Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations

Position Paper VPR – Behoud familiebedrijven op de Nederlandse verzorgingsplaatsen!

De Vereniging Particuliere Rijkswegvergunningen van Tankstations (VPR) is de brancheorganisatie van de mkb-familiebedrijven die actief zijn op meer dan 50 verschillende verzorgingsplaatsen. Bedrijven die vaak al generaties lang binnen dezelfde familie worden voortgezet en een belangrijke rol vervullen in de dienstverlening aan de Nederlandse weggebruiker. Onder meer door het aanbieden van brandstoffen, het faciliteren van elektrisch laden, HVO, biobrandstoffen of waterstof en het voorzien in de dagelijkse behoeften van weggebruikers, zoals eten en drinken.

Deze familiebedrijven maken zich grote zorgen over hun toekomst door de Wet marktordening voorzieningen verzorgingsplaatsen. De daarin beoogde, zgn. knip zorgt ervoor dat de VPR-leden niet mee kunnen komen in de broodnodige energietransitie naar laden waarmee hun voortbestaan eindigt. Bovendien heerst er nog veel onduidelijkheid over wat nog in lagere regelgeving uitgewerkt zal worden, zoals de veilingen en inrichtingen. De leden van de VPR vragen daarom aandacht voor drie concrete zaken:

1. Het exploiteren van zowel de shop, het laadstation alsmede het tankstation is een drie-eenheid, noodzakelijk voor een gezonde bedrijfsvoering van familiebedrijven; het exploiteren van een laadstation is nog geen volwassen zelfstandige markt en dus verlieslatend. Tegelijkertijd is dat aanbod wel nodig om met de weggebruiker mee te groeien en in de toekomst te blijven bestaan. Het aanbod van fossiele brandstoffen is een aflopende zaak door de energietransitie en dus, eindig. De shop vormt een aanzienlijk deel van de totale opbrengst en is nodig voor de investeringen in de overige faciliteiten op de verzorgingsplaats, zoals laden of andere alternatieve energiedragers .
2. Zorg ervoor dat er in ieder geval één geïntegreerd kavel op de verzorgingsplaats geveild wordt; daarin worden de voorzieningen laden, tanken en shop als één kavel onder-één-luifel geveild en kunnen familiebedrijven hun ondernemingen toekomstbestendig aan de volgende generatie overdragen. Dit sluit ook beter aan bij de ruimtelijke opgaven op kleine(re) verzorgingsplaatsen. Een door de Kamer aangenomen motie op dit punt is niet serieus onderzocht en is praktisch gezien goed uitvoerbaar en juridisch houdbaar.
3. Bevorder concurrentie op de verzorgingsplaats; door naast het geïntegreerde kavel ook nog een tweede laad- en shopkavel te veilen, wordt concurrentie op de verzorgingsplaats bevorderd, in plaats van tussen verzorgingsplaatsen. Dit is verkeersveilig goed in te richten en sluit beter aan bij de realiteit van elektrisch rijden en bij het advies van de ACM.

Wat doet dit wetsvoorstel in de praktijk voor de familiebedrijven?

De VPR onderschrijft de noodzaak om verzorgingsplaatsen toekomstbestendig te maken en de energietransitie te faciliteren. Met de huidige uitwerking drukt het wetsvoorstel de kleine aanbieders juist uit de markt door tank-, laad- en shoprechten in drie losse kavels op te knippen.

Het kabinet redeneert dat ondernemers op meerdere kavels kunnen inschrijven en dus verschillende diensten kunnen combineren. Dat lijkt vooral theoretisch: er is geen garantie dat zij deze kavels ook daadwerkelijk verwerven. Kleine ondernemers leggen het simpelweg af tegen de grote oliemaatschappijen voor tanken, tegen Jumbo of SPAR voor de shops of tegen grotere laadpartijen voor het elektrisch laden. Wie vervolgens één of twee van de drie kavels verwerft, mist dus (een) essentiële bouwste(e)n(en).

Het wetsvoorstel heeft ook onvoldoende rekening gehouden met de economische samenhang tussen tanken, laden en de shop. De markt voor fossiele brandstoffen is eindig, terwijl de exploitatie van laadpalen nog geen volwassen zelfstandig verdienmodel is. Tegelijkertijd vormt de shop een belangrijke basis om de nodige investeringen in het laad- en tankstation te kunnen (blijven) doen. Die samenhang speelt vooral bij de kleine aanbieders die de schaal missen om een op één locatie verloren bouwsteen te compenseren met een gewonnen bouwsteen elders.

De integraliteit van de drie kavels is dan ook noodzakelijk voor een gezonde en toekomstbestendige bedrijfsvoering van onze leden. Het ministerie ging daar zowel in eerder gevoerde overleggen als in het wetsvoorstel steeds aan voorbij. De daarin gevolgde redenering, als zou toegangsdrempel voor kleinere ondernemers alleen maar lager zal worden, volgen wij niet.

Ondernemers willen verduurzamen, maar krijgen onvoldoende perspectief

Onze leden willen nadrukkelijk investeren in de energietransitie. Waar mogelijk, doen zij dat ook al. Zij volgen de wens van de automobilist, passen hun bedrijfsmodel aan op een veranderend wagenpark en bieden nieuwe vormen van dienstverlening. Dat is niet alleen nodig voor onze leden om in de toekomst te overleven, het is ook essentieel om de ambities en verplichtingen die Nederland heeft, te kunnen halen. Uit beleid van het ministerie blijkt dat Nederland nog duizenden laadpalen extra nodig heeft. Die opgave is dusdanig hoog dat überhaupt alle zeilen bijgezet moeten worden om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen. De energietransitie langs de rijkswegen is dus óók gediend om bestaande ondernemers mee te laten investeren en te laten groeien. Maar daarvoor moeten zij wel de ruimte krijgen.

Bijvoorbeeld door concrete plannen inclusief een tijdspad waarin het aanbieden van fossiele brandstoffen geleidelijk getransformeerd kan worden in het aanbieden van andere energievormen, zoals onder andere de exploitatie van laadpalen. Daarin voorziet het wetsvoorstel niet.

Of door het van tafel halen van de Tijdelijke Beleidsregel die al sinds 2022 een moratorium legt op de uitrol van nieuwe laadpunten. Zelfs daar waar geen netcongestie is en onze leden al in de ondergrondse voorzieningen geïnvesteerd hebben, mogen zij die niet in gebruik nemen voor nieuwe laadpunten.

In het voorgestelde beleid is ook nog onduidelijk wat er met de netcapaciteit op de verzorgingsplaatsen gaat gebeuren en hoe de overgangsregeling voor de bestaande ondernemers er uit komt te zien. Of hoe met de restwaarde van bestaande faciliteiten omgegaan wordt. Dat is van vitaal belang voor onze leden omdat de investeringen die zij gedaan hebben, nodig zijn voor de eventuele nieuwe veilingen.

Versnippering gaat ten koste van de ruimte, veiligheid en voorzieningen

In zijn algemeenheid stelt de VPR zich de vraag welk probleem de overheid hiermee precies probeert op te lossen? Er is geen juridische noodzaak tot aanpassing en de huidige verzorgingsplaatsen worden uitstekend beoordeeld door de weggebruiker. Temeer nu de gevolgen van het wetsvoorstel diezelfde weggebruiker raken.

Waar automobilisten nu profiteren van goed verlichte, drukbezochte verzorgingsplaatsen met vaak 24/7 aanwezig personeel, kan een versnipperde inrichting juist leiden tot stillere en meer afgelegen delen zonder herkenbaar toezicht of regie. Het wetsvoorstel biedt geen antwoord op de vraag wie

verantwoordelijk is bij calamiteiten en coördinatie of wie toeziet op de samenhangende veiligheid van de verzorgingsplaats- en of dat in de praktijk ook gaat werken.

Ook de mogelijkheid om binnen af te rekenen of storingen en problemen bij personeel te melden, dreigt te verdwijnen wanneer onbemande exploitatie de norm wordt. Vooral in de avond- en nachtelijke uren zal dit (het gevoel van) de sociale onveiligheid vergroten.

Daarnaast dreigt de kwaliteit van voorzieningen, zoals toiletten, winkels en onderhoud aan de verzorgingsplaats, af te nemen. Meerdere afzonderlijke exploitanten op één locatie kunnen leiden tot minder schaal en dus, hogere kosten en minder bezoekers per ondernemer. Dat zet de financiële ruimte voor personeel, onderhoud en kwalitatieve voorzieningen onder druk.

Verder veroorzaakt het wetsvoorstel versnippering doordat de voorzieningen niet meer op één locatie gecentreerd zijn. Dat brengt het risico van juist méér verkeersbewegingen, onoverzichtelijkheid en onveiligheid met zich mee. Op de grotere verzorgingsplaats zal dat ruimtelijk gezien wellicht beperkt problemen geven, maar bij de kleine verzorgingsplaatsen- ca. 25% van alle verzorgingsplaatsen – is voor die versnippering fysiek ook geen ruimte.

Tot slot laat het wetsvoorstel onbenoemd wat de gevolgen zijn voor truckparkeren als de voorzieningen niet onder één luifel verenigd worden; er ontstaat namelijk zeker meer ruimte voor truckparkeren wanneer alles gecentreerd wordt. Daarbij is het elektrisch laden van vrachtwagens prima inpasbaar in de truckstraat van het tankstation.

Onze oproep: zorg dat de volgende generatie binnen het familiebedrijf kan blijven ondernemen

De realiteit van dit wetsvoorstel voor veel familiebedrijven is dat zij door overheidsbeleid uitgefaseerd worden, omdat zij niet kunnen meekomen in de energietransitie. De volgende generatie staat in veel gevallen al klaar om in het bedrijf te stappen. Zij willen (ook) de mouwen blijven opstropen om een stevige bijdrage te leveren aan de energietransitie maar krijgen die mogelijkheid helaas niet. De VPR doet dan ook de dringende oproep aan de Tweede Kamer om het wetsvoorstel bij te sturen door in ieder geval één geïntegreerd kavel, waarin de exploitatie van de voorzieningen laden, tanken en de shop bij elkaar komen, te veilen.

Daarnaast pleit de VPR met klem voor een goede overgangsregeling en voor het per direct intrekken van de TBR zodat wij verder kunnen met het plaatsen van nieuwe, noodzakelijke laadpunten.