

Transitie Tankstations Utrecht



Van fossiel naar hernieuwbaar
Uitvoeringsprogramma 2025 – 2030



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl



Inhoudsopgave



A

Inleiding

1. Samenvatting
2. Introductie

4
5
7

B

Opgave

1. Van fossiel naar hernieuwbaar
2. Analyse van het huidige netwerk van tankstations
3. Transitie tankstations

10
11
14
19

C

Monitoren, sturen en verantwoorden

1. Monitoren, sturen en verantwoorden

32
33

D

Bijlagen

- Bijlage 1: Beschrijving hernieuwbare brandstoftypen
- Bijlage 2: Tankstation overzicht

38
39
44

A Inleiding



1. Samenvatting

Als gevolg van klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid neemt de verduurzaming van mobiliteit de komende decennia een grote vlucht. Voertuigen rijden steeds minder op benzine, diesel of lpg en steeds meer op hernieuwbare brandstoffen zoals elektriciteit en waterstof. De verkoop van fossiele brandstoffen neemt hierdoor af, wat gevolgen heeft voor de 33 tankstations in Utrecht. Tankstationhouders en nieuwe toetreders op de markt benaderen de gemeente dan ook regelmatig met het verzoek voor verkoop van hernieuwbare brandstoffen of het plaatsen van snelladers. We hebben een aanpak nodig om hier op een goede manier mee om te gaan. Dit uitvoeringsprogramma beschrijft hoe de functie van tankstations de komende decennia gaat veranderen en welke aanpak de gemeente heeft gekozen om richting te geven aan die transitie.

Transitieaanpak tankstations langs ringwegen

Langs de ringwegen (Rijkswegen, NRU en Waterlinieweg) is vooral behoefte aan snelladers voor personenvoertuigen die op een langere reis zijn en onderweg moeten bijladen.

Daarom kiezen we daar om:

- Ruimte te geven aan 20 tot 30 snelladers op tankstations langs de ringwegen door, waar nodig, huurcontracten of erfpachtaktes aan te passen.
- Wanneer er onvoldoende ruimte is op bestaande stations starten we met de ontwikkeling van 1 à 2 snellaadlocaties met eilandopstelling en kap en 10 tot 15 parkeervaklocaties met waar mogelijk utiliteitladers.
- We geven, in verband met milieu- en hinderzones, geen ruimte aan de verkoop van hernieuwbare brandstoffen (behalve snelladers) langs ringwegen door niet mee te werken aan aanpassing van de huurcontracten of erfpachtaktes. We vangen deze vraag bij voorkeur op bij tankstations op bedrijventerreinen.

Transitieaanpak tankstations op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen bedienen tankstations is straks vooral vraag naar hernieuwbare brandstoffen vanuit de logistieke sector en bedrijfsvoertuigen. Daarom kiezen we ervoor om:

- In te zetten in op de ontwikkeling van 10 snelladers op tankstations op bedrijventerreinen door waar nodig mee te werken aan het aanpassen van huurcontracten of erfpachtaktes.
- De ontwikkeling van 10 publieke vrachtwagenladers op tankstations op bedrijventerreinen toe te staan en werken aan de ontwikkeling van vrachtwagenladers op gemeentelijke truckparkings via een concessie.
- Marktinitiatieven te faciliteren voor waterstofvulpunten op bedrijventerreinen, mits nieuwe milieu- en hindercirkels toekomstige stedelijke ontwikkeling niet belemmeren.
- Marktinitiatieven voor hernieuwbare clean energy hubs te faciliteren op locaties waar milieu- en hindercirkels toekomstige stedelijke ontwikkeling niet belemmeren. Ruimtelijke en functionele afwegingen worden gemaakt in het omgevingsplan voor de betreffende locatie.

Transitieaanpak binnenstedelijke tankstations

Op binnenstedelijke tankstations is bijna geen behoefte aan snelladers doordat gebruikers bij voorkeur in de stad op de bestemming laden. Nieuwe milieu- en hinderzones als gevolg van verkoop van hernieuwbare brandstoffen zijn binnenstedelijk ongewenst. Daarom kiezen we ervoor om:

- In te zetten op vermindering van het aantal binnenstedelijke tankstations van 15 naar 10 tot 12 locaties in 2030 door snelladen op binnenstedelijke tankstations in principe niet te ondersteunen door aanpassing van het huurcontract of de erfpachtaakte. We houden deze mogelijkheid wel open als marktpartijen kunnen uitleggen dat snelladers op een specifieke locatie wel exploitabel en nodig zijn. Per locatie wordt bekeken wat een goede alternatieve invulling is.
- In overleg met stationhouders afspraken te maken over de uitfasering van lpg-verkoop in Utrecht en zetten in op de afname van 6 naar 3 locaties vóór 2030.

De meeste tankstations in Utrecht bevinden zich op gemeentegrond, waarbij voorwaarden vastliggen in een erfpachtaakte of huurcontract. De stationhouders betalen meestal huur of canon (als deze niet is afgekocht) op basis van de omzet van fossiele brandstoffen. Bij verkoop van hernieuwbare brandstoffen moeten daarover aanvullende afspraken gemaakt worden. Hernieuwbare brandstofverkoop vraagt bovendien om een grote investering. Om er zeker van te zijn dat ze die investering terugverdienen, vragen stationhouders vaak een verlenging van de vaste termijn waarbinnen het contract niet opgezegd kan worden. De gemeente publiceert deze aanpassingen. Deze werkwijze is vastgelegd in de Beleidsregel [Selectieproces bij uitgifte, verkoop, verhuur en ingebruikgeving gemeente Utrecht](#).



2. Introductie

Als gevolg van klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid neemt de verduurzaming van mobiliteit de komende decennia een grote vlucht. De beweging van met fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen naar emissieloze aandrijving heeft gevolgen voor de manier waarop we voertuigen van energie voorzien. Vooral voor tankstations heeft dit vergaande gevolgen. We bewegen van verkoop van fossiele brandstoffen naar verkoop van hernieuwbare brandstoffen op tankstationlocaties.

Dit uitvoeringsprogramma beschrijft hoe de functie van tankstations de komende decennia gaat veranderen en wat de gemeentelijke aanpak is om de transitie optimaal te faciliteren.

Kaders

In het coalitieakkoord van 2022 heeft de coalitie vastgelegd dat we streven naar het behalen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit, en daarmee de gezondheid van onze inwoners, ondernemers en bezoekers. De WHO heeft de advieswaarden in 2021 flink aangescherpt, waarmee het behalen van onze ambities om ingrijpende maatregelen vraagt. Verkeer is een belangrijke lokale bron van luchtverontreiniging. De ambitie in het coalitieakkoord is uitgewerkt in het nieuwe [Luchtkwaliteitsbeleid](#) (2024), dat op het moment van schrijven van dit uitvoeringsprogramma ter besluitvorming voorligt aan de gemeenteraad.

In totaal veroorzaakt verkeer ongeveer 20% van de klimaatemissies in Utrecht. De overgang naar emissieloos vervoer vormt hiermee een belangrijke stap in het behalen van de gemeentelijke luchtkwaliteit- en klimaatdoelstellingen. Daarom faciliteert de gemeente de transitie naar emissieloos rijden, de tankstations spelen daarin een belangrijke rol.

De [Ruimtelijke Strategie Utrecht](#) (RSU) geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad tot 2030. De RSU staat voor gezonde kwalitatieve stedelijke groei, slim gecombineerd ruimtegebruik, voorzieningen en groen op korte afstand en de voorkeur voor actieve mobiliteit, deelmobiliteit en openbaar vervoer boven individuele automobilititeit. Doel van dit nieuwe uitvoeringsprogramma voor de transitie van tankstations is om bij te dragen aan deze ruimtelijke ontwikkeling door bij het invullen van eventuele vrijgekomen ruimte van voormalige tankstationlocaties rekening te houden met de doelstellingen van de RSU.

Doelstelling

We hebben dit Uitvoeringsprogramma Transitie Tankstations opgesteld met als doel de transitie naar emissieloze vervoersmiddelen te begeleiden en ondernemers bij een mogelijke transformatie te ondersteunen. Met dit document geven we helderheid voor zowel overheid als de markt in de richting en geven we sturing aan de transitie van tankstations.

Dit uitvoeringsprogramma vormt daarmee een nadere uitwerking van het Plan Laadinfrastructuur 2030. Vanuit de Omgevingswet betreft het een onverplicht (vrijwillig) programma.

Ons hoofddoel met dit plan is:

- de verkoop van hernieuwbare brandstoffen op bestaande tankstations waar nodig en mogelijk te faciliteren;
- waar nodig en mogelijk ruimte te bieden aan nieuwe locaties voor de verkoop van hernieuwbare brandstoffen.
- ruimte te zoeken voor andere functies in de stad. Utrecht biedt geen mogelijkheden voor nieuwe locaties voor de verkoop van fossiele brandstoffen. In sommige situaties maken we het verplaatsen van een bestaand verkooppunt voor fossiele brandstoffen wel mogelijk.

Scope

De reikwijdte van dit uitvoeringsprogramma beperkt zich tot de transitiestrategie voor tankstations voor de periode 2025 tot 2030. De nadruk ligt daarbij op locaties die gemeente verhuurt aan stationhouders, omdat de gemeente hier de meeste invloed heeft. Daarnaast gaat het programma ook in op locaties in eigendom die in erfpacht zijn uitgegeven.

De aanpak richt zich vooral op de transitie naar elektrisch laden, maar ook op de rol van waterstof, synthetische en biobrandstoffen in de overgang naar emissieloos vervoer.

Laadinfrastructuur die niet op tankstationlocaties staat valt buiten de scope van dit plan: het Plan Laadinfrastructuur 2030 omvat de aanpak daarvoor.

Binnen de stad is een aantal tankstations waar lpg verkocht wordt. Dit programma biedt een aanpak om deze stations uit te faseren.

Samen stad maken

De participatie rondom de het opstellen van het uitvoeringsprogramma is opgesteld volgens de Kompas voor Zeggenschap uit de beleidsnota [Samen stad maken](#). Hierbij is gekozen voor de samenwerkingsvorm “Peilen”, waarbij met de huidige stationhouders en mogelijke nieuwe toetreders op de markt participatiegesprekken gehouden zijn over de inhoud van het uitvoeringsprogramma. Er was geen noodzaak voor een uitgebreidere samenwerkingsvorm. Bovendien is het voor marktpartijen vaak lastig groepsgewijs samen te werken aan een aanpak in verband met het mededingingsrecht.

De peiling heeft geleid tot een aantal aanpassingen in de aanpak. Over het algemeen is de voorgestelde aanpak door partijen goed bevonden. Met name over de rol van binnenstedelijke tankstations voor snelladen bestonden verschillende beelden. Een deel van de stationhouders ziet voor binnenstedelijke stations een grotere rol dan beschreven in deze transitieaanpak. Daarnaast gaven nieuwe toetreders aan dat bestaande stations langs de ring mogelijk onvoldoende ruimte bieden voor de benodigde laders. Ook gaven zij aan dat het genoemde alternatief daarvoor, snelladers op parkeerplaatsen langs de ringwegen, onvoldoende serviceniveau biedt als alternatief voor laden op tankstationlocaties. Daarom is de mogelijkheid toegevoegd om 1 à 2 snellaadlocaties met eilandopstelling en kap toe te voegen. Tot slot is uit de participatie meer inzicht verkregen in de marktontwikkelingen van de sector en is dit overgenomen in het plan.

Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk beschrijft de transitie naar hernieuwbare brandstoffen en de rol van tankstations daarin. Het derde hoofdstuk geeft een overzicht van de tankstations in Utrecht en de eigendomssituaties en marktontwikkelingen. Het vierde hoofdstuk beschrijft de gekozen transitieaanpak. Hoofdstuk vijf sluit af met de monitoring, sturing en verantwoording. In de bijlagen zijn hernieuwbare brandstoftypen beschreven, en is een lijst met huidige tankstations opgenomen.



B Opgave



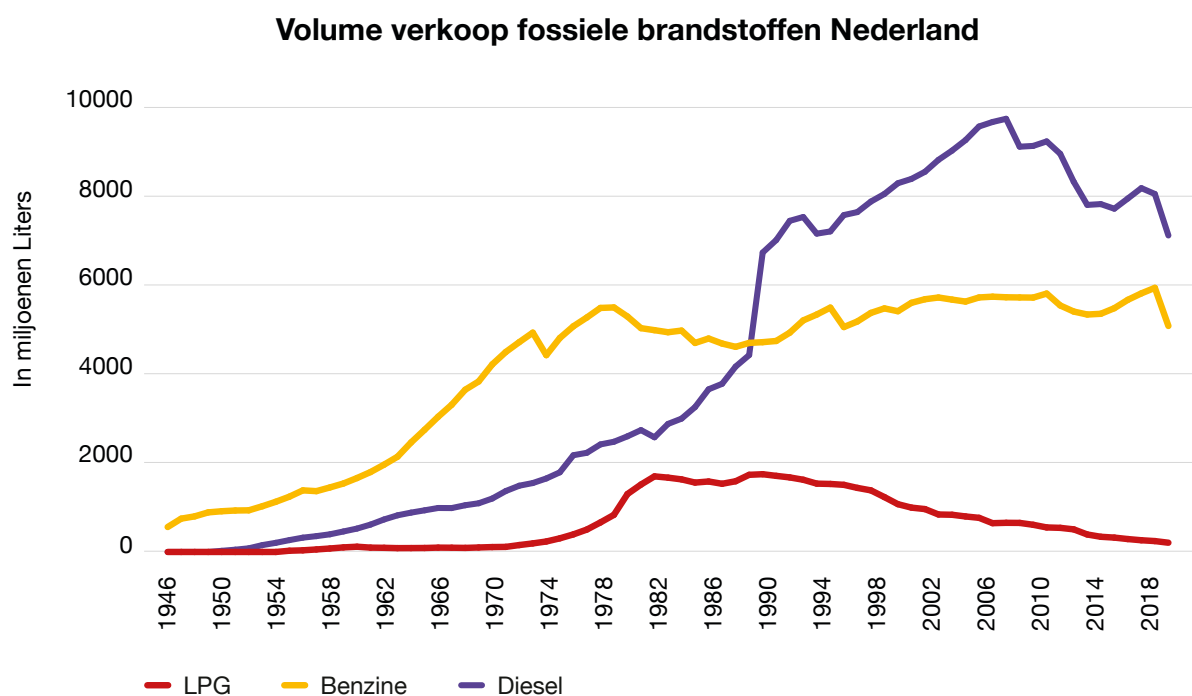
1. Van fossiel naar hernieuwbaar

We kennen de fossiele brandstoffen benzine, diesel en lpg. Steeds meer voertuigen rijden al op hernieuwbare energie, zoals elektriciteit of waterstof. Dit hoofdstuk gaat over de verschuiving van fossiel naar hernieuwbaar. En wat dit betekent voor de vraag naar tankstationlocaties.

Door strengere Europese regels voor voertuigen, de invoering van nul-emissiezones in steden en andere maatregelen gericht op het stimuleren van emissieloze mobiliteit wordt de komende jaren steeds minder fossiele brandstof verkocht. De verwachting is echter niet dat er op korte termijn geen fossiele brandstoffen meer te koop zijn in Utrecht. Vanaf 2035 is vanuit Europese regelgeving alleen nog de verkoop van emissievrije voertuigen toegestaan. Een personenauto gaat gemiddeld 17 jaar mee. Dit betekent dat er tot ongeveer 2050 nog sprake is van de verkoop van fossiele brandstoffen of vervangende biobrandstoffen. Wel gaat een sterke verschuiving plaatsvinden van fossiel naar hernieuwbaar. Hernieuwbare brandstof wordt lang niet altijd verkocht op tankstations. Elektrische auto's laden bijvoorbeeld op aan huis of op straat. Dan verliezen de tankstations een deel van hun functie, wat mogelijk ruimte schept voor andere functies op die locaties. Al deze veranderingen creëren de noodzaak om de transitie van tankstations aan te pakken. Dit hoofdstuk geeft inzicht in het tempo en de richting van deze transitie.

1.1 Verwachte afname van fossiele brandstoffen

De toename van het aandeel niet fossiele vervoersmiddelen in het wagenpark betekent, bij een gelijkblijvend aantal voertuigen, een afname van auto's die rijden op fossiele brandstoffen. Daarmee daalt ook het brandstofverbruik. Figuur 1: Volume verkoop fossiele brandstoffen (Bron: CBS Statline) laat zien dat deze trend al is ingezet.



Figuur 1: Volume verkoop fossiele brandstoffen (Bron: CBS Statline)

Berenschot heeft in opdracht van de brancheorganisatie van tankstationhouders (VPNI) 2019 twee scenario's gegeven voor de afname van het landelijk verbruik van benzine- en dieselvervoer: 2018 versus 2035. Onderstaande tabel laat deze scenario's zien:

Verbruik benzine personenvervoer

Scenario 1: afname 66%		Scenario 2: afname 36%	
2018	2035	2018	2035
4,7 miljard liter	1,6 miljard liter	4,7 miljard liter	3,0 miljard liter

Tabel 1: CBS 2019, scenario's verbruik van benzinevervoer 2018 versus 2035

Verbruik diesel personenvervoer

Scenario 1: afname 68%		Scenario 2: afname 36%	
2018	2035	2018	2035
1,2 miljard liter	0,4 miljard liter	1,2 miljard liter	0,8 miljard liter

Tabel 2: CBS 2019, scenario's verbruik van dieselvervoer 2018 versus 2035

Een belangrijke kanttekening is dat de twee scenario's de best-case en worst-case prognoses betreffen. Tussentijdse veranderingen maken het aannemelijk dat de afname in verbruik van fossiele brandstoffen ergens tussen deze twee uitersten uitkomt.

Ecorys maakte in opdracht van de BOVAG een vergelijkbare prognose in de [Scenariostudie Brandstof 2022](#), waarbij het afzetvolume van benzine in 2030 ten opzichte van 2021 met respectievelijk 20% tot 32% afneemt. Voor diesel geldt een bandbreedte tussen de 28% en 37%. Voor de brandstof verwacht de BOVAG een afname met 58% tot 65%, respectievelijk is dat minus 112 miljoen liter en minus 126 miljoen liter. Met inbegrip van de afname in lpg neemt per saldo het gebruik van fossiele brandstoffen in het personenvervoer in 2030 in volume met 2,7 tot 4,1 miljard liter af.

Ongeacht welk scenario werkelijkheid wordt, is de verwachting dat we een (forse) afname in het gebruik van fossiele brandstoffen gaan zien de komende jaren vanwege de transitie naar emissieloos vervoer.

De cijfers voor de verwachte afname van fossiele brandstoffen zijn niet één op één te projecteren op de gemeente Utrecht. Dit gezien de regionale en lokale verschillen binnen Nederland. Dat neemt niet weg dat bovenstaande prognoses een beeld geven van de actuele ontwikkelingen, en in zekere mate ook gaan gelden voor de gemeente Utrecht. De behoefte aan traditionele tankstations neemt verder af. Dit heeft implicaties voor zowel stedelijke planning als voor het grondbeleid van tankstation locaties.

1.2 Wat zijn hernieuwbare brandstoffen?

De vraag naar fossiele brandstoffen neemt af, terwijl de vraag naar hernieuwbare brandstoffen toeneemt. Bijlage 1 geeft een uitgebreide definitie van de beschikbare hernieuwbare brandstoffen. Als we in dit uitvoeringsprogramma spreken over hernieuwbare (motor)brandstoffen bedoelen we alle hernieuwbare en duurzame producten die verkocht worden op tankstationlocaties om voertuigen op te laten rijden. Strikt gezien zijn dat niet in alle gevallen brandstoffen:

- Elektriciteit is bijvoorbeeld geen brandstof, er wordt niets verbrand. In het geval de elektriciteit duurzaam is opgewekt en gebruikt wordt voor mobiliteit beschouwen we dit in het kader van dit uitvoeringsprogramma als een hernieuwbare brandstof.
- Waterstof is een energiedrager, waarvan de opgeslagen energie omgezet kan worden naar elektriciteit. Wanneer waterstof is gemaakt met duurzaam opgewekte energie beschouwen we dit als een hernieuwbare brandstof.
- Andere vormen van hernieuwbare brandstoffen zijn HVO100 (biodiesel), bioLNG en bioCNG (biogas) en synthetische brandstoffen waarbij de energie om het te produceren duurzaam is opgewekt of een hernieuwbare bron heeft.

In bijlage 1 gaan we nader in op typen hernieuwbare brandstoffen.

2. Analyse van het huidige netwerk van tankstations

Voor het opstellen van een goede aanpak voor tankstations is het belangrijk inzicht te krijgen in het huidige netwerk van tankstations in Utrecht. Waar staan ze, welke brandstof wordt er verkocht en wat is de eigendomssituatie? Daarnaast besteden we aandacht aan de geschiedenis en de meer recente ontwikkelingen van stations in de stad.

2.1 Geschiedenis van tankstations in Utrecht

De ontwikkeling van tankstations in Utrecht is de afgelopen 110 jaar altijd in verandering geweest. Om de huidige transitie wat meer in de historische context te plaatsen volgt hieronder een korte geschiedenis van tankstations in Utrecht.

Aan het einde van de negentiende eeuw was brandstof bij apotheken en fietsenmakers te koop. Tussen 1905 en 1915 waren benzinedepots sterk in opkomst. Bedrijven als Shell en Caltex (nu Texaco) richtten zich op de verkoop van benzine in Nederland. Benzine werd nog steeds in blikken verkocht. Op deblikken zat statiegeld. In 1920 werd in Zeist het eerste Nederlandse tankstation gerealiseerd, dat toen een straatpomp genoemd werd. Het ging om een pomp van Shell bij het luxehotel De Pabst. Vanaf 1930 kregen tankstation luifels om de pompbedienden tegen de regen te beschermen. Op de luifels verschenen de kleuren van oliebedrijven met daarbij de naam. Ook kwam in die tijd de kiosk op. In 1962 werd, vijftien jaar later dan in Amerika, getest met een pomp met zelfbediening.

Vanaf 1970 drongen de zelfbedieningsstations door in Nederland. In die periode ging het door de oliecrisis slecht met het aantal benzinestations: het aantal stations daalde in 1970 van 13.000 naar 6.000. In de jaren negentig verdwenen kleine tankstations als gevolg van strengere milieuwetgeving. In Utrecht is het aantal stations in die jaren gedaald van rond de 100 naar de 33 huidige locaties.

De verkoop van brandstof alleen levert onvoldoende inkomsten op om van rond te komen. Stationhouders kijken naar alternatieve verdienmodellen zoals een shop of andere diensten zoals verhuur van boedelbakken of een wasservice. Er zijn ook situaties waarin stations sluiten en plaats maken voor bijvoorbeeld woningbouw of busbanen. Met de opkomst van elektrische voertuigen en andere hernieuwbare brandstoffen verandert de rol van tankstations opnieuw. Houders van bemande tankstations hebben hierdoor moeite om rond te komen. Veel tankstations bieden nu ook laadpalen voor elektrische auto's of verkoop van andere hernieuwbare brandstoffen aan, en we verwachten dat dit in de toekomst alleen maar toeneemt.

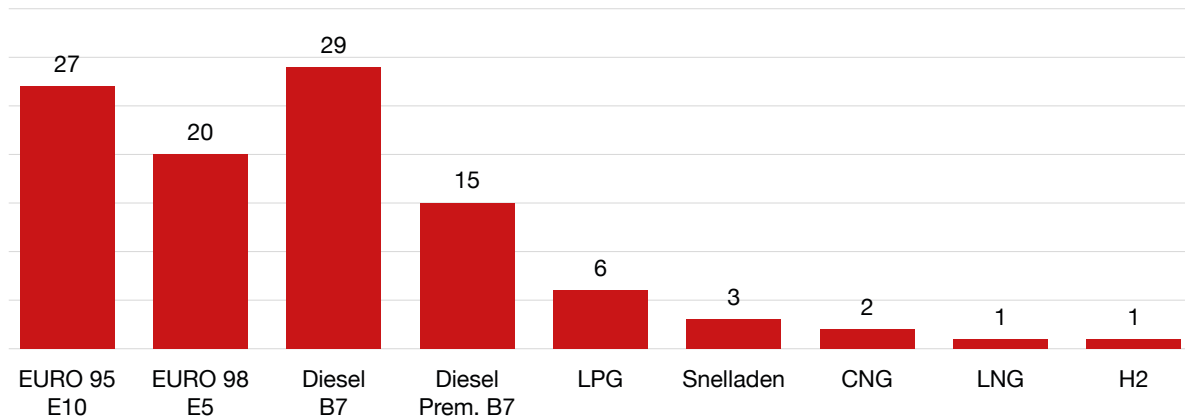


Figuur 2: Tankstation Jongeris Beer, W. de / 811825 / collectie Het Utrechts Archief - 1934

2.2 Analyse huidige netwerk van tankstations

Op dit moment zijn er 33 tankstations in de gemeente Utrecht. Van deze 33 tankstations zijn 31 locaties bestemd voor motorbrandstoffen. Twee tankstations bieden biobrandstoffen ((bio-)CNG en/of LNG) aan en er is één waterstofstation. Vier locaties zijn specifiek voor vrachtwagens. Drie stations zijn voorzien van snelladers, waarbij meerdere laders aanwezig zijn per station. Op zes locaties wordt lpg verkocht. Zie bijlage 2 voor een overzicht van alle locaties.

Brandstoffen per type (aantal locaties)



Figuur 3: Brandstoffen per type

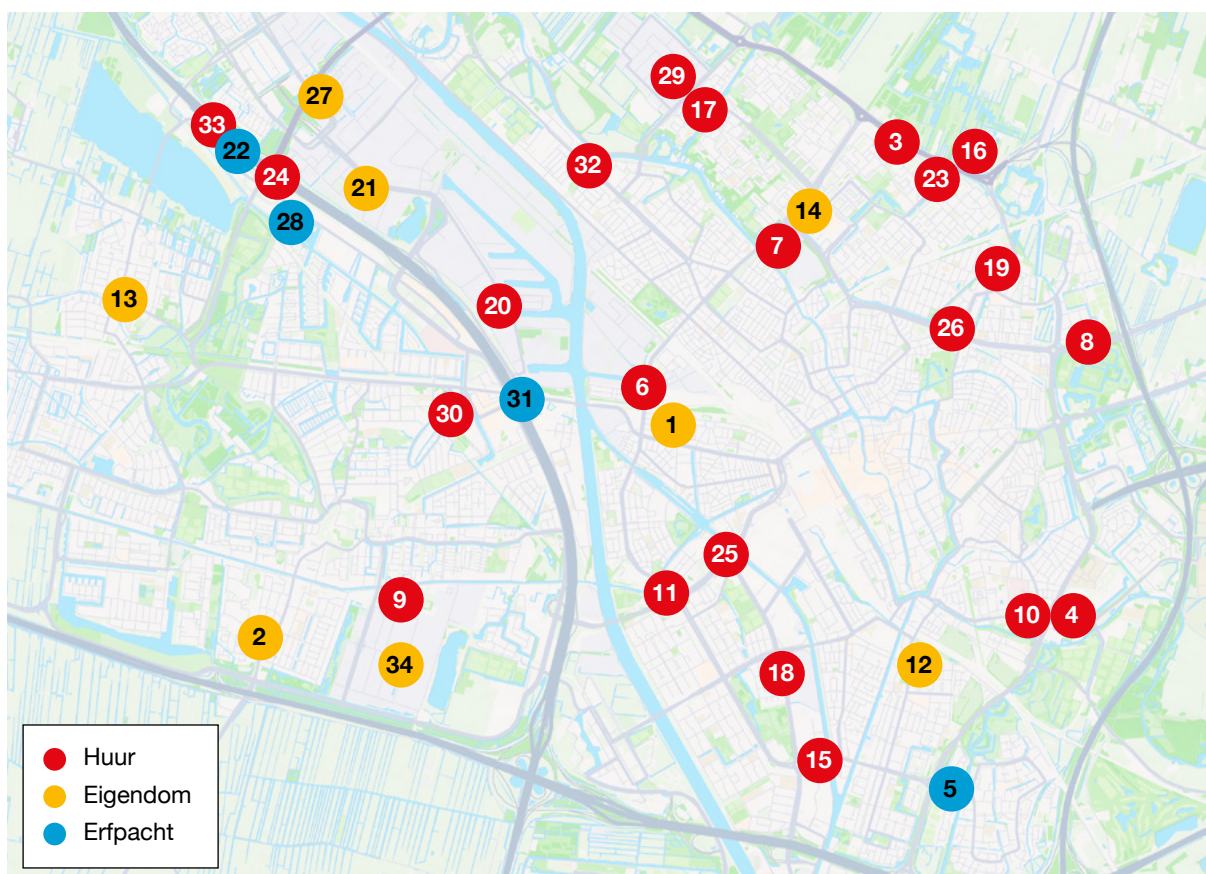
2.3 Rechtsverhouding tankstations

Voor het bepalen van de aanpak is het van belang de rechtsverhouding met de tankstationlocaties te kennen. De rechtsverhouding bepaalt wat de rechten zijn van stationhouders en wat de mogelijkheden zijn op de locatie. Dit beïnvloedt de wijze waarop de transitie vorm krijgt en hoeveel regie de gemeente daarop kan voeren. In het volgende hoofdstuk wordt hier verder op ingegaan.

De rechtposities van de tankstations zijn als volgt:

- 1. Eigendom (10 van de 33 locaties):** tien tankstations in Utrecht liggen op privaat terrein. De gemeentelijke invloed op deze tien locaties is beperkt tot de publiekrechtelijk rol: het toewijzen van de functie in het omgevingsplan en het verstrekken van vergunningen voor de plaatsing van snelladers of waterstofvulpunten.
- 2. Erfpacht (4 van de 33 locaties):** op vier tankstationlocaties is de grond in erfpacht uitgegeven. In de erfpachtafakte liggen afspraken vast over het grondgebruik, de hoogte van de canon en looptijd van het erfpachtrecht. Meestal zijn de erfpachtrechten eeuwigdurend, waarbij de erfpachtcanon is afgekocht. Beëindiging van deze erfpachtrechten is alleen mogelijk als er sprake is van een ernstige tekortkoming, redenen van algemeen belang, onvoorziene omstandigheden en/of in gezamenlijk overleg.
- 3. Huur (19 van de 33 locaties):** de meeste tankstationlocaties worden gehuurd van de gemeente. Het betreft 19 van de 33 locaties. In de huurovereenkomst liggen onder andere afspraken vast over looptijd, toegestaan gebruik, opzegtermijn en huurprijs. Voor vrijwel alle huurlocaties zijn in de jaren '90 huurovereenkomsten gesloten volgens hetzelfde model. Er is kale grond verhuurd waar de bepalingen met betrekking tot verhuur van bedrijfsruimte vrijwillig van toepassing zijn verklaard. Hierdoor kan de gemeente alleen opzeggen als één van de vijf in de wet genoemde opzeggingsgronden van toepassing zijn. Beëindiging kan bijvoorbeeld als de bestemming door de gemeente wordt gewijzigd. Beëindiging in het kader van transitie naar hernieuwbare brandstoffen valt daar niet onder.

Het is mogelijk de huur- en erfpachtcontracten na minnelijke onderhandeling te beëindigen. Dit is een kostbaar en tijdrovend traject.



Figuur 4: Tankstation locaties en contractvormen Gemeente Utrecht (complete lijst in bijlage 1)

Huur	19
Eigendom	10
Erfpacht	4

2.4 Beleidskaders rondom tankstations en hernieuwbare brandstoffen

De kaders voor gronduitgifte liggen vast in de [Beleidsnota Grondbeleid 2024](#) en zijn nader uitgewerkt in beleidsregels, met name in de beleidsregel "[Selectieproces bij uitgifte, verkoop, verhuur en ingebruikgeving gemeente Utrecht](#)". Specifiek voor de huurcontracten van tankstations is in 1988 beleid vastgesteld waarin de uitgangspunten voor de toen bestaande huurcontracten zijn opgenomen. Hierin staat dat er tankstations worden verhuurd als bedrijfsruimten waardoor de huurrechten gelden zoals beschreven in paragraaf 3.3. In dit uitvoeringprogramma is geen sprake van vervanging van bestaand beleid, maar een nadere uitwerking daarvan in een passende transitieaanpak.

Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor het opstellen van een omgevingsplan, waarin de betreffende bestemming mogelijk gemaakt wordt, evenals het verlenen van vergunningen voor bouwwerken en milieuvergunningen. Daarnaast beheert de gemeente de verschillende erfpachtaktes en huurcontracten voor tankstations en worden de huurinkomsten en canon geïnd. De huurinkomsten en canon bedragen ongeveer € 1,6 miljoen per jaar.

De gemeente heeft de afgelopen jaren enkele locaties voor nieuwe tankstations uitgegeven, met name in Leidsche Rijn. Er zijn ook tankstations verdwenen. Soms was er sprake van beëindiging van huurcontracten, wanneer er bijvoorbeeld een weg werd verbreed of een woonwijk werd gebouwd. In sommige gevallen is een tankstation herplaatst op een locatie elders in de stad. Ook waren er initiatieven uit de markt, zoals de ontwikkeling van een waterstof vulpunt of de plaatsing van snelladers bij een bestaand station.

Daarnaast hebben we als gemeente een rol in het faciliteren van elektrisch laden op locaties buiten tankstations. Er zijn de afgelopen jaren diverse concessies uitgeschreven voor publieke laadpalen en snelladers op publieke grond. Ook hebben we gemeentelijke parkeergarages voorzien van laders.

2.5 Marktentwikkeling

Uit de peiling van stationhouders is gebleken dat, naast de transitie naar hernieuwbare brandstoffen, er een aantal andere ontwikkelingen is die de invloed hebben op de functie, rol en het voortbestaan van tankstations in de stad.

De aanscherping van de Tabakswet bepaalt dat vanaf 2030 er op tankstations geen tabak meer verkocht mag worden. De omzet van shops bij tankstations bestaat voor een groot deel uit de verkoop van tabak. Stationhouders geven aan dat dit op sommige locaties aanleiding is tot versnelde sluiting van de shop. De locatie wordt dan onbemand voorgezet. Elke 15 jaar is een keuring van de brandstoftanks verplicht. Dat is een kostbaar onderzoek, omdat de tanks uitgegraven moeten worden. Tanks moeten mogelijk hersteld of vervangen worden. Daarmee is de keuring vaak een moment voor stationhouders om de exploitatie van een locatie stop te zetten.

Als gevolg van de teruglopende omzetten in zowel brandstofverkoop als verkoop in de shop zien we op dit moment beweging in de markt:

1. Locaties met onvoldoende omzet sluiten als eerste de shop, waarbij het tankstation onbemand wordt. Met lagere arbeidskosten kan de exploitatie nog een aantal jaar voortgezet worden. Deze trend is al een aantal jaren gaande.
2. Tankstations wisselen van eigendom. De grote oliemaatschappijen die zelf ook producent zijn, doen de laatste jaren locaties met lagere omzetten van de hand aan exploitanten die enkel tankstations exploiteren. Soms gaan deze verder onder een eigen label of in een franchise onder de vlag van de maatschappij. Deze bedrijven zetten tegen lagere kosten de exploitatie voort.
3. De grote oliemaatschappijen trekken zich terug uit stedelijke locaties en verleggen de focus op grote locaties en transporthubs en locaties met veel verkeer. Daar wordt geïnvesteerd in diversificatie van het aanbod met hernieuwbare brandstoffen en een breder dienstenaanbod.
4. We zien op specifieke brandstofproducten nieuwe spelers toetreden op de markt. Het gaat daarbij om partijen die een station openen met de verkoop van enkel LNG, CNG of laaddiensten. Ook benaderen partijen de gemeente met de wens voor het openen van een clean energy hub met een diverse brandstofmix.

Het volgende hoofdstuk beschrijft een aanpak voor hoe we met deze ontwikkelingen omgaan.

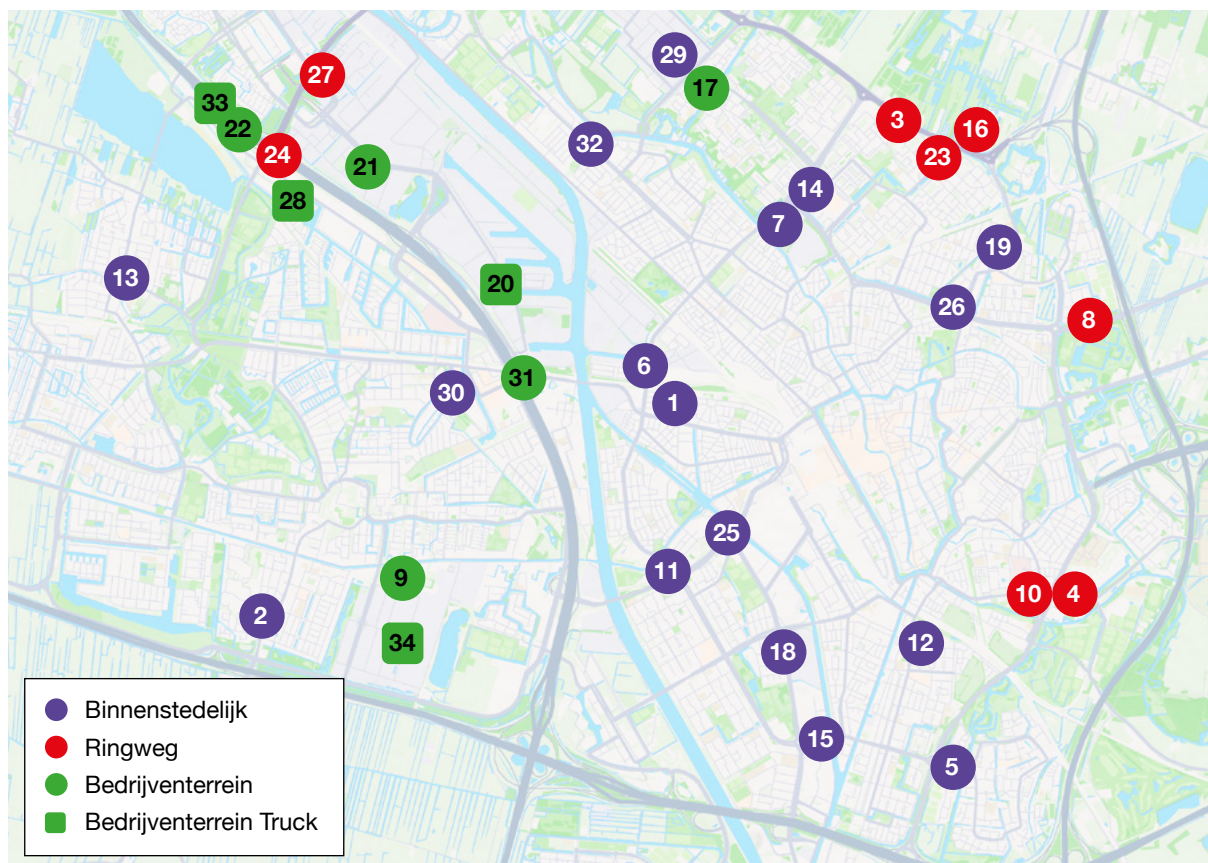
3. Transitie tankstations

Dit hoofdstuk gaat in op de rol van tankstations bij de verkoop van hernieuwbare brandstoffen en de aanpak die we tot 2030 kiezen om de transitie optimaal te faciliteren.

De aanpak is gericht op:

1. de verkoop van hernieuwbare brandstoffen op bestaande tankstations waar nodig en mogelijk te faciliteren;
2. waar nodig en mogelijk ruimte te bieden aan nieuwe locaties voor de verkoop van hernieuwbare brandstoffen.
3. ruimte te zoeken voor andere functies in de stad. Utrecht biedt geen mogelijkheden voor nieuwe locaties voor de verkoop van fossiele brandstoffen. In sommige situaties maken we het verplaatsen van een bestaand verkooppunt voor fossiele brandstoffen wel mogelijk.

In dit plan maken we onderscheid tussen binnenstedelijke tankstations, stations langs ringwegen en tankstations op bedrijventerreinen. In die laatste groep onderscheiden we stations die alleen vrachtwagens bedienen. Deze stations bedienen grotendeels andere doelgroepen en hebben een andere rol binnen het netwerk.



Figuur 5: locatietypering tankstations (complete lijst in bijlage 2)

Binnenstedelijk	16
Ringweg	8
Bedrijventerrein	5
Bedrijventerrein Truck	4

3.1 Tankstations langs de ringwegen

Langs de ringwegen (Rijkswegen, Waterlinieweg en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)) bevinden zich acht tankstations binnen een afstand van 100 meter van de ringwegafslag (zie Figuur 5). Deze bedienen naast lokaal verkeer ook personenvoertuigen die op de ringweg rond Utrecht rijden.

Snelladers op tankstations langs de ringwegen

Uit het Plan Laadinfrastructuur 2030 blijkt dat er op tankstations langs de ringwegen behoefte is aan meer snelladers. Dat zijn laders vooral bedoeld voor auto's die op een langere doorreis zijn en onderweg moeten bijladen. Als we uitgaan van de prognoses uit het Plan Laadinfrastructuur 2030, gaat het op de ringwegen om een behoefte aan circa 60 snelladers op hoog vermogen (>150 kW = High Power Charging). Daarmee laden auto's die op doorreis zijn in 10 tot 30 minuten vol. Bij voorkeur worden de snelladers gerealiseerd op de verzorgingsplaatsen (parkeerplaatsen met tankstations) langs de Rijkswegen. Deze locaties zijn het best toegankelijk vanaf de Rijkswegen en vallen onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Ook de tankstations langs de Rijkswegen, NRU en de Waterlinieweg bieden mogelijkheden voor het plaatsen van snelladers.

De acht tankstations langs de ringwegen bieden voldoende ruimte om, naast de bestaande brandstofverkoop, circa 20 tot 30 corridorladers van de 60 benodigde laders te realiseren tot 2030. Deze laders bedienen ook de vraag van voertuigen die op een bestemming in de stad niet hebben kunnen laden en bij vertrek de auto moeten bijladen en ze bedienen de laadvraag van veelrijders (bijvoorbeeld bezorgdiensten). Verbreding naar deze doelgroepen verbetert de rendabiliteit van deze laders.

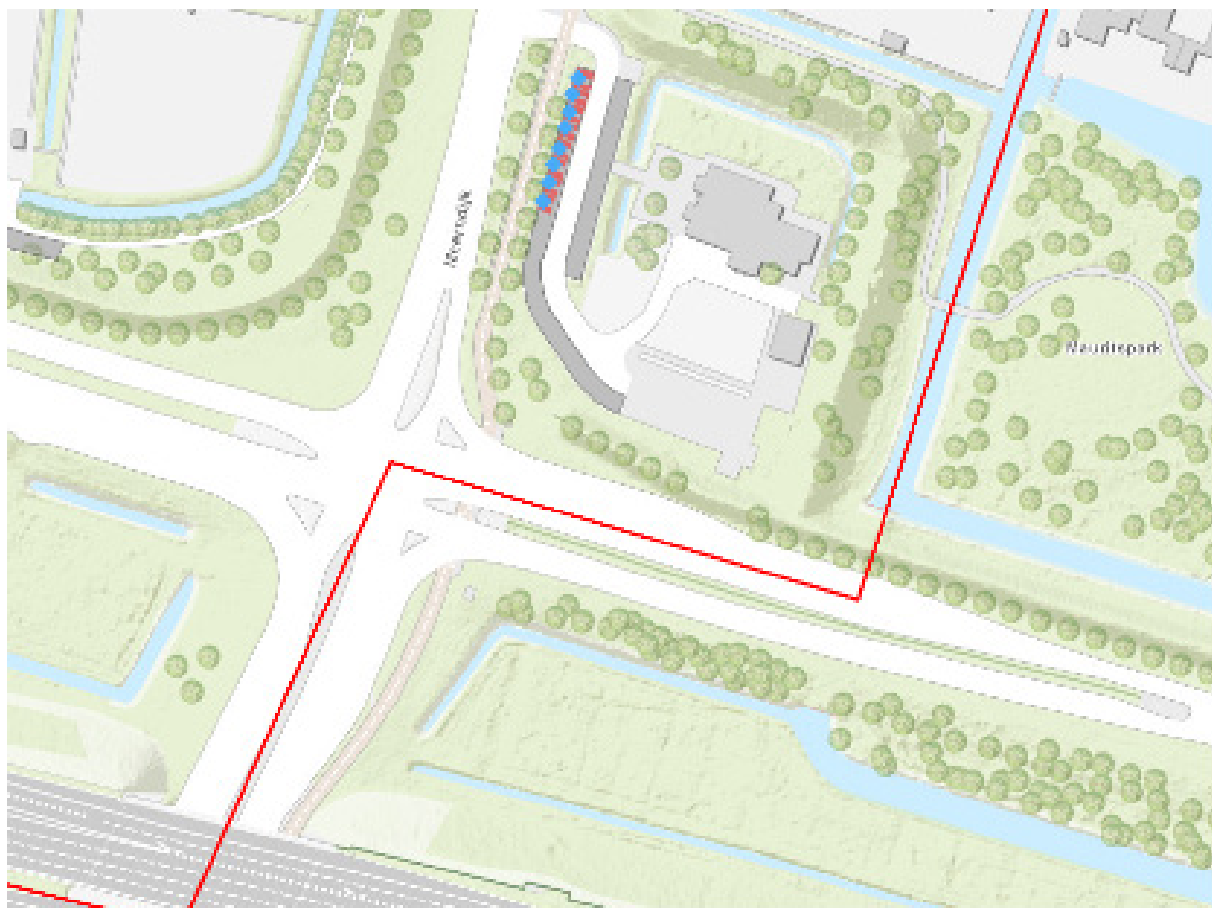
Aanpak: we geven ruimte aan 20 tot 30 snelladers op tankstation locaties langs de Rijkswegen, NRU en Waterlinieweg door, waar nodig, huurcontracten of erfpachtaktes aan te passen.

Nieuwe snellaadlocaties langs de ringwegen

We verwachten dat snelladers de komende jaren op bestaande tankstations bijgeplaatst worden. Als daar onvoldoende ruimte is, moeten we nieuwe locaties vinden langs de ringwegen. Daarvoor hebben we een ruimtelijke verkenning uitgevoerd waarbij is gezocht naar twee type locaties:

1. Voor nieuwe laadstations met een eilandstation opstelling met kap (zoals Fastned) is circa 2.000 m² per locatie nodig, op een goed bereikbare plek. Dat is langs de ring moeilijk te realiseren. Vaak liggen geschikte plekken in de hoofdgroenstructuur, zijn er ter plaatse al andere toekomstige functies gepland of is een laadstation verkeerskundig niet inpasbaar. Mochten er op publieke of private grond langs de ring toch 1 of 2 geschikte locaties gevonden worden, dan kan de gemeente de ontwikkeling daarvan faciliteren. Het initiatief daarvoor ligt bij de markt.
2. Gezien de beperkte ruimte voor snelladers langs de ringwegen, hebben we ook gezocht naar bestaande parkeerplaatsen die goed bereikbaar zijn vanaf de Rijkswegen. Op deze parkeerplaatsen kunnen op dwarsparkeervakken snelladers worden ingepast (zie voorbeeld Figuur 6). We hebben 10 tot 15 geschikte parkeerplaatsen gevonden voor de inpassing van circa 50 corridorladers. Er zijn ook plekken nodig voor het laden van grotere voertuigen als lange bezorgbussen en bouwwerktuigen (graafmachines e.d.). Deze zogenaamde utiliteitladers vragen om grote parkeervakken van 4 bij 10 meter. Hiervoor kijken we dan ook vooral naar parkeerplaatsen op bedrijventerreinen.

Aanpak: Wanneer er onvoldoende ruimte is op bestaande station starten we de ontwikkeling 1 à 2 snellaadlocaties met eilandopstelling en kap en 10 tot 15 parkeervaklocaties met waar mogelijk utiliteitladers.



Figuur 6: Voorbeeld van inpassing corridorladers op bestaande parkeervakken bij afslag De Meern (bron: locatieplan openbare laadpalen gemeente Utrecht)

Andere hernieuwbare brandstoffen

We zien weinig mogelijkheden voor de verkoop van andere hernieuwbare brandstoffen dan elektriciteit op tankstationlocaties langs de ringwegen. Vaak zijn dit stedelijke locaties met veel beperkingen door milieu- en hinderzones. Bovendien zien we dat vooral transportbedrijven behoefte hebben aan hernieuwbare brandstoffen (zoals HVO100, waterstof, biogas). We geven daarom de voorkeur aan het organiseren van de verkoop van deze brandstoffen nabij die bedrijven. Hierover meer in de volgende paragraaf.

Aanpak: in verband met milieu- en hinderzones geven we geen ruimte aan de verkoop van hernieuwbare brandstoffen (behalve snelladers) langs ringwegen door niet mee te werken aan aanpassing van de huurcontracten of erfpachtaktes.

3.2 Tankstations op bedrijventerreinen

Elf van de Utrechtse tankstations zijn te vinden op bedrijventerreinen. Zeven stations bedienen met name personenvoertuigen, de overige richten zich meer specifiek op transportbedrijven en bedienen vrachtwagens met diesel of alternatieve brandstoffen zoals waterstof, LNG, CNG of HVO100.

Snelladers op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen ontstaat volgens de prognoses laadbehoefte voor zakelijke rijders, bezorgdiensten en bestelverkeer. Voor bedrijven is de goedkoopste en meest praktische oplossing deze voertuigen op het eigen bedrijfsterrein te laden. Niet elk bedrijf heeft daar echter de mogelijkheden voor. Soms worden bedrijfswagens daarom in de publieke ruimte geparkeerd of nemen medewerkers bedrijfswagens mee en laden deze thuis aan een openbare laadpaal. We houden hier rekening mee bij het plaatsen van reguliere laadpalen.

Een deel van de zakelijke gebruikers heeft behoefte aan publiek toegankelijke snelladers op bedrijventerreinen. We verwachten dat deze laadvraag beperkt is tot ongeveer 10 openbare laders. Tankstations op bedrijventerreinen kunnen in die behoefte voorzien, bijvoorbeeld als deze gelegen zijn nabij afslagen vanaf de ringwegen. Kansrijk hierin is combinatie met de ontwikkeling van clean energy hubs (zie de alinea verderop hierover). We willen tankstations op bedrijventerreinen ruimte bieden voor het plaatsen van openbare laders om de transitie naar emissieloze mobiliteit ook mogelijk te maken voor bedrijven zonder laadmogelijkheden op eigen terrein.

Aanpak: We zetten in op de ontwikkeling van 10 snelladers op tankstations op bedrijventerreinen door, waar nodig, mee te werken aan het aanpassen van huurcontracten of erfpachtaktes.



Vrachtwagenladers op tankstations

De gemeente voert in 2025 een nul-emissie zone in voor vrachtwagens en bestelbussen. De grenzen van deze zone zijn gelijk aan die van de huidige milieuzone. We willen hiermee stimuleren dat vracht- en bestelverkeer de komende jaren overstapt op elektrische aandrijving. Een belangrijk deel van het vooral zwaardere logistieke segment laadt op bij distributiecentra, ofwel op privaat terrein. De gemeente heeft hierin dan ook een beperkte rol.

Vrachtwagens hebben ultrasnelladers nodig om ook gedurende de dag bij te laden. Dit zijn laders met een vermogen tussen de 350 kW en 1.500 kW, de zogenaamde Ultra Power Chargers (UPC's). Deze komen mogelijk deels bij de distributiecentra/depots, en misschien ook in een centrale collectieve of publieke voorziening op de logistieke bedrijventerreinen. Het gaat voor heel Utrecht om 14 UPC's in 2025, waarvan 10 op Lage Weide. En 60 UPC's in 2030, waarvan 37 op Lage Weide. De overige UPC's zijn verdeeld over de andere bedrijventerreinen.

Bestaande tankstations voor vrachtwagens zijn geschikt voor UPC's en tankstationhouders zijn al gestart met de voorbereidingen voor de plaatsing van daarvan. Ook dealers van vrachtwagens (MAN, Volvo Trucks) plaatsen de laatste jaren publiek toegankelijke laders voor vrachtwagens. In samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat loopt er momenteel een onderzoek naar locaties voor een publieke vrachtwagenladers. Daarvoor zijn goed bereikbare locaties van minimaal 4.000 m² nodig. Mogelijk dat hierin combinaties zijn te maken met een bouwhub of een truckparking, waardoor ruimte en aansluitvermogen efficiënter gebruikt kunnen worden. Vrachtwagens laden dan overdag en parkeren 's nachts. Op gemeentelijke truckparkings kunnen we deze laders ontwikkelen door locaties aan de markt ter beschikking te stellen voor de plaatsing van truckladers via een aanbesteding van een concessie.

Een UPC vraagt om een grote netaansluiting. De netcongestieproblematiek zorgt hierbij voor beperkingen. We kijken daarom ook naar locaties waar al aansluitingen met hoog vermogen aanwezig zijn, zoals de busremise op Westraven.

Aanpak: we zetten in op de ontwikkeling 10 publieke vrachtwagenladers door deze op tankstations op bedrijventerreinen toe te staan en de ontwikkeling van vrachtwagenladers op gemeentelijke truckparkings via een concessie.

Waterstofvulpunten

We zien hoofdzakelijk voor zwaar vervoer en vaartuigen kansen voor het gebruik van waterstof als brandstof. Voor lichte voertuigen, waaronder personenvoertuigen en kleine bestelwagens, richt de markt zich voornamelijk op batterij-elektrisch vervoer. De gemeente stelt zich daarom vooral faciliterend op als een initiatiefnemer zich meldt met een plan voor een waterstofvulpunt. Voor waterstofvulpunten gelden milieu- en hindercirkels en voor de uitgifte van waterstof is dan ook een vergunning nodig. De hindercirkels beperken het aantal geschikte locaties voor waterstofvulpunten. We vinden de verkoop van waterstof niet wenselijk op locaties waar stedelijke ontwikkelingen gepland zijn, waar de hindercirkels toekomstige plannen kunnen belemmeren. Gezien de doelgroep van voornamelijk zwaar vervoer en de benodigde milieu- en hindercirkels faciliteren we waterstofvulpunten alleen op bedrijventerreinen. Er is op dit moment een waterstofvulpunt op de Heldinnenlaan op De Wetering en er loopt een tweede initiatief voor een vulpunt op Lage Weide.

Gezien de nog lage voertuigaantallen (zie bijlage 1) zijn er daarmee voldoende mogelijkheden voor de uitgifte van waterstof in Utrecht.

Aanpak: marktinitiatieven voor waterstofvulpunten worden op bedrijventerreinen gefaciliteerd, mits nieuwe milieu- en hindercirkels toekomstige stedelijke ontwikkeling niet belemmeren. Ruimtelijke en functionele afwegingen worden gemaakt in het omgevingsplan voor de betreffende locatie.

Clean energy hubs

De gemeente wordt geregeld benaderd met een initiatief voor een clean energy hub. Een partij doet daarbij een voorstel voor de ontwikkeling van een nieuwe tankstationlocatie met een aanbod van elektrisch laden en de verkoop van een mix van verschillende fossiele en hernieuwbare brandstoffen (waaronder bijvoorbeeld HVO100, bioLNG/CNG en synthetische brandstoffen). We zien dit als transitiebrandstoffen die op termijn vervangen worden door volledig emissievrije alternatieven. Soms stellen ze aanvullend ook andere functies voor zoals een hotel of restaurant. We maken deze initiatieven mogelijk als dit juridisch planologisch inpasbaar is: milieu- en hindercirkels mogen geen belemmering voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen vormen. En op voorwaarde dat enkel hernieuwbare brandstoffen verkocht worden op de nieuwe locatie. We kunnen hiervan afwijken als sprake is van verplaatsing van een bestaand tankstation. Als de locatie van de clean energy hub gelegen is op gemeentelijke grond, passen we altijd een openbare procedure toe. Bij het vaststellen van het benodigde omgevingsplan worden afwegingen uitgewerkt in een ruimtelijk en functioneel afwegingskader. Ook moet daarbij onderzocht worden of voor de activiteit een milieueffectrapportage (MER) moet worden uitgevoerd. Bij voorkeur ontwikkelen clean energy hubs zich op of bij bestaande tankstations. Wanneer bestaande stationhouders andere brandstoffen willen gaan verkopen, geldt ook dat deze hernieuwbaar moeten zijn.

Aanpak: Marktinitiatieven voor hernieuwbare clean energy hubs worden gefaciliteerd op locaties waar milieu- en hindercirkels toekomstige stedelijke ontwikkeling niet belemmeren. Ruimtelijke en functionele afwegingen worden gemaakt in het omgevingsplan voor de betreffende locatie.

3.3 Binnenstedelijke tankstations

Van de Utrechtse tankstations staan er 16 op meer binnenstedelijke locaties. Deze bevinden zich met name langs de toegangswegen naar de stad en langs de stadsboulevard (binnenring). De binnenstedelijke stations bedienen vooral personenvoertuigen. Het grootste deel van deze stations is bemand en heeft een shop. Enkele stations zijn onbemand, omdat de shops niet meer rendabel waren.

Binnenstedelijk snelladen

De vraag naar snelladen op binnenstedelijke tankstation locaties is volgens de prognose laag, zo'n 200 kWh per dag in 2030. Dit vertaalt zich naar twee snelladers voor de hele stad. De vraag is laag, omdat gebruikers in de praktijk alleen snelladen op tankstations bij langere ritten met een tussenstop. Gebruikers geven in de stad de voorkeur aan opladen bij een

reguliere lader of een kortparkeerlader op de bestemming. Dan hoeft er niet gewacht te worden tot de auto is opgeladen. De verdeling tussen bestemmingsladen en snelladen is al jaren constant: ongeveer 90% op bestemming en 10% op snelladers.

Snelladen voor langere ritten gebeurt met name langs de snelwegen buiten de stad. Echter, tankstations in de stad kunnen deze laadsessies overnemen door bijvoorbeeld op prijs te concurreren met laden langs de snelweg. Dat heeft een zeer ongewenst effect, namelijk dat voertuigen op doorreis de stad in komen. Ze laden op een binnenstedelijk tankstation en rijden door de stad weer terug naar de snelweg. Dat leidt tot meer verkeersdruk en een negatief effect op de luchtkwaliteit. Meer verkeer leidt namelijk tot opstoppen en dit treft ook brandstofvoertuigen die daardoor langer onderweg zijn. De gemeente ondersteunt de ontwikkeling van snelladers op binnenstedelijke tankstations dan ook niet.

Sommige tankstationhouders zien wel een markt op binnenstedelijke locaties voor gebruikers met geen laadmogelijkheden op de bestemming. Ze denken dan aan laadmogelijkheden voor bewoners van hoogbouw of bezoekers die moeten parkeren op een bestemming zonder laadvoorziening. Tankstationhouders zien ook kansen voor een combinatie van laadvoorzieningen met een shop en/of werklocatie. Het snelladen gaat bovendien steeds sneller en het gebruiksgemak neemt toe. Het gaat steeds meer op 'gewoon' tanken lijken. Mogelijk verkrijgt snelladen voor korte ritten in de toekomst de voorkeur boven laden op bestemming. In deze situatie kunnen binnenstedelijke tankstations daarin een rol spelen. Stationhouders weten momenteel nog niet of zo'n opzet voldoende omzet biedt voor een rendabel station. Mocht een marktpartij zich in de toekomst melden voor een dergelijke invulling van een binnenstedelijk tankstation dan gaan we daarover in gesprek.

Aanpak: Snelladen op binnenstedelijke tankstations wordt in principe niet ondersteund door aanpassing van het huurcontract of de erfpachttak. We houden deze mogelijkheid wel open als marktpartijen kunnen uitleggen dat snelladers op een specifieke locatie wel exploitabel en nodig zijn.



Vermindering aantal binnenstedelijke tankstations

Op binnenstedelijke tankstations is geen ruimte voor de verkoop van hernieuwbare brandstoffen als dat leidt tot nieuwe milieu- en hindercirkels. Dit belemmert de transitie van verkoop van fossiele brandstoffen naar verkoop van hernieuwbare brandstoffen op binnenstedelijke tankstations. We verwachten dat in de toekomst een deel van de binnenstedelijke tankstations sluit door een dalende omzet van fossiele brandstoffen, een beperkte snellaadvraag en beperkte mogelijkheden voor de verkoop van hernieuwbare brandstoffen. Deze sluiting stimuleren we niet via actief grondbeleid, maar we volgen hierin de autonome ontwikkeling van de markt. Wanneer tankstations sluiten en daarmee locaties vrijkomen is niet bekend en hangt af van de huurders, erfpachters of eigenaren van de locaties.

Zoals in paragraaf 3.3 werd aangegeven mogen tankstations vanaf 2030 geen tabak meer verkopen. Als deze omzet wegvalt, verwachten we sluitingen van shops en tankstations. Ook de kostbare keuring van brandstoftanks, elke 15 jaar, kan voor stationhouders een natuurlijk moment zijn om sluiting te overwegen. Wanneer een tankstation sluit, bekijken we per geval wat een goede invulling van de vrijkomende locatie is.

Aanpak: We werken binnenstedelijk ook niet mee aan het aanpassen van huurcontracten. Dat leidt naar verwachting tot een vermindering het aantal binnenstedelijke tankstations in 2030 van 15 naar 10 tot 12 locaties door. Per locatie wordt bekeken wat een goede alternatieve invulling is.

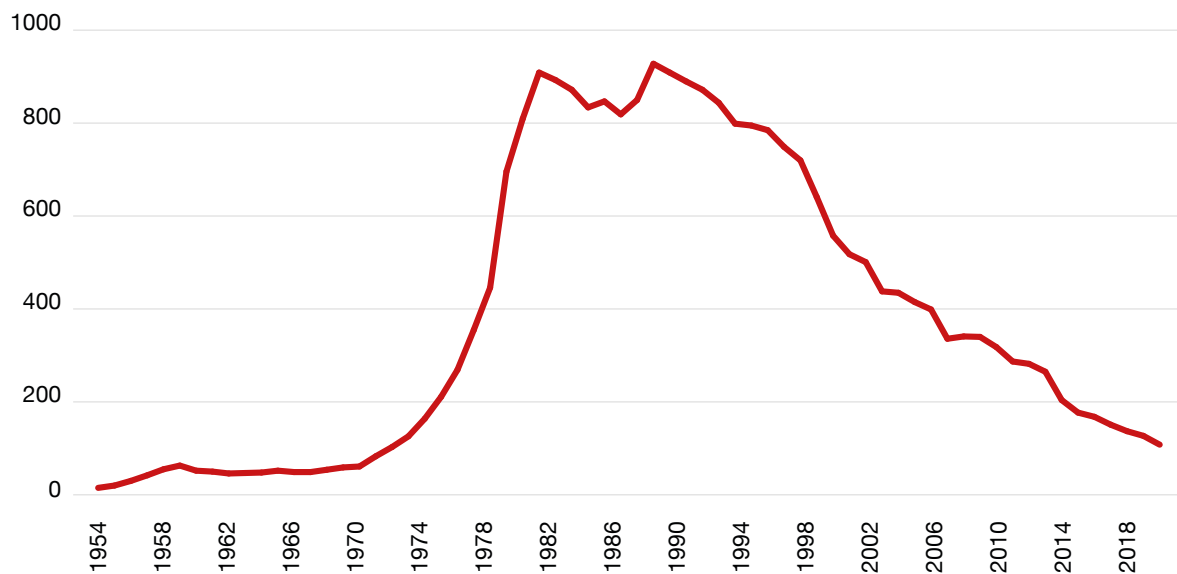
3.4 Uitfasering lpg

De gemeente Utrecht vindt lpg-tankstations in stedelijk gebied onwenselijk. Lpg is geen hernieuwbare brandstof en heeft een grote milieu- en hindercirkel. De afstand die moet worden aangehouden voor een ontwikkeling vanaf een bovengrondse lpg-tank bedraagt 120 meter. Voor andere type brandstoftanks gelden afstanden van 25 tot 40 meter. Lpg-stations zitten hierdoor vaak andere ontwikkelingen in de weg.

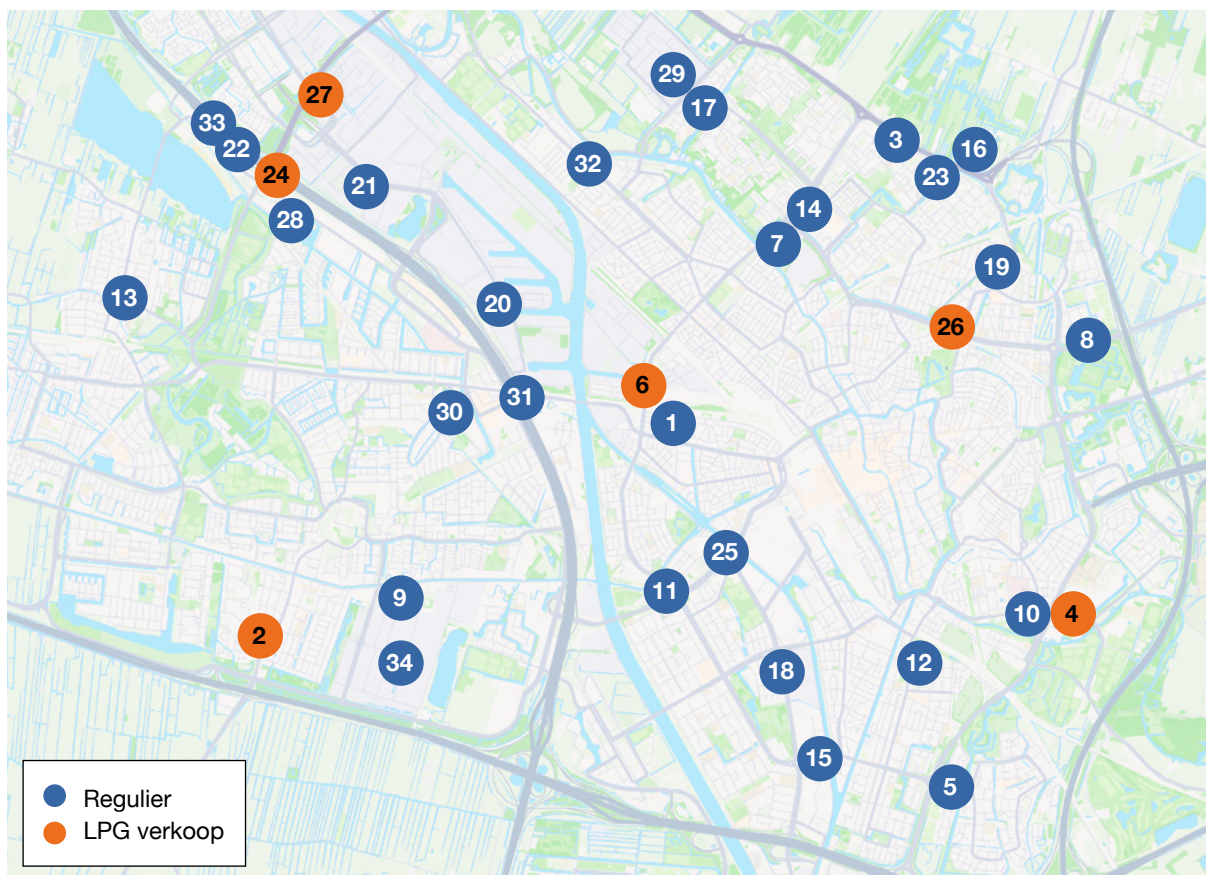
De vraag naar lpg neemt sterk af en we verwachten dat de verkoop op termijn stagneert en op veel locaties niet meer rendabel is. De huidige verkoop bedraagt nog slechts 11% van het niveau van begin jaren '90. De verkoop is op veel locaties al gestaakt en stopt ergens de komende jaren waarschijnlijk volledig. Voor alle lpg verkooppunten onderzoekt de gemeente of verkoop en opslag op deze locaties beëindigt kan worden. In het verleden hebben we met een aantal huurders van motorbrandstofpunten (verhuring door de gemeente) al afspraken gemaakt over het verwijderen van het lpg-vulpunt. Met anderen zijn we in gesprek over de mogelijkheden om het gebruik van lpg-vulpunten te beëindigen.

Doordat bij het stoppen van lpg verkoop de milieu- en hindercirkels meer dan halveren ontstaat ruimte voor andere functies zoals woningbouw.

Aanpak: In overleg met stationhouders maken we afspraken over de uitfasering van lpg-verkoop in Utrecht en zetten in op de afname van 6 naar 3 locaties vóór 2030.



Figuur 7: Lpg verkoop in Nederland in miljoenen KG per jaar. 2019 tot 2020 zijn voorlopige cijfers (bron: CBS)



Figuur 8: locatietypering tankstations, onderscheiding regulier en LPG verkoop

Tankstation	Exploitant	Straat	Plaats	Postcode
Shell De Wetering	Shell De Wetering Opelcentrum Schmieman B.V.	Proostwetering 90	Utrecht	3543 AJ
Shell Ruimteweg	Shell	Ruimteweg 8	Utrecht	3542 DW
BP Cartesiusweg	BP	Cartesiusweg 140	Utrecht	3534 BD
BP De Meern	BP	Meerndijk 124	De Meern	3454 HV
Shell Pieter Nieuwland	Shell Nederland Verkoopmij. B.V. p/a Retail Property Management	Pieter Nieuwlandstraat 112	Utrecht	3514 HL
BP Galgenwaard	BP Europa SE - BP NL (Galgenwaard)	Herculesplein 300	Utrecht	3584 AA

3.5 Juridische kaders

In de vorige paragraaf hebben we de aanpak voor de transitie naar hernieuwbare brandstoffen beschreven. De uitvoering daarvan is afhankelijk van de juridische en planologische kaders die gelden voor tankstations. De wetgeving schrijft regels voor over het vergeven van schaarse rechten zoals brandstofverkoop (mededingingsrecht) en er zijn planologische beperkingen in de vorm van benodigde vergunningen (Omgevingswet).

Privaatrechtelijke kaders

Zoals benoemd in hoofdstuk 3 zijn tankstationlocaties in eigendom, verhuurd of verpacht (erfpacht). Dit bepaalt mede de kaders en mogelijkheden om de transitie naar duurzame mobiliteit te faciliteren.

Stationhouder is tevens grondeigenaar (10 van de 33 locaties)

Wanneer de grond van tankstation privaat eigendom is, zijn er geen privaatrechtelijke beperkingen voor de verkoop van hernieuwbare brandstoffen op deze locaties.

Stationhouder huurt bij gemeente (19 van de 33 locaties)

Bij grondverhuur is verkoop van hernieuwbare brandstoffen binnen het huurcontract niet zonder meer toegestaan. Er is een aantal punten die aandacht vragen:

1. De tankstationhouders betalen de gemeente omzetgerelateerde huur. Het gaat om ruim 2 eurocent per verkochte liter fossiele brandstof. Voor verkoop van stroom (kWh) en/of waterstof (kg) moeten aanvullende afspraken gemaakt te worden en in het contract worden opgenomen. In de onderhandeling over de aanpassing van de huurovereenkomst, wil een stationhouder vaak een vaste termijn waarbinnen de overeenkomst niet kan worden beëindigd door de gemeente. Zo heeft de stationhouder meer tijd om de investering in de verkoop van hernieuwbare brandstoffen terug te verdienen. Het huurcontract moet hierop worden aangepast. De gemeente is bereid daaraan mee te werken als dit past binnen de transitieaanpak zoals beschreven in dit document. Dat wil zeggen: geen snelladers op binnenstedelijke tankstations en geen nieuwe milieu- en hinderzones die toekomstige stedelijke ontwikkeling in de weg zit.

2. In beleidsregel “Selectieproces bij uitgifte, verkoop, verhuur en ingebruikgeving gemeente Utrecht”) is (mede naar aanleiding van het Didam-arrest) vastgelegd dat indien er sprake is van een afwijkende nieuwe huur- of verlengingstermijn, burgemeester en wethouders in beginsel van oordeel zijn dat de zittende huurder of gebruiker de enige serieuze gegadigde is. De voorgenomen verlening moet worden gepubliceerd.
3. Tot slot kan er bij de aanpassing van een huurcontract ook sprake zijn van de uitbreiding van de gehuurde grond. Dan is het van belang te toetsen of de nieuwe activiteit zelfstandig te exploiteren is en niet afhankelijk is van de voorzieningen op de reeds gehuurde locatie. In die gevallen wordt de zittende huurder niet beschouwd als enige serieuze gegadigde en kan de uitbreiding alleen via een openbare procedure worden georganiseerd.

Gemeente heeft grond in erfpacht uitgegeven aan stationhouder (4 van de 33 locaties)

Voor grond die in erfpacht is uitgegeven geldt min of meer hetzelfde als voor verhuurde locaties. Bij erfpacht moet worden bepaald of verkoop van stroom (kWh) en/of waterstof (kg) al is toegestaan onder de erfpachtbestemming. Als dat niet het geval is dienen er aanvullende afspraken gemaakt te worden. In de meeste gevallen betreft het eeuwigdurend afgekochte erfpacht. Bij tijdelijke erfpacht is verlenging wel mogelijk, mits de verlenging wordt gepubliceerd. Uiteindelijk moet per geval worden beoordeeld of er wijziging van de erfpachtbestemming en/of aanpassing van de canon nodig is. Daarnaast geldt hetgeen hiervoor is aangegeven over het uitbreiden van het gehuurde perceel ook bij erfpacht. Het erfpachtrecht kan alleen één op één worden uitgebreid als de nieuwe activiteit niet zelfstandig is te exploiteren en afhankelijk is van de voorzieningen op de reeds gehuurde locatie.

Publieksrechtelijke kaders

In deze transitieaanpak wordt op diverse plekken gesproken over locaties voor nieuwe snelladers, clean energy hubs of snellaadlocaties met eilandopstelling en luifel. Bij de inpassing van dergelijke functies op bestaande stations of nieuwe locaties moet rekening worden gehouden met de diverse publiekrechtelijke kaders die daarvoor gelden zoals vastgelegd in de Omgevingswet. Het gaat daarbij om zaken als milieuzonering, veiligheid, integrale belangenafwegingen, omgevingsplannen en van de toepassing van Europese regels zoals voorzorgbeginsel, preventief handelen, bronbestrijding en de vervuiler betaalt. Omdat de toepassing hiervan maatwerk vraagt op de locatie zijn deze kaders beperkt meegenomen in dit plan, maar verdienen ze in de uitvoering wel alle aandacht.

3.6 Netcongestie

De regionale netbeheerder Stedin en de nationale netbeheerder Tennet hebben in het najaar van 2022 netcongestie afgekondigd voor heel Utrecht voor grootverbruiksansluitingen, tot tenminste 2029. Dit betekent dat het verkrijgen van nieuwe zwaardere aansluitingen en/of het verzwaren van bestaande aansluitingen tot die tijd niet, of zeer beperkt mogelijk is. Tankstationhouders zijn voor snelladers afhankelijk van zware aansluitingen. Het ingewikkelde van snelladen ten opzichte van langzaam laden is dat het vermogen bij snelladen direct nodig is, de klant staat immers te wachten tot de batterij weer opgeladen is.

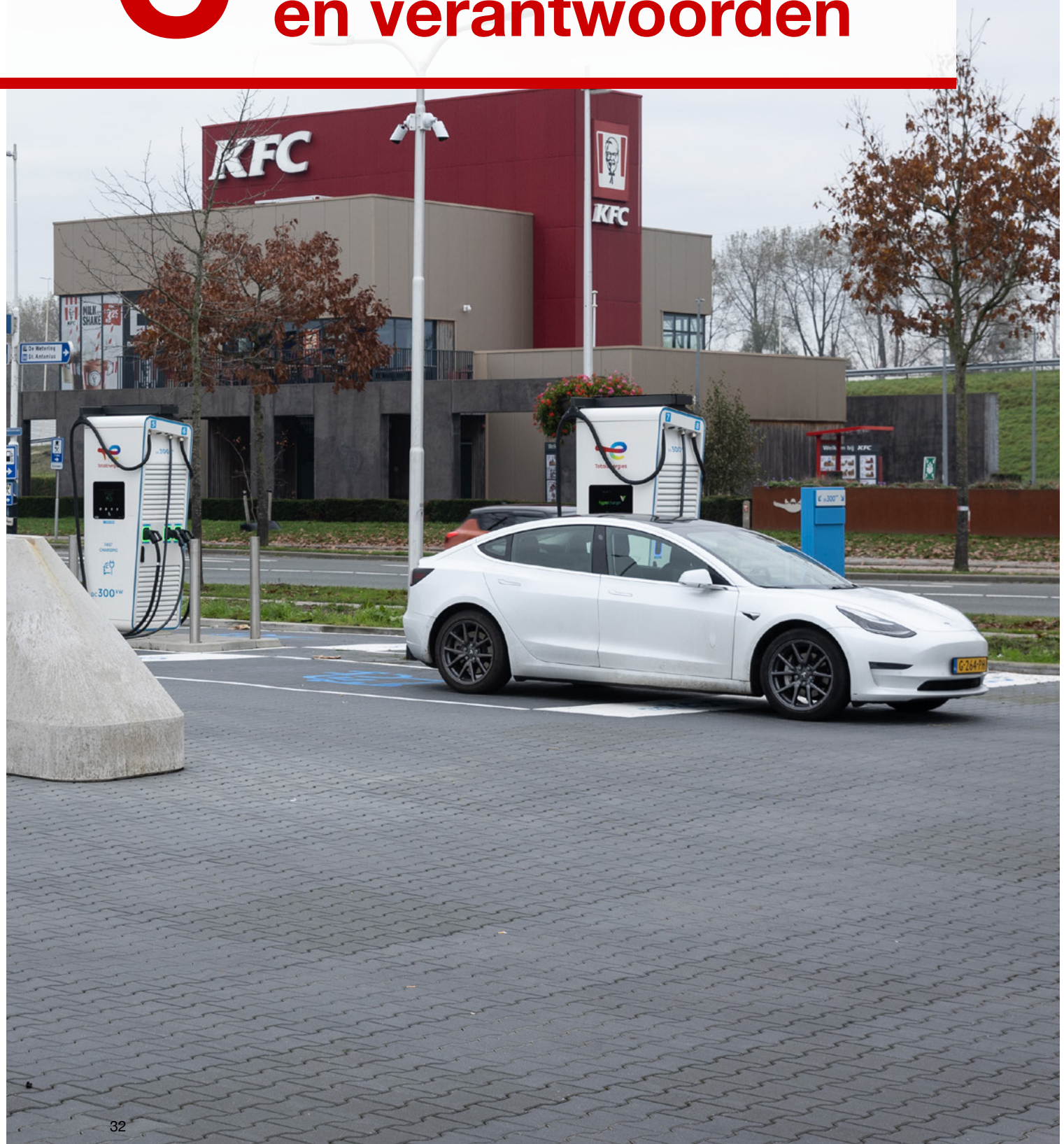
Hierdoor is het niet mogelijk de laadsessie door te schuiven naar een moment waarop wel voldoende netcapaciteit beschikbaar is. Netcongestie zet de gekozen transitieaanpak daarom behoorlijk onder druk. We zien een aantal mogelijke beheersmaatregelen:

- Netbeheerder Stedin onderzoekt de mogelijkheid om aansluitingen met hoog vermogen op sommige momenten in beperkte capaciteit te gaan aanbieden: de zogenaamde ‘contracten met beperkte capaciteit’. Dit kan betekenen dat een aansluiting overdag en in de nacht 180 kW levert, maar in de avond- en ochtendpiek slechts 50 kW of geen vermogen levert. Exploitatie is dan mogelijk door in de piek op de laders verlaagd vermogen aan te bieden. Ook kan een batterijbuffer gebruikt worden om tijdens de piek toch verhoogd vermogen te leveren. Of deze mogelijkheid echt beschikbaar komt is onzeker, daarin zijn we afhankelijk van Stedin.
- Op verschillende plaatsen in Utrecht wordt gewerkt aan energiehubs, onder andere op Lage Weide. In een energiehubs bundelen verschillende gebruikers hun energievraag en onderzoeken zij samen hoe zij de beschikbare netcapaciteit effectiever kunnen gebruiken. Snelladers hebben mogelijk ook plek binnen zo’n energiehubs. Het opzetten van een energiehubs vraagt experimenteerruimte die door Stedin moet worden verleend.
- Tot slot zijn alternatieve hernieuwbare brandstoffen zoals waterstof of biogas beschikbaar voor emissieloos vervoer. Waterstof kan in voertuigen als brandstof gebruikt worden of toegepast worden om een snellader van stroom te voorzien. Biogas en HVO1000 zijn hernieuwbare brandstoffen, maar stoten wel lokaal luchtverontreinigende stoffen uit en voertuigen die hierop rijden zijn daarmee bijvoorbeeld niet toegelaten in de nul-emissiezone.

3.7 Wat doen we met locaties waar de brandstofverkoop eindigt?

Het is voor tankstationhouders niet verplicht stations om te bouwen naar fossielvrij. Tankstations kunnen blijven bestaan zolang er vraag is naar fossiele brandstoffen. Met de afname van de vraag naar fossiele brandstoffen verwachten we dat een deel van deze tankstations uiteindelijk gaat sluiten. De echte kanteling voorzien we na 2030, waarbij met name binnenstedelijke locaties vrij gaan vallen. Deze ontwikkeling is al gaande - een aantal binnenstedelijke tankstations is de afgelopen tijd gesloten. Voor deze locaties zoeken we naar een andere invulling. Dit kan een mobiliteitsvoorziening zijn (deelhub, fietsenstalling, openbaar vervoer), maar bijvoorbeeld ook woningbouw, groen of retail. Dit vraagt om maatwerk per locatie, waarbij we afwegen wat ter plaatse de best passende invulling is. De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) geldt daarbij als leidraad, waarbij we inzetten op het slim combineren van functies in de beschikbare ruimte.

C Monitoren, sturen en verantwoorden



1. Monitoren, sturen en verantwoorden

In het vorige hoofdstuk is het transitieaanpak voor tankstations uitgewerkt. Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop we deze aanpak monitoren, sturen en verantwoorden. Ook risico's en financiën komen daarbij aan bod.

1.1 Indicatoren

De voortgang op de aanpak volgen we via de onderstaande indicatoren. Het aantal snelladers op tankstations en het aantal waterstofvulpunten wordt daarbij als indicator opgenomen in de begroting.

Doelstelling	Effectindicator	2025	2028	2030	Opname in begroting
In snellaadbehoefte voorzien op tankstation locaties	Aantal snelladers op tankstations	28	48	78	Ja
Vermindering binnenstedelijke tankstations	Aantal binnenstedelijke tankstations	15	11	8	Nee
Voorzien in laadbehoefte van voertuigen langs de ringwegen voor een lange rit	Aantal snelladers op tankstation locaties langs de ringweg, RSU en Waterlinieweg	13	20	30	Nee
Voorzien in de snellaadbehoefte op bedrijventerreinen	Aantal snelladers op tankstations op bedrijventerreinen	3	5	10	Nee
Voorzien in laadbehoefte van vrachtwagens gedurende een lange rit.	Aantal UPC's op tankstations	0	4	10	Nee
Voorzien in waterstof voor mobiliteit	Marktinitiatieven voor waterstofvulpunten faciliteren op bedrijventerreinen	1	2	2	Nee
Milieu- en hindercirkels van lpg-verkoop uitfasen	Aantal lpg-vulpunten	6	4	3	Nee

Tabel 3: Indicatoren

1.2 Voortgang en verantwoording

We bewaken de voortgang van de transitie van tankstations op basis van de indicatoren in tabel 3. Het totaal aantal snelladers op tankstations nemen we als indicator op in de Programmabegroting. Over de overige indicatoren en de voortgang rapporteren we in het Duurzaamheidsverslag en waar nodig in raadsinformatiebrieven.



1.3 Risico's

Een belangrijk onderdeel deze aanpak is het geven van inzicht in de belangrijkste risico's. Om de doelen te bereiken is het belangrijk dat we kunnen inschatten waar en wanneer het spannend wordt en hoe we daarmee omgaan. Hieronder beschrijven we de belangrijkste risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Andere tankstationhouders kunnen bezwaar maken naar aanleiding van de Didam-publicatie over het aanpassen van de huur/erfpachtcontracten	Zie kader Didam-arrest in hoofdstuk 4.	De huur/erfpachtcontracten worden pas aangepast als er geen reactie op de Didam publicatie is gekomen.
Door congestie op het elektriciteitsnet kunnen de snelladers niet geplaatst worden.	Zonder stroomvoorziening kunnen de snelladers niet zonder meer aangesloten worden.	• Aansluitingen met beperkte capaciteit met batterijopslag toepassen • Snelladers ontwikkelen binnen energie-hub • Alternatieve energiebronnen zoals waterstof gebruiken voor emissieloos vervoer

Tabel 4: Overzicht van risico's

1.4 Financiën

Dit uitvoeringsprogramma leidt niet tot gemeentelijke investeringen. Het zorgt wel voor beperkte extra ambtelijke inzet en deze zijn gedekt binnen het programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed, doelstelling 6 Leefomgeving. De afname van de verkoop van fossiele brandstoffen heeft wel invloed op de gemeentelijke inkomsten vanuit de verhuur en canon van tankstationlocaties. Dit betreft huurinkomsten voor de gemeente en bedraagt circa € 1,6 miljoen per jaar. Door de autonome afname van de verkoop van fossiele brandstof nemen de omzetgerelateerde huur- en canon inkomsten de komende jaren geleidelijk af tot een lager niveau. Op korte termijn ontstaat hier geen financieel tekort en op langere termijn wordt dat inkomstenverlies (deels) gecompenseerd door huurinkomsten uit de verkoop van hernieuwbare brandstoffen op tankstations.



D Bijlagen

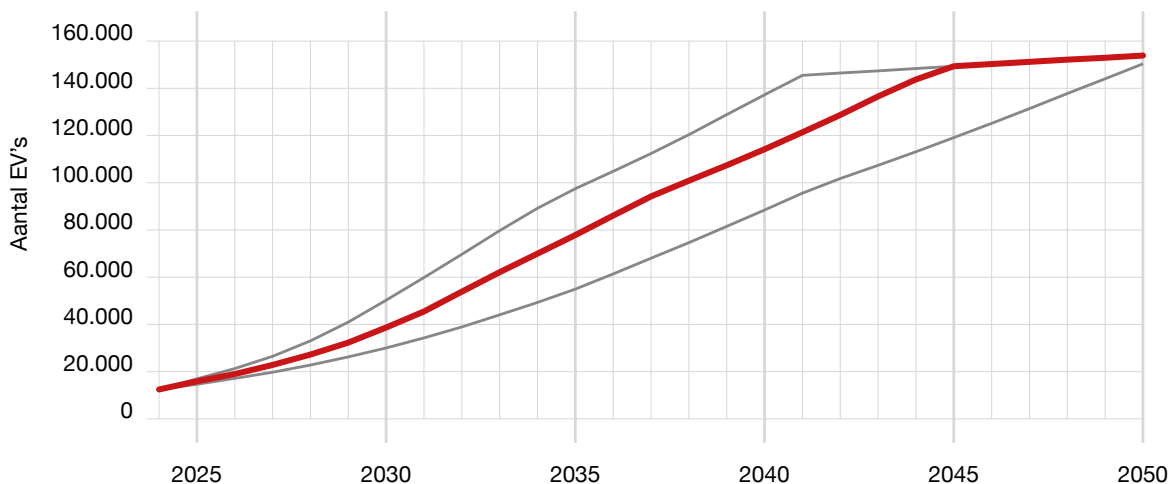


Bijlage 1: Beschrijving hernieuwbare brandstoftypen

Elektriciteit

Binnen de energietransitie vervangen CO₂-neutrale, duurzame en/of hernieuwbare energiebronnen de fossiele energiebronnen. Elektriciteit is momenteel de belangrijkste hernieuwbare brandstof in de transitie naar emissieloos vervoer. Figuur 1: Volume verkoop fossiele brandstoffen (Bron: CBS Statline) geeft een inzicht in de prognose van het aantal elektrische personenvoertuigen in Utrecht door de tijd. In het gemiddelde scenario verwacht ElaadNL dat het aantal elektrische personenauto's groeit van circa 12.500 personenauto's in 2024 naar circa 154.000 personenauto's in 2050. Voor het aantal laadpunten prognosticeert ElaadNL een groei van in totaal 12.000 laadpunten in 2024 naar 65.000 laadpunten in 2050. Dan zijn bijna alle personenauto's in Utrecht elektrisch. In dit uitvoeringsprogramma hebben besteden we daarom veel aandacht besteed aan elektriciteit en elektrisch laden.

Prognose aantal EV's tussen 2024 en 2050 in midden scenario



Figuur 9: Aantal elektrische personenauto's tot 2050 (bron: ElaadNL Outlook 2024)

Alle elektrische voertuigen worden nu en in de toekomst opgeladen via laadpunten, in verschillende vormen en met verschillende vermogens. In het [Plan Laadinfrastructuur 2030](#) staan vier typen laadpunten beschreven:

- reguliere laders (thuislader/publieke laadpaal);
- kortparkeerladers;
- binnenstedelijke snelladers;
- snelladers langs de ringwegen (Rijkswegen, Noordelijke Randweg en Waterlinieweg).

Het laadvermogen van de eerste twee typen laadpalen bevindt zich binnen een bandbreedte van ongeveer 11 kW tot 22 kW. Het laadvermogen van binnenstedelijke snelladers en snelladers langs de ringwegen ligt in de meeste gevallen hoger, omdat deze gebruikt worden om een voertuig in korte tijd op te laden. Laadpalen met een hoog vermogen van meer dan 150 kW noemen we ook wel High Power Chargers (HPC). Auto's laden hiermee in 20 tot 45 minuten vol (van 10% naar 80%).

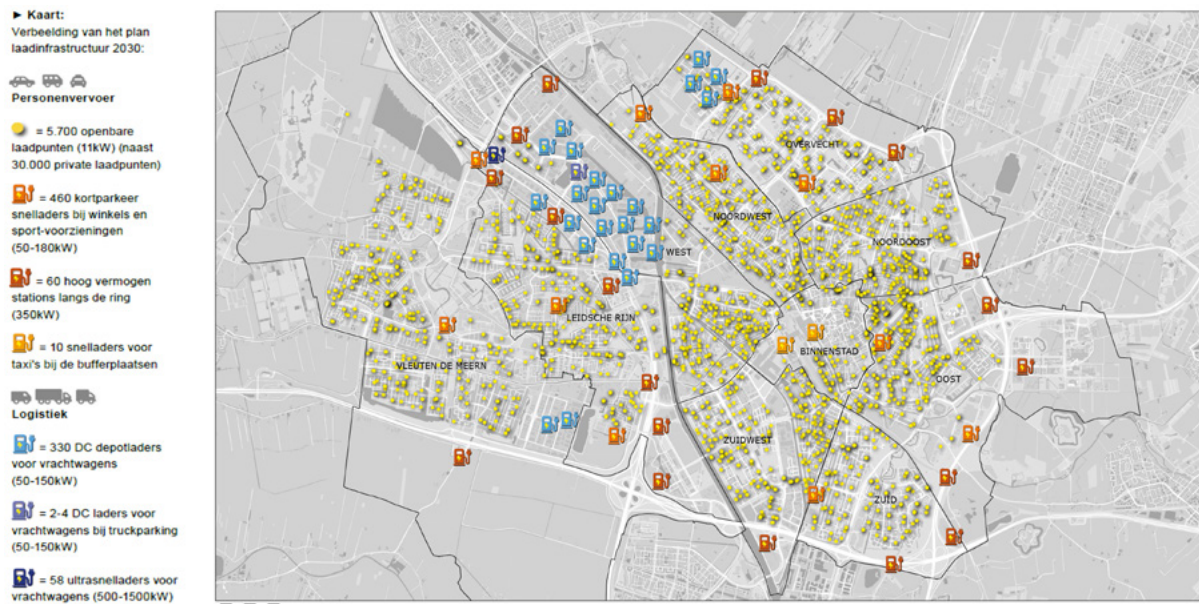
Tabel 5 geeft een overzicht van de verschillende laadtijden bij de verschillende laders. Snellaadtechnieken zijn sterk in ontwikkeling. Voertuigen kunnen op steeds hogere vermogens laden, waarmee de laadtijden korter worden en het gebruiksgemak van snelladers toeneemt. Momenteel laadt ongeveer 90% van de auto's op laagvermogen laders op bestemming en 10% op snelladers. We verwachten dat zodra snelladen (bijna) net zo snel gaat als het tanken van brandstof, de verhouding meer gaat schuiven richting snelladen. De ontwikkeling van snellaadtechnieken heeft invloed op de benodigde ruimte voor snelladers op tankstationlocaties.

Type laadpaal	Bandbreedte laadsnelheden	Gemiddelde tijdsduur, laden van 40 kW
Thuislader	3,7 kW - 22 kW	Ong. 2 - 10 uur
Publieke laadpaal	3,7 kW - 22 kW	Ong. 2 - 10 uur
Snellader kortparkeerladen	50 kW - 150 kW	Ong. 20 min - 30 min
Snellader ringwegen	150 kW - 350 kW (of hoger)	Ong. 7 min - 20 min

Tabel 5: laadtijden bij verschillende laadvermogens

De geografische verspreiding van laadpunten is anders dan van de huidige tankstationlocaties. Een tankstation heeft een monopolie op de verkoop van brandstoffen binnen het netwerk, want tanken van fossiele brandstoffen kan slechts op een beperkt aantal locaties. Elektriciteit kan daarentegen decentraal aangeboden worden. Laden gebeurt thuis op de (private) oprit, nabij restaurants, op het werk, bij bouwmarkten en rondom andere (commerciële) voorzieningen: plekken waar mensen gedurende langere tijd verblijven. In de praktijk gebruiken weggebruikers snelladers op tankstations vooral wanneer zij langere autoritten maken en buiten de bebouwde kom blijven.

In het Plan Laadinfrastructuur 2030 is een prognose gegeven van het aantal snelladers waar in 2030 vraag naar is binnen de gemeente Utrecht. In dit plan staat dat het aantal laders per type een trapsgewijze toename kent. Dit betekent dat er in de toekomst naar verwachting 5.700 openbare laadpunten (11 kW) en 460 kortparkeerladers bij winkelcentra (50 kW – 180 kW) nodig zijn. Uit de prognose blijkt dat er op tankstations langs ringwegen vraag ontstaat naar circa 60 snelladers op hoog vermogen. Daarnaast zijn er zo'n 10 snelladers voor taxi's (en bestelbussen) nodig bij bufferplaatsen. Deze laatste categorie is waarschijnlijk binnenstedelijk een relatief kleine groep. Het is goed om te benoemen dat het hier om prognoses gaat. De eerdergenoemde ontwikkeling van steeds sneller laden kan ertoe leiden dat verhouding tussen bestemmingsladen en snelladen verschuift en er meer ruimte nodig is op tankstations voor snelladers.



Figuur 10: Schematisch overzicht van het stedelijk laadnetwerk in 2030 (bron: Plan Laadinfrastructuur 2030)

Waterstof

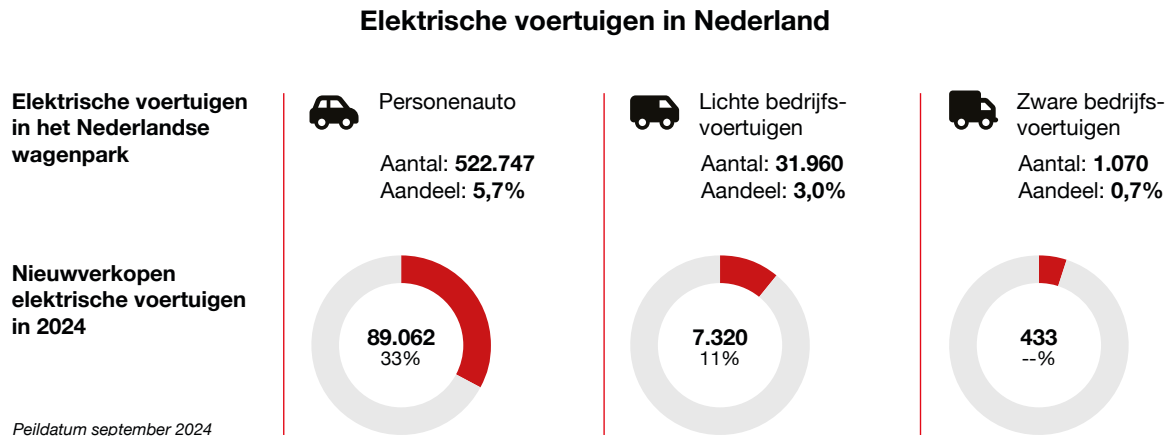
Naast elektriciteit is waterstof geschikt als hernieuwbare brandstof. Uit de chemische reactie tussen waterstof en zuurstof ontstaat elektriciteit. Waterstofvoertuigen rijden dus ook op elektriciteit, maar gebruiken waterstof in plaats van een batterij voor de opslag van de energie. De mate waarin waterstof als hernieuwbaar beschouwd kan worden is afhankelijk van het productieproces. Er bestaan drie vormen:

1. Grijs waterstof wordt gewonnen uit aardgas of kolen. Op zichzelf is waterstof een schone brandstof, maar bij grijs waterstof komt er bij de productie koolstofdioxide vrij, wat bijdraagt aan klimaatverandering.
2. Blauw waterstof: ook hierbij zijn aardgas of kolen de grondstof. Vrijgekomen koolstofdioxide bij productie wordt na het afvangen opgeslagen. Dat zorgt ervoor dat er geen koolstofdioxide in de atmosfeer terecht komt.
3. Groen waterstof wordt opgewekt met energie afkomstig uit duurzame bronnen, waaronder zonne- en windenergie.

De efficiëntie van waterstof voor mobiliteit is in verhouding tot batterij elektrisch rijden niet hoog. Bij het omzetten van elektriciteit naar waterstof en terug naar elektriciteit gaat veel energie verloren. Dat maakt een waterstofauto 2 tot 3 keer minder efficiënt dan een batterij-elektrisch voertuig.

Het is nog niet duidelijk welke rol waterstof gaat spelen in de transitie naar duurzame mobiliteit. Er stonden augustus 2024 landelijk circa 624 waterstofpersonenvoertuigen geregistreerd, tegen bijna 510.300 volledig elektrische voertuigen. Ook de nieuwverkopen van waterstofvoertuigen zijn niet erg hoog, waarbij het aantal registraties zelfs een afname laat zien. Het aantal waterstofvoertuigen dat op de markt verkrijgbaar is, is beperkt. De prijs van waterstof is nog te hoog om te kunnen concurreren met elektriciteit. Groen waterstof is momenteel heel beperkt beschikbaar door een gebrek aan grootschalige opwekking. Bovendien is het de vraag of het niet beter is om deze beperkt beschikbare waterstof in te zetten voor sectoren waarvoor geen hernieuwbaar alternatief beschikbaar is, zoals de zware industrie en chemische sector. Anderzijds biedt waterstof in tijden van netcongestie mogelijk

een oplossing doordat de levering niet afhankelijk is van de transportcapaciteit op het elektriciteitsnet: dan spelen oorsprong, beschikbaarheid en prijs wellicht een minder belangrijke rol.



Figuur 11: Elektrische personenauto's in Nederland (bron:RVO)

Synthetische brandstoffen

Waterstof is een gas; opslag en verplaatsing is daardoor niet eenvoudig. Uit waterstof kan via een chemisch proces ook vloeibare synthetische brandstof gemaakt worden. Bij het gebruik van groene waterstof ontstaat een hernieuwbare synthetische brandstof. De opslag hiervan is eenvoudiger dan van waterstofgas, maar ook hierbij geldt dat tijdens de productie veel energie verloren gaat. De grootschalige productie van hernieuwbare synthetische brandstoffen staat echter nog in de kinderschoenen. Er zijn op dit moment geen marktinitiatieven voor de verkoop van synthetische brandstoffen en de markt is nog in vroege fase van ontwikkeling. In de toekomst ontstaan er wellicht nieuwe mogelijkheden.

Hernieuwbare transitiebrandstoffen zoals Biogas, CNG, LNG en HVO100

Naast de bekendste hernieuwbare energiedragers elektriciteit en waterstof zijn er andere alternatieve (transitie)brandstoffen:

- 1. Bijmenging hernieuwbare brandstoffen:** tankstations zijn verplicht om in diesel en benzine hernieuwbare brandstof bij te mengen. Het gaat momenteel bij benzine om 10% ethanol (E10) en bij diesel om 7% biodiesel (B7).
- 2. Biogas** (ook wel groen gas) is gas dat gevormd wordt uit biomassa. Het gas vormt zich bij het vergisten van mest en/of organisch afval en bestaat uit een mengsel van methaan en koolstofdioxide. In Nederland komt biogas met name uit waterzuiveringsinstallaties, afvalstortplaatsen en vergistingsinstallaties. In tegenstelling tot aardgas brengt het gebruik van biogas geen verhoging van de concentratie koolstofdioxide met zich mee. Biogas wordt nauwelijks aangeboden op het energienet.
- 3. CNG** (compressed natural gas) is een gecomprimeerde vorm van aardgas. CNG wordt op het energienet aangeboden in de vorm van gecomprimeerd CNG-aardgas. Via CO₂ certificaten kan CNG vergroend worden.
- 4. LNG** (liquified natural gas) is een type aardgas dat gekoeld wordt en daardoor vloeibaar wordt. Deze alternatieve brandstof is met name interessant voor de transportsector. Ook LNG kan als groen gas geleverd worden via CO₂ certificaten.

5. **HVO100** (Hydrotreated Vegetable Oil) is een duurzame dieselbrandstof gemaakt van plantaardige oliën, afvaloliën, en dierlijke vetten. Het getal “100” geeft aan dat het gaat om een 100% pure HVO-brandstof, zonder menging met fossiele diesel. HVO100 kan in elke dieselmotor worden gebruikt zonder aanpassingen en kan de uitstoot van broeikasgassen tot wel 90% verminderen in vergelijking met traditionele diesel. De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen is hetzelfde als bij fossiele diesel.

De bovengenoemde brandstoffen worden met name gebruikt in de transportsector en zijn qua transitiecapaciteit en acceptatie in de markt onzeker. De productiecapaciteit van groen gas kent beperkingen, omdat de beschikbaarheid van hernieuwbare en duurzame bronnen hiervoor beperkt is.



Bijlage 2: Tankstation overzicht

# Tankstation	Straat	Plaats	Postcode	Huur/ Eigendom/ Erfpacht	Locatietype
1 BP Cartesiusweg	Cartesiusweg 140	Utrecht	3534 BD	Eigendom	Binnenstedelijk
2 BP De Meern	Meerndijk 124	De Meern	3454 HV	Eigendom	Binnenstedelijk
3 BP Express Utrecht	Albert Schweitzerdreef 12	Utrecht	3562 MA	Huur	Ringweg
4 BP Galgenwaard	Herculesplein 300	Utrecht	3584 AA	Huur	Ringweg
5 BP Lunetten	Lunettenbaan 100	Utrecht	3524 GA	Erfpacht	Binnenstedelijk
6 Esso Cartesiusweg	Cartesiusweg 127	Utrecht	3534 BC	Huur	Binnenstedelijk
7 Esso Einsteindreef	Einsteindreef 11	Utrecht	3563 AX	Huur	Binnenstedelijk
8 Esso Express Biltse Rading	Biltse Rading 100	Utrecht	3573 PR	Huur	Ringweg
9 Esso Express De Meern	Veldzigt 64	De Meern	3454 PW	Eigendom	Bedrijventerrein
10 Esso Express Tamboersdijk	Adriaen van Ostadelaan 152	Utrecht	3583 AM	Huur	Ringweg
11 Esso Utrecht 24 Oktoberplein	24 Oktoberplein 1	Utrecht	3533 KA	Huur	Binnenstedelijk
12 Esso Vissers	Briljantlaan 15	Utrecht	3523 CD	Eigendom	Binnenstedelijk
13 Esso Vleuten	Hindersteinlaan 20	Vleuten	3451 EZ	Eigendom	Binnenstedelijk
14 Haan Express Overvecht	Seinedreef 3	Utrecht	3562 KM	Eigendom	Binnenstedelijk
15 Haan Kanaleneiland	Beneluxlaan 1001	Utrecht	3526 KK	Huur	Binnenstedelijk
16 Iesbert	Gageldijk 12	Utrecht	3566 ME	Eigendom	Ringweg
17 Loogman Carwash Utrecht	Franciscusdreef 48	Utrecht	3565 AC	Huur	Bedrijventerrein
18 OK Eykmanlaan	Eykmanlaan 1201	Utrecht	3571 KH	Huur	Binnenstedelijk
19 OrangeGas	Atoomweg 40	Utrecht	3542 AB	Huur	Bedrijventerrein Truck
20 PK Olie	Nautilusweg 20	Utrecht	3542 AV	Eigendom	Bedrijventerrein
21 Rolande Tankstation Haarrijn	De Heldinnenlaan 2	Utrecht	3543 MB	Erfpacht	Bedrijventerrein
22 Shell Albert Schweitzerdreef	Albert Schweitzerdreef 15	Utrecht	3562 MA	Huur	Ringweg

#	Tankstation	Straat	Plaats	Postcode	Huur/ Eigendom/ Erfpacht	Locatietype
23	Shell De Wetering	Proostwetering 90	Utrecht	3543 AJ	Huur	Ringweg
24	Shell Express Weg der Verenigde Naties	Weg der Verenigde Naties 12	Utrecht	3527 KT	Huur	Binnenstedelijk
25	Shell Pieter Nieuwland	Pieter Nieuwlandstraat 112	Utrecht	3514 HL	Huur	Binnenstedelijk
26	Shell Ruimteweg	Ruimteweg 8	Utrecht	3542 DW	Eigendom	Ringweg
27	Shell Truck Only	Meijewetering 21	Utrecht	3543 AA	Erfpacht	Bedrijventerrein Truck
28	Tango Utrecht	Franciscusdreef 45	Utrecht	3565 AB	Huur	Binnenstedelijk
29	Texaco Leidsche Rijn	Dirck Hoetweg 2	Utrecht	3541 BH	Huur	Binnenstedelijk
30	TinQ Atoomweg	Atoomweg 2	Utrecht	3542 AB	Erfpacht	Bedrijventerrein
31	TinQ Burg Norbruislaan	Burgemeester Norbruislaan 71	Utrecht	3555 ED	Huur	Binnenstedelijk
32	Waterstofstation Total Energies	De Heldinnenlaan 4	Utrecht	3543 AJ	Huur	Bedrijventerrein Truck
33	Rosiervandenbosch Truck Tankstations	Molensteijn 24	De Meern	3454 PT	Eigendom	Bedrijventerrein Truck

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte en Utrechtse Vastgoed Organisatie
Opgave Duurzame Leefomgeving, Grondzaken

14 januari 2025

Utrecht.nl