

Zakken...

Vorige maand was hij er weer, voor de vijftiende keer, de veiling van de rijkswegstations, georganiseerd door het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Sinds 2002 zijn de huurrechten van 126 locaties geveild. Dit jaar zijn er acht locaties voor de tweede keer geveild. De 124 stations die nog niet zijn geveild, komen in de jaren tot en met 2024 aan de beurt.

De rijkswegstations staan op rijksgrond en daarvoor moet huur worden betaald. In het persbericht naar aanleiding van de meest recente veiling vermeldde het RVB welk bedrag jaarlijks aan huurinkomsten wordt ontvangen voor de 250 rijksweglocaties: circa 16 miljoen euro. Gemiddeld komt dat op 64.000 euro per locatie per jaar. Dat bedrag viel mij wat tegen. Er zullen locaties bij zijn die, gelet op de grote brandstoffendoorzet, het dubbele 'doen', maar ook aanzienlijk goedkopere locaties.

De jaarlijkse vergoeding wordt berekend op basis van het 'Vergoedingensysteem MBVP'. Centraal hierin staat de zogenaamde REN-score. In deze REN-methodiek bepalen de passantenstroom, de voorzieningen en de kavelgrootte de objectieve waarde van de locatie, die leidt tot het vaste deel van de vergoeding. Daarnaast wordt een vergoeding per liter betaald. Al met al zijn deze vergoedingen niet hoog. Ik kom voor locaties die aanzienlijk minder potentie hebben, bij voorbeeld op gemeentegrond, geregeld hogere huurbedragen tegen.

Met de jaarlijkse huur ben je er niet. Om de huurovereenkomst voor 15 jaar in de wacht te slepen moet ook de veiling nog worden gewonnen.

De eerste veiling was in 2002, en sindsdien is er ieder jaar (met uitzondering van 2004) een veiling geweest. Van die eerste veiling herinneren zich velen het exorbitante bod van Q8 nog wel, voor het station bij Amstelveen aan de zuidzijde van de A9: 11,5 miljoen euro. Zulke bedragen zijn daarna niet meer vertoond, of liever gezegd: niet meer betaald. Zou Q8, die het station nu als een Tango exploiteert, hier ooit wat verdienen?

Bij de veiling van 13 september jl. was er wel een bieding die bij de historische 11,5 miljoen euro in de buurt kwam: Shell bood 11.303.000 euro voor een station aan de A28 bij Staphorst. Maar Shell was van die locatie daarvoor ook de zittende huurder (concessiehouder) en wist dat zij van die bieding ten hoogste 30 procent zou hoeven betalen. Wanneer een station voor de eerste keer wordt geveild, en de zittende maatschappij brengt het hoogste bod uit, dan gaat de koopprijs opbrengst immers van de broekzak in de vestzak van die partij. De Staat krijgt dan het verschil tussen de winnende bieding en de een-na-hoogste bieding (die vaak veel realistischer is), met als maximum 30 procent van de bieding (het topdeel). Zo ook bij deze locatie aan de A28: het winnende bod van Shell was maar liefst 5 miljoen euro hoger dan het bod daaronder. Zodoende werd de zak van de Staat toch nog met bijna 3,4 miljoen euro gevuld.

Over zakken gesproken... Dat zullen de veilingopbrengsten ook naarmate er meer stations voor de tweede keer op de markt komen. De acht locaties die dit jaar voor de tweede keer werden geveild, waarbij de zittende huurders geen voordeel meer hadden (en waarbij de Wet Aanvullende Biedboekgegevens van toepassing was, zie mijn column van juni 2016), gingen gemiddeld voor iets meer dan 2 miljoen euro van de hand. Daarmee staken de opbrengsten schril af tegen die van de zes locaties die voor de eerste keer werden geveild. Die gingen gemiddeld voor 6 miljoen euro. Toeval?

