# Verslag individuele gesprekken Transitie Tankstations

Met tankstation-exploitanten waarvan het huurcontract binnen enkele jaren afloopt en die op termijn interessant kunnen zijn voor transformatie naar een snellaadstation of waterstofvulpunt, voerden we individuele gesprekken. Dit ging om 16 tankstationlocaties. In de individuele gesprekken werd met de exploitanten gesproken over de toekomstplannen van hun locatie en hun toekomstvisie. Hieronder volgt een samenvatting van de geanonimiseerde gespreksverslagen.

## Ambitie tot transformatie, maar belemmeringen domineren

Uit de gesprekken met verschillende exploitanten blijkt een brede erkenning van de noodzaak tot een transitie van tankstations naar duurzamere vormen van energievoorziening. Elektrificatie van het wagenpark wordt vrijwel unaniem gezien als een onvermijdelijke ontwikkeling, maar tegelijkertijd heerst er frustratie over de huidige belemmeringen. De grootste knelpunten zijn het gebrek aan beschikbare netcapaciteit en de lange wachttijden voor stroomaansluitingen, die op veel locaties pas na 2029 beschikbaar komen. Daardoor is het voor veel partijen op dit moment niet aantrekkelijk of zelfs onmogelijk om al te investeren in laadinfrastructuur.

## Investeringen vragen om langetermijnzekerheid

Veel exploitanten hebben al stappen gezet richting transformatie naar laadstation of zijn daartoe bereid, maar geven aan dat de financiële haalbaarheid volledig afhangt van zekerheid op de lange termijn. Investeringen in laadinfrastructuur en bijbehorende voorzieningen vergen contracten van minimaal vijftien jaar. Het ontbreken van heldere afspraken over huur, erfpacht of andere contractvormen zorgt voor terughoudendheid. Het Didam-arrest speelt hierin een rol: sommige exploitanten zien het als belemmerend, anderen als een kans voor eerlijke markttoegang, mits duidelijk wordt hoe het juridisch toegepast wordt. In gesprekken werd aangegeven dat er op bepaalde locaties geen andere serieuze gegadigde zou zijn.

## Ruimtelijke en financiële uitdagingen

Naast netcongestie en contractuele onzekerheid zijn er ook praktische beperkingen die de transformatie moeilijk maken. Veel tankstations liggen op kleine of complexe percelen, hebben ondergrondse tanks, of kennen een gemengde eigendomssituatie – bijvoorbeeld een particuliere shop die van een andere eigenaar is. Daarnaast speelt de financiële druk: snelladen is momenteel nog niet winstgevend zonder fossiele inkomsten, en in 2030 dreigt omzetverlies door het verdwijnen van tabaksverkoop. Exploitanten

zetten daarom in op schaalvoordeel en functiemenging, zoals de combinatie van laden met retail, horeca of dienstverlening.

## Wens voor hybride en alternatieve modellen

Verschillende exploitanten benadrukken dat een organische transitie wenselijk is, waarbij hybride modellen – waarin elektrisch laden wordt gecombineerd met fossiele brandstoffen – tijdelijk noodzakelijk zijn. Ook werd gepleit voor ruimte voor andere duurzame brandstoffen zoals bio-CNG, HVO100 en waterstof, vooral op plekken waar elektrificatie voorlopig niet realistisch is. Bedrijven ontwikkelen eigen shopconcepten of zoeken samenwerking met bestaande merken om nieuwe verdienmodellen te ontwikkelen, bijvoorbeeld in de sfeer van convenience-retail.

## Conclusie: gezamenlijke ambitie, maar meerjarig proces

De gesprekken maken duidelijk dat er een gedeelde ambitie bestaat om tankstations te transformeren naar toekomstbestendige energiehubs. Tegelijkertijd remmen de combinatie van netcongestie, onduidelijk beleid en gebrek aan contractuele zekerheid de snelheid af waarmee die ambitie gerealiseerd kan worden. De komende periode moeten er gezamenlijke oplossingen komen, waarbij vertrouwen, transparantie en samenwerking tussen publieke en private partijen essentieel zijn voor het zetten van concrete stappen.