is niet alleen te kijken naar de omzetcijfers. Door alle kansen en risico's nu al goed in kaart te brengen kunnen exploitanten, eigenaren en financiers van tankstations zich goed voorbereiden op de veranderingen die gaan komen. Deze kansen en risico's zijn goed in te schatten zo blijkt uit de door Troostwijk Taxaties ontwikkelde modellen. Hieruit blijkt o.a. dat een groot gedeelte (>75%) van de tankstations nauwelijks geraakt gaat worden in hun waarde(ontwikkeling).

# Bijlage: Invloed van drivers en knelpunten op de afzet van brandstof en transitie

Op welke manier hebben de vijf 'drivers' invloed op de vraag naar (fossiele) brandstoffen? En hoe zorgen de knelpunten voor vertraging van de transitie van fossiel naar elektrisch?

## Drivers



### Economie

Economische ontwikkelingen hebben in het verleden grote invloed gehad op de brandstofafzet. Tijdens periodes van hoogconjunctuur stijgt de koopkracht en nemen bedrijfsinvesteringen toe. Dit leidt doorgaans tot een sterkere toename van het wagenpark, het aantal verreden kilometers en het vrachtvervoer. Dit resulteert in een hogere brandstofafzet. Hier staat tegenover dat we de laatste jaren zien dat ook de bereidheid bij consumenten en bedrijven om te investeren in elektrische auto's groter is in een hoogconjunctuur.



### Overheid

Het overheidsbeleid is de laatste jaren gericht op het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hiertoe wordt vol ingezet op elektrificatie van het wagenpark. De overheid heeft verschillende instrumenten om de transitie van een fossiel naar elektrisch wagenpark te sturen:

- *Stimulerend*: bijvoorbeeld subsidies (bijv. SEPP) en fiscale vrijstellingen/kortingen (lagere bijtelling en motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's)
- *Belastend*: bijvoorbeeld accijns op fossiele brandstoffen of hogere belastingen voor fossiele brandstofauto's
- *Verplichtend*: bijvoorbeeld het verbod op verkoop fossiele brandstofauto's vanaf 2035 en Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)
- *Informerend*: bijvoorbeeld door informatiecampagnes ('Zet ook de knop om') over klimaatverandering

De steeds verdergaande elektrificatie van het wagenpark waar de overheid op aanstuurt zal op termijn leiden tot een afname van de brandstofafzet.





## Bedrijven

Het mobiliteitsbeleid van bedrijven kan een grote impact hebben op de samenstelling van het wagenpark en op het aantal verreden kilometers de komende jaren. Dit kan voortkomen uit wet- en regelgeving zoals het CSRD. Het CSRD verplicht bedrijven om een duurzaamheidsrapportage uit te brengen. Mobiliteit is hier een onderdeel van. Hoeveel kilometers werknemers afleggen en welk vervoermiddel daarvoor wordt gebruikt zal moeten worden geregistreerd. Zakelijke leaserijders van (grote) ondernemingen worden hierdoor door het bedrijf gestimuleerd (of zelfs verplicht) te kiezen voor elektrische auto's. Medewerkers die met privévervoer naar het werk komen worden gestimuleerd te kiezen voor OV of fiets.

Het beleid ten aanzien van hybride/thuiswerken bij bedrijven heeft invloed op het aantal verreden woonwerkkilometers.



## Prijsontwikkeling

De prijsontwikkeling van elektrische auto's en van brandstof zijn van grote invloed op de afzet van brandstof. Hoge brandstofprijzen resulteren doorgaans in een daling van het aantal verreden kilometers. Aanhoudend hoge brandstofprijzen kunnen zorgen voor een toename van de verkoop van elektrische en hybride auto's.

De prijsontwikkeling van elektrische auto's speelt een belangrijke rol bij de aankoopbeslissing van de consument. De aanschafprijs van een elektrische auto ligt nu nog ruim boven die van een brandstofauto. Hoewel de 'total cost of ownership' voor een elektrische auto vaak lager ligt, vormt de hoge aanschafprijs een barrière. Veel mensen kunnen deze hogere aanschafprijs vaak niet betalen. Schaalvoordelen en goedkopere productiemethoden zouden de prijsverschillen tussen elektrische auto's en brandstofauto's de komende jaren moeten verkleinen.



## Technologische ontwikkeling

Door technologische ontwikkeling zijn auto's door de jaren heen steeds zuiniger geworden. Echter, hier staat tegenover dat auto's gemiddeld groter en zwaarder zijn geworden en dat er meer kilometers mee worden afgelegd. Hierdoor heeft het zuiniger worden netto nauwelijks effect op de afzet van brandstof gehad.

Op dit moment spelen vooral de technologische ontwikkelingen rond elektrische voertuigen een grote rol. Zo zijn er hoge verwachtingen van de ontwikkeling van nieuwe batterijen, die sneller kunnen laden en een grotere range hebben. Ook productieprocessen zijn continu in ontwikkeling, waardoor de kosten voor het maken van elektrische auto's kunnen afnemen. De vraag is wel hoe snel deze ontwikkelingen zullen gaan? Is er de komende vijf jaar al een grote sprong voorwaarts? Of moeten we nog tien of vijftien jaar wachten?

Deze vijf drivers zijn van grote invloed op de snelheid waarmee de samenstelling van het wagenpark verandert. Maar er zijn ook knelpunten die er juist voor zorgen dat veranderingen minder snel gaan.



## **Knelpunten**

### **1. Onzekerheid overheidsbeleid**

Blijven maatregelen behouden, worden ze afgebouwd of verdwijnen ze zelfs? In het regeerakkoord op hoofdlijnen dat 16 mei werd gepresenteerd geeft de nieuwe coalitie alvast een doorkijk naar welke maatregelen er in het verschiet liggen. Voor de fossiele brandstofverkoop zijn het verlengen van de accijnsverlaging tot en met 2025 en de verhoging van de maximumsnelheid overdag naar 130 km/u belangrijk. Tegelijkertijd is te lezen dat verkoopsubsidies voor elektrische auto's per 2025 worden afgeschaft. De korting op de motorrijtuigenbelasting van volledige vrijstelling in 2025 en een korting van 40% in 2026, zoals voorgesteld door het demissionair kabinet lijkt te blijven. Echter, of de voorgestelde korting van 30% in de periode 2027-2029 en 25% in 2030 behouden blijft is nog niet duidelijk. Dit terwijl subsidies en fiscale voordelen zeker tot na 2030 belangrijke drivers zijn voor de stimulering van de elektrificatie.

Bovendien staat in het regeerakkoord dat er voor minimaal een jaar langer wordt vastgehouden aan lagere accijns op brandstof. Dit stimuleert juist de brandstofafzet en vertraagt mogelijk de transitie naar elektrisch.

### **2. Beperkt (betaalbaar) aanbod in kleine segment (A en B)**

Circa 47% van het huidige personenwagenpark bestaat uit kleine(re) auto's in het A en B segment. Het huidige aanbod van elektrische auto's in het A en B segment is nog zeer beperkt. Bovendien is het prijsverschil met fossiele brandstofauto's in deze segmenten naar verhouding veel groter dan in de duurdere segmenten. Om de elektrificatie van het A en B segment te versnellen zullen er snel meer modellen op de markt moeten komen tegen lagere prijzen.

### 3. Netcongestie

In een groot deel van Nederland is het elektriciteitsnet zo goed als vol. Dit komt omdat de vraag naar en het aanbod van elektriciteit sneller groeien dan de uitbreiding van het elektriciteitsnet. Een consequentie voor elektrische auto's zou kunnen zijn dat de laadsnelheid tijdens piekmomenten wordt beperkt, of zelfs helemaal wordt gestopt. Maar elektrische auto's zouden ook kunnen bijdragen aan het verminderen van netcongestie door bidirectioneel laden. Bij bidirectioneel laden wordt de batterij van de auto gebruikt om elektriciteit op te slaan en tijdens piekmomenten terug te leveren aan het elektriciteitsnet.

### 4. Laadpunten

Nederland telt op dit moment circa 680.000 laadpunten, waarvan 155.000 (semi-)publiek en 525.000 private laadpunten. De verwachting is dat er in 2030 circa 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn en in 2035 circa 3 miljoen. Dit betekent dat er dagelijks circa 500 laadpunten bij moeten komen tussen nu en 2030 en in de periode 2030-2035 moeten dit er zelfs 750 per dag zijn. De afgelopen twee jaar kwamen er dagelijks gemiddeld 350 laadpunten bij. Met de huidige congestie op het elektriciteitsnet is het de vraag of er de komende jaren voldoende opgeschaald kan worden.

### 5. Schaarste aan grondstoffen

Om de Europese doelstellingen te behalen zal de productie van elektrische auto's fors opgeschaald moeten worden. Dit kan leiden tot schaarste aan grondstoffen. Wat vervolgens weer leidt tot hogere prijzen en leveringsonzekerheid.

### 6. Acceptatie consument

Na de early adopters moet nu ook de rest van Nederland overstappen op elektrische auto's. Met name bij deze groep is nog altijd sprake van grote terughoudendheid. Er zijn vele factoren die ervoor zorgen dat de acceptatie onder de consument mindersnel verloopt. De belangrijkste factoren die zorgen voor terughoudendheid bij consumenten zijn: de hoge aanschafprijs, zorgen over accuconditie en beperkte actieradius. Daarnaast heeft de overgrote meerderheid niet de mogelijkheid privé te laden en spelen zorgen over de beschikbaarheid aan publieke laadplekken een rol. Tenslotte is er nog een deel voor wie klimaatverandering geen urgente problematiek is.





## Contact



**Sybe Nijboer**

Senior Researcher

+31 6 10 84 02 50

[s.nijboer@troostwijk.nl](mailto:s.nijboer@troostwijk.nl)



**Jos Noort**

Senior Taxateur

+31 6 10 54 39 78

[j.noort@troostwijk.nl](mailto:j.noort@troostwijk.nl)



**Alwin Driessen**

Senior Taxateur

+31 6 12 81 07 87

[a.driessen@troostwijk.nl](mailto:a.driessen@troostwijk.nl)



**troostwijk**  
by tinsa