

DISTRIBUTIEF PLANOLOGISCH ONDERZOEK TANKLOCATIE “MEPPEL-NOORD”

Project 2220410 d.d 04-05-2022
i.o.v. Gemeente Meppel

**Uitgevoerd door:
Yvonne W. G. Schutrup**



Bureau Star Line
Polderlaan 33
3241 SK Middelharnis
Tel.: 0187-844252
E-mail: info@bureau-starline.nl
Website: www.bureau-starline.nl
KvK Rotterdam 28067373

Niets uit deze uitgave mag worden gekopieerd, verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm, geluidsband, elektronisch of op welke andere wijze ook en evenmin in een retrieval systeem worden opgeslagen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever van het rapport.

De inhoud van dit rapport is vertrouwelijk en Bureau Star Line zal daarover, behoudens voorafgaande toestemming van de opdrachtgever, geen mededelingen doen aan derden. Evenmin worden zonder voorafgaande toestemming van de opdrachtgever exemplaren van dit rapport of onderdelen daarvan door Bureau Star Line aan derden ter beschikking gesteld.

De in dit rapport gegeven prognoses zijn zo objectief en realistisch mogelijke inschattingen die echter mede zijn gebaseerd op de (subjectieve) waardering en interpretatie van de onderliggende factoren en hun onderliggende samenhang. Aan deze waarden kan dan ook geen absolute waarde worden toegekend en Bureau Star Line kan op generlei wijze aansprakelijk worden gehouden indien deze prognoses in de praktijk niet blijken te worden gerealiseerd.

*Bureau Star Line,
Middelharnis*

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Marktanalyse	6
2.1. Trends en ontwikkelingen tankstations	6
2.2 Mobiliteit in cijfers 2021/2022 (Bovag/Rai)	9
2.3 Marktgebied Projectlocatie	12
2.4 Pompprijzen en kortingen	14
2.5 Tankstations onderzocht marktgebied (aanbodzijde markt)	14
2.6 Doorzetclaim motorbrandstoffen (aanbod) marktgebied	17
Hoofdstuk 3 Demografische gegevens en ruimtelijke ontwikkelingen	20
3.1 Demografische gegevens	20
3.2 Demografische ontwikkeling	21
3.3 Bedrijventerreinen Meppel-Noord	24
Hoofdstuk 4 Verkeer en infrastructuur	29
4.1 Rijksweg A32	29
4.2 Provincialeweg N371	31
Hoofdstuk 5 Volumepotentie motorbrandstoffen	32
5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied 2021/22 – 2035	32
5.2 Confrontatie vraag en aanbod motorbrandstoffen gemeente Meppel	35
Hoofdstuk 6 Samenvatting en Conclusies	37
6.1 Conclusies invloed projectlocatie in kwantitatieve zin	37
6.2 Conclusies invloed projectlocatie op rijksweglocaties A32	38
6.3 Conclusies invloed projectlocatie in kwalitatieve zin	39
Bijlage I: Informatiebronnen	40
Bijlage II: Ontwikkelingen duurzame motorbrandstoffen	41
Bijlage III: Tankstations onderzocht marktgebied	43

1 INLEIDING

In opdracht van de gemeente Meppel is door Bureau Star Line een Distributief Planologisch Onderzoek (DPO) opgesteld ten behoeve van een mogelijk nieuw op te richten tankstation langs het Jaagpad op bedrijventerrein Noord III in Meppel. De te onderzoeken locatie, in dit onderzoek verder aangeduid als 'projectlocatie', ligt onder aan het op- en afrittenstelsel ter hoogte van afrit 4 'Havelte', direct ten zuiden van de kruising van de rijksweg A32 met de N371. De gemeente Meppel is momenteel bezig met een bestemmingsplan ten behoeve van bedrijventerrein Noord III en heeft de wens om op dit bedrijventerrein een tankstation, met naast een aanbod van onder andere LPG en waterstof, ook eventueel elektrisch laden mogelijk te maken.



Kaart 1 & 2

Ligging projectlocatie



Bron: Google Maps (bewerkt)

Aan Bureau Star Line is gevraagd om ten behoeve van de Ladder Duurzame Verstedelijking een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren teneinde te kunnen bepalen of er op de projectlocatie behoefte is aan een tankstation. Het DPO heeft ten eerste tot doel de markt voor motorbrandstoffen in de regio rondom de projectlocatie in kaart te brengen teneinde te kunnen beoordelen of de huidige en toekomstige markt ruimte biedt voor de vestiging van een verkooppunt voor motorbrandstoffen. Ten tweede wordt in het DPO onderzocht of de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige tankstations binnen het onderzochte marktgebied niet in onevenredige mate wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de projectlocatie.

Het voorliggende DPO omvat in hoofdstuk 2 een bepaling van het marktgebied, een marktanalyse van reeds aanwezige verkooppunten voor motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied alsmede de doorzetclaim binnen het marktgebied. Vervolgens is in hoofdstuk 3 en 4 onderzoek verricht naar de demografische en economische gegevens en ruimtelijke ontwikkelingen (hoofdstuk 3) en infrastructuur (hoofdstuk 4). Op basis van de verzamelde gegevens is in hoofdstuk 5 een volumepotentieelberekening voor motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied gemaakt. Tevens is in hoofdstuk 5 de doorzetclaim van het aanbod aan motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied afgezet tegen het aanwezige plus toekomstige marktpotentieel. Het rapport wordt in hoofdstuk 6 afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

2. MARKTANALYSE

Dit hoofdstuk bevat een marktanalyse, zowel op landelijk als regionaal niveau. Eerst is dieper ingegaan op de landelijke trends en ontwikkelingen binnen de markt van motorbrandstoffen. Vervolgens is de regionale concurrentie c.q. het regionale aanbod van motorbrandstoffen in kaart gebracht, waarbij sterk rekening is gehouden met de regionale ontsluitingsstructuur van de verkeersstromen die min of meer via de afrit 4 'Havelte' op de Rijksweg A32 ontsloten worden, als ook op de provinciale weg N371 en tankstations binnen de gemeente Meppel.

2.1. Trends en ontwikkelingen tankstations

Naast de reguliere fossiele motorbrandstoffen benzine, diesel en LPG zal de projectlocatie zich richten op doelgroepen voor de nieuwe duurzame motorbrandstoffen als waterstof en elektrisch laden. De Rabobank presenteert jaarlijks de laatste trends en ontwikkelingen in onder meer de tankstation branche. De meest relevante ontwikkelingen in relatie tot de projectlocatie zijn in deze paragraaf overgenomen uit het trendrapport van de Rabobank.

De coronacrisis heeft flinke invloed gehad op de totale afname van brandstoffen in Nederland. De Rabobank verwacht dat dit na de crisis uiteindelijk weer stabiel wordt, maar het zal volgens hen niet meer op het oude niveau uitkomen. Op de langere termijn zal de verkoop van brandstoffen verder blijven dalen. Onder andere doordat men meer thuis is gaan werken en dus minder vaak de auto gebruikt. Ook komen er steeds meer elektrische voertuigen.

Volgens de Rabobank gaan de tankstations zoals we die nu kennen geleidelijk aan verdwijnen. Brandstofverkoop vindt steeds meer plaats in zogenaamde energy-hubs. Dat zijn stations op strategische locaties, zoals langs de snelweg, waar meerdere soorten brandstof worden geleverd. Op deze locaties zijn bijvoorbeeld ook een wasstraat, horeca en/of onderhoudsbedrijven gevestigd. Kortom: alles bij elkaar op een centrale plek.

Daarnaast verandert ook de brandstofmix geleidelijk aan. Personenwagens rijden steeds vaker op benzine in plaats van diesel. Voor vrachtwagens blijft diesel de komende vijf tot tien jaar naar verwachting nog wel op een hoog niveau. Er is namelijk nog geen goede vervanger voor de dieseltruck. Verder verwacht de Rabobank een groei van het aantal duurzame(re) brandstoffen en van groene stroom. Denk hierbij aan waterstof, HVO (een nieuw type dieselbrandstof), (bio)LNG, (bio)CNG en mierenzuur. En elektriciteit die met zonne- of windenergie is opgewekt. Ook komen er steeds meer snelladers voor elektrische auto's. Kortom: de mobiliteitssector wordt steeds duurzamer. Om te blijven bestaan moeten tankstations niet alleen een goede locatie hebben. Ook is het belangrijk dat ze een duurzame aanpak kennen. De belangrijkste nieuwe brandstoffen in relatie tot de projectlocatie worden hieronder beknopt omschreven.

CNG en LNG

LPG (Liquified Petroleum Gas) is een wezenlijk andere brandstof dan CNG. LPG is een mengsel van gassen dat als restproduct ontstaat bij olieraffinage, terwijl CNG (Compressed Natural Gas) puur aardgas is dat onder druk is gebracht. De tankdruk voor CNG is met 200 bar veel groter, dan die van LPG 7,5 bar. Een auto geschikt voor LPG kan dus geen CNG tanken of andersom. CNG is een zeer schone fossiele brandstof en een milieuvriendelijk alternatief voor diesel, benzine of LPG.

Waar op vlak van CO₂ uitstoot er weinig verschil tussen LPG en CNG is, is de gezondheidsschade (berekend op basis van de zeer schadelijke uitstoot van stikstofoxiden en fijn stof) ongeveer 35% minder bij CNG in vergelijking met LPG en 70% in vergelijking met diesel.

Bij CNG Groengas is de CO₂-uitstoot t.o.v. LPG zelfs met 60% verminderd en t.o.v. diesel en benzine zelfs tussen de 80 à 90%. Groengas is een biobrandstof uit hernieuwbare bron en wordt gemaakt van biogas. Dit biogas wordt geproduceerd uit organisch restmateriaal zoals slib, huishoudelijk afval, GFT-afval en dierlijke mest. Het biogas wordt gezuiverd en opgewaardeerd tot dezelfde kwaliteit als Nederlands aardgas. Het groengas dat zo ontstaat, kan worden ingevoerd in het landelijke aardgasnetwerk. Daardoor kan het voordelig en veilig gedistribueerd worden. Groengas kan zonder technische aanpassingen op dezelfde manier als aardgas toegepast worden.

CNG wordt al langer toegepast in onder meer het wegverkeer. Wereldwijd rijden al miljoenen voertuigen op CNG. Er zijn steeds meer auto- en truckfabrikanten die kiezen om voertuigen af-fabriek te leveren die standaard op CNG rijden.

Liquified Natural Gas (LNG) is de vloeibare variant van CNG. Het heeft dezelfde eigenschappen als CNG maar LNG heeft een hogere energiedichtheid dan CNG en is daarom bij uitstek geschikt als brandstof voor zwaardere trucks en voor het wegtransport over grote afstanden. Het gebruik van LNG leidt, vergeleken met diesel, tot een CO₂-uitstoot reductie van zo'n 15%. Bij de verbranding van LNG komt bovendien geen fijnstof of zwaveldioxide vrij. LNG-voertuigen hebben eenzelfde actieradius, motorvermogen en prestatie als gelijkwaardige dieselveertuigen. Motoren met LNG als brandstof zijn tot 50% stiller dan vergelijkbare dieselmotoren.

Waterstof

Lang niet iedereen is ervan overtuigd dat de elektrische auto de toekomst heeft, sommigen zien meer heil in waterstof. Dat kun je namelijk net zo snel tanken als benzine of diesel, terwijl uit de uitlaat alleen maar water komt. Een waterstofauto is in feite een volledig elektrische auto. De wielen worden aangedreven door een of meerdere elektromotoren. Het grote verschil tussen een waterstofauto en een 'batterij-elektrische auto' is de manier waarop de energie wordt opgeslagen. De elektrische auto zoals we die kennen slaat de elektriciteit op in een groot accupakket. Een waterstofauto haalt zijn energie uit waterstof. Niet door het te verbranden, maar door een chemische reactie waarbij energie in de vorm van elektriciteit vrijkomt. Met die elektriciteit kunnen vervolgens de elektromotoren gevoed worden.

Waterstof is een zeer vluchtig gas, dat van nature niet op aarde voorkomt. Je zult het dus moeten produceren. Dat kan bijvoorbeeld door water (H₂O) te splitsen in zuurstof (O₂) en waterstofgas (H₂). Dat proces kost zeer veel energie, meer energie dan men uiteindelijk uit het waterstof kun halen.

Onder de motorkap van een elektrische auto ligt een zogenaamde brandstofcel. Deze laat waterstof uit de opslagtanks onder de auto gecontroleerd reageren met zuurstof uit de buitenlucht. Er vindt dan een omgekeerd proces plaats: de zuurstof en het waterstof vormen weer water. Bij dat proces komt ook energie vrij in de vorm van elektriciteit. Waterstof kun je dus zien als energiedrager: het kost energie om het te maken, maar die energie kan men er voor een deel weer uit halen.

De voordelen van waterstof als energiedrager zitten hem vooral in het tanken. Een waterstofauto kan men in enkele minuten voltanken, zoals een benzine- of dieselauto. Men kan een waterstofauto dus op dezelfde manier gebruiken als een brandstofauto. Ook de actieradius van een waterstofauto ligt vaak dicht bij die van een benzineauto en daarmee hoger dan die van de gemiddelde elektrische auto. Omdat een waterstofauto een veel kleinere accu heeft dan een batterij-elektrische auto (de accu dient enkel als buffer), is de productie van een waterstofauto minder belastend voor het milieu.

Nadelen zijn er ook. Zo is er veel meer energie nodig om waterstof te maken dan dat er vrijkomt wanneer de waterstof in de auto weer wordt omgezet in elektriciteit. Om dezelfde afstand te kunnen rijden met een waterstofauto als met een batterij-elektrische auto, heeft men onder aan de streep simpelweg veel meer elektriciteit nodig. Daarnaast ontbreekt het nog aan de benodigde infrastructuur. In Nederland zijn er thans slechts een handvol stations waar je waterstof kunt tanken. Ook zijn er maar een handjevol waterstofauto's commercieel beschikbaar, die ook nog eens zeer kostbaar zijn. Zowel de Hyundai Nexo als de Toyota Mirai zijn in de huidige markt bijvoorbeeld ongeveer tweemaal zo duur als een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor en ook fors duurder dan vergelijkbare elektrische auto's.

2.2 Mobiliteit in cijfers 2021/2022 (Bovag/Rai)

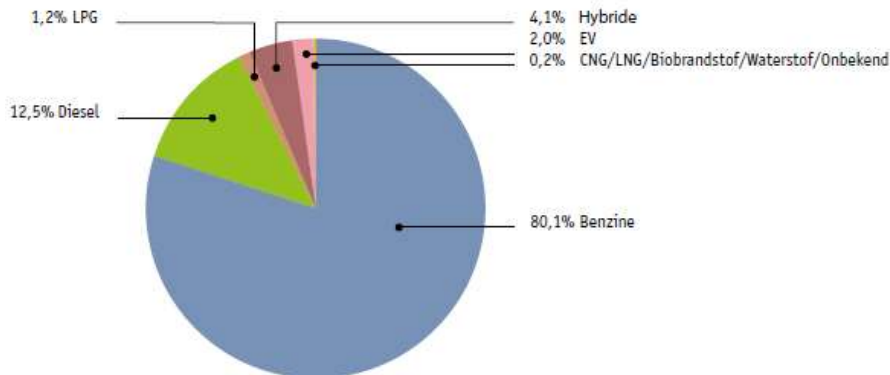
In september 2021 is de laatste editie 2021-2022 van Mobiliteit in Cijfers Auto's gepubliceerd. Deze uitgave van de Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit vormt het complete naslagwerk van de mobiliteitssector. Mobiliteit in Cijfers Auto's geeft uitvoerige informatie over onder meer het bezit en gebruik van personen- en bedrijfsauto's.

Figuur 1 geeft een actueel overzicht van de verdeling van het personenwagenpark naar type brandstof over de periode 2016 – 2021.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	+/-
Totaal personenauto's	8.336.414	8.439.318	8.594.600	8.787.283	8.938.572	9.049.959	1,2%
Benzine	6.562.291	6.670.480	6.814.286	6.995.515	7.150.170	7.246.989	1%
Diesel	1.389.373	1.364.309	1.361.426	1.334.719	1.248.660	1.127.858	-10%
LPG	155.904	140.750	129.303	119.489	110.398	104.441	-5%
Hybride	208.967	239.483	255.994	278.832	307.591	373.488	21%
waarvan:							
MEV	963	1.386	3.334	6.028	12.446	37.763	203%
HEV	129.318	138.567	153.789	174.173	198.373	227.386	15%
PHEV	71.230	92.498	92.765	93.525	92.035	103.183	12%
REEV	7.007	6.471	5.415	4.272	3.560	3.221	-10%
onbekend	449	561	691	834	1.177	1.935	64%
Full EV	9.335	13.065	21.032	45.066	107.721	183.143	70%
CNG	7.605	8.168	9.302	10.241	10.213	9.855	-4%
LNG	12	10	15	20	13	10	-23%
Biobrandstof	2.851	2.926	3.071	3.341	3.579	3.757	5%
Waterstof (FCEV)	26	34	45	56	220	407	85%
Onbekend	50	93	126	4	7	11	57%

MEV: micro hybrid electric vehicle
 HEV: hybrid electric vehicle, hybride zonder stekker
 PHEV: plug-in hybrid electric vehicle, hybride met stekker
 FCEV: fuel cell electric vehicle
 FEV: full electric vehicle

Personenautopark naar brandstof in % in 2021



Bron: RDC, bewerking RAI Vereniging

Figuur 1 Ontwikkeling personenwagenpark naar motorbrandstof 2016 – 2021

Bron: RDC, Rai Vereniging

Uit figuur 1 zijn enkele interessante feiten waarneembaar:

- Het aandeel personenwagens op fossiele brandstoffen (benzine, diesel en LPG) bedraagt anno 2021 in totaal 93,8% van de totale personenwagenmarkt. Inclusief de hybridemarkt (combi met fossiel) bedraagt dit aandeel in 2021 nog altijd 97,9%;
- Hoewel het benzinewagenpark procentueel 'slechts' 1% gegroeid is, betreft het hier effectief nog altijd de grootste groei in het personenwagenpark met een

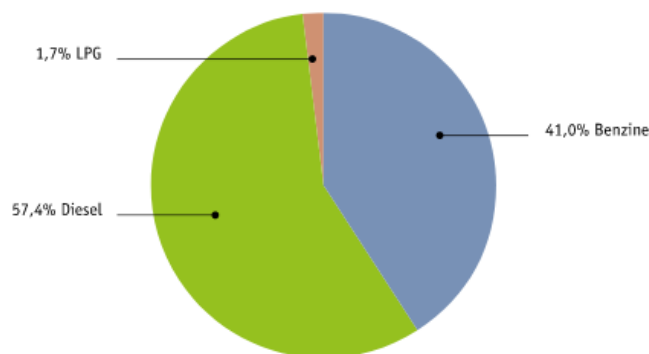
toegenomen aantal van 96.819 auto's, gevolgd door de sector Full EV met effectief 75.422 auto's en de Hybrides met effectief 65.897 wagens;

- Ondanks de groei van met name de Full EV en Hybride wagens, is het aantal geregistreerde personenwagens dat rijdt op benzine nog nooit zo groot geweest als in 2021;
- Ook het totaal aantal geregistreerde personenwagens is met ruim 9 miljoen wagens nog nooit zo groot geweest als in 2021;
- Wanneer het aantal geregistreerde personenwagens over het aantal particuliere huishoudens in Nederland (totaal 8.043.443 huishoudens) berekend wordt, blijkt dat ook het gemiddelde van 1,13 personenwagens per huishouden in 2021 hoger is dan ooit.

Figuur 2 geeft een overzicht van de afleveringen motorbrandstoffen op de binnenlandse markt over de periode 2016 – 2020 (2021 nog niet bekend) en figuur 3 een overzicht van de biobrandstoffen voor het wegverkeer van 2014 tot en met 2019.

(in miljoenen liters)	Benzine			Diesel	LPG	Totaal	
	Totaal	Euro 95	Super ongelood 98				
1985	4.567	-	-	4.567	3.166	1.516	9.249
1990	4.584	1.806	459	2.320	6.542	1.699	12.825
1995	5.339	3.681	797	861	7.003	1.486	13.828
2000	5.260	4.778	482	-	8.057	1.044	14.361
2005	5.471	5.245	226	-	8.999	776	15.246
2010	5.558	5.489	69	-	8.872	594	15.024
2011	5.646	5.585	62	-	8.971	536	15.153
2012	5.386	5.338	48	-	8.700	527	14.613
2013	5.246	5.200	45	-	8.093	494	13.833
2014	5.105	5.045	60	-	7.586	382	13.073
2015	5.193	5.130	62	-	7.600	340	13.133
2016	5.318	5.249	69	-	7.498	321	13.137
2017	5.507	5.440	67	-	7.724	276	13.507
2018	5.648	5.577	71	-	7.948	256	13.852
2019	5.771	5.682	89	-	7.786	238	13.795
2020	4.938	4.778	160	-	6.915	202	12.055

Marktaandeel motorbrandstoffen afleveringen op de binnenlandse markt in % in 2020



Figuur 2 Afleveringen motorbrandstoffen op de Nederlandse markt 1985 – 2020

Bron: RDC, Rai Vereniging

Energiebronnen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Biobrandstoffen wegverkeer totaal mln kg	478	422	341	430	693	853
Biobenzine mln kg	199	220	187	200	265	309
Biodiesel mln kg	279	202	154	230	428	541

Figuur 3 Biobrandstoffen voor wegverkeer 2014 – 2019

Bron: RDC, Rai Vereniging

Uit figuur 2 en 3 zijn enkele interessante feiten waarneembaar:

- De relatief grote daling in de afleveringen van benzine, diesel en LPG in 2021 ten opzichte van 2020 is naar veronderstelling toe te schrijven aan de Corona-maatregelen, waarin vooral het thuiswerken aangemoedigd werd;
- Relatief was het aandeel diesel in 2020 groter (57,4%) dan in 2019 (56,4%). Naar veronderstelling is dat met name omdat de transportsector (primair diesel) meer is blijven doorrijden tijdens de Corona-maatregelen dan het personenverkeer (benzine en diesel);
- De afzet van LPG is al jaren op zijn retour;
- Van de overige nieuwe brandstoffen zijn helaas geen afzetcijfers opgenomen in de editie Mobiliteit in Cijfers Auto's. Wel is een overzicht opgenomen van het aantal tankstations en vulpunten alternatieve brandstoffen in Nederland (figuur 4).

	2017	2018	2019	2020	2021	+/-
Tankstations	4.121	4.121	4.144	4.143	4.147	-
w.v. bemand	2.044	2.023	1.958	1.896	1.867	-2%
w.v. onbemand	2.077	2.098	2.186	2.247	2.280	1%
Laadpalen	28.414	33.607	40.957	58.181	71.726	23%
Snellaadpalen	665	787	1.297	1.333	2.326	74%
CNG (Gecomprimeerd aardgas)	158	164	170	182	4.020	2.109%
LNG (Vloeibaar aardgas)	16	27	32	33	426	1.191%
Waterstof	3	3	3	5	12	140%

Figuur 4 Aantal tankstations en vulpunten alternatieve brandstoffen

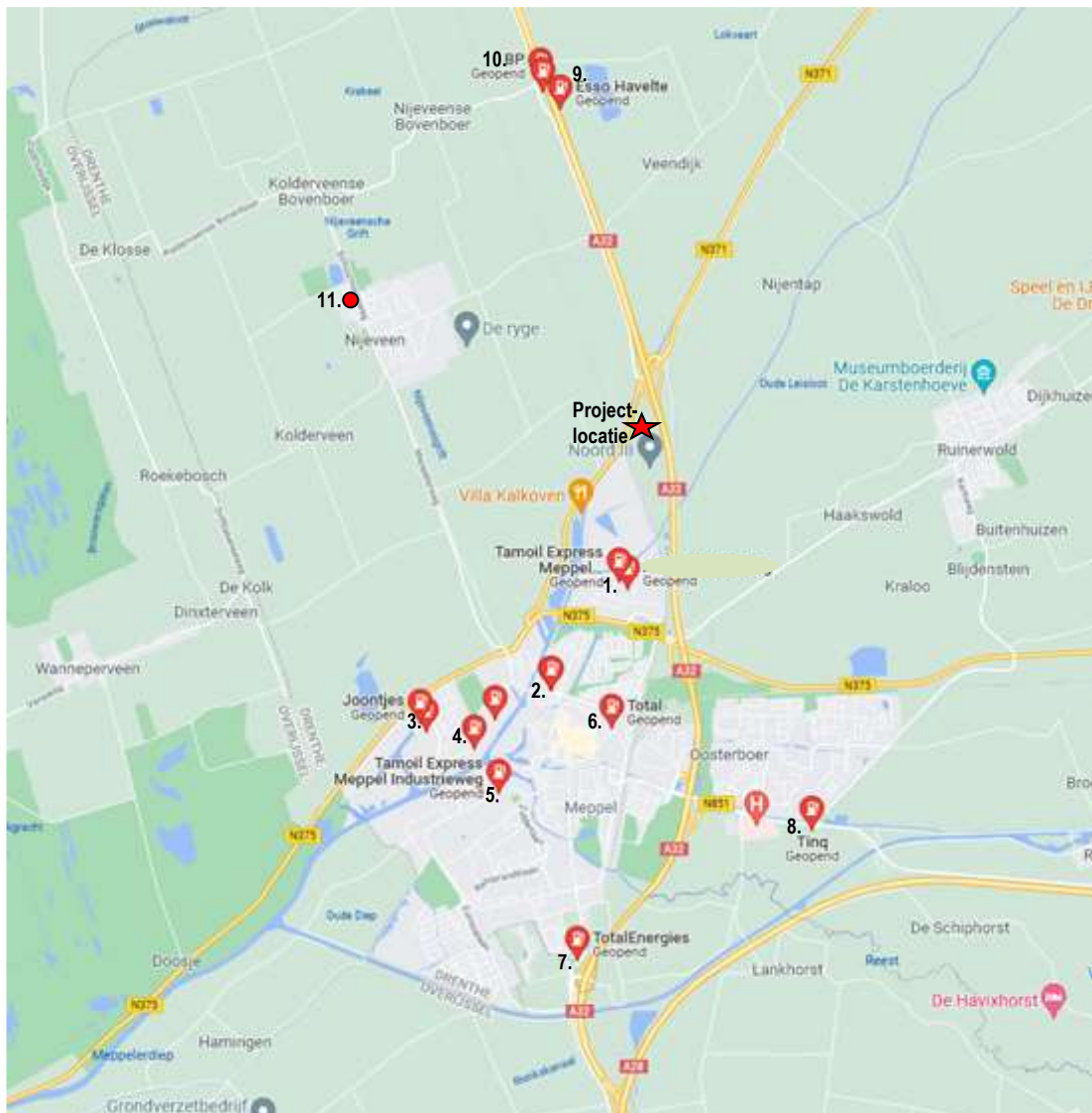
Bron: RDC, Rai Vereniging

De cijfers uit figuur 4 betreffen niet alleen afzonderlijke cijfers maar ook cijfers 'en/en'. Immers, een waterstof of LNG bijvoorbeeld zijn veelal bij reguliere tankstations gevestigd maar kunnen ook afzonderlijke vulpunten betreffen. Hetzelfde geldt voor laadpalen. De snellaadpalen zijn veelal ook bij of naast tankstations gevestigd, de gewone laadpalen in principe overal (kantoren, supermarkten, hotels, tankstations, thuis etc.). Een opmerking dient te worden geplaatst bij het aantal CNG tankstations in 2021. Mogelijk betreft het hier een foutieve weergave omdat in andere bronnen wordt weergegeven dat 1 op de 26 stations ook een CNG-tankstation is.

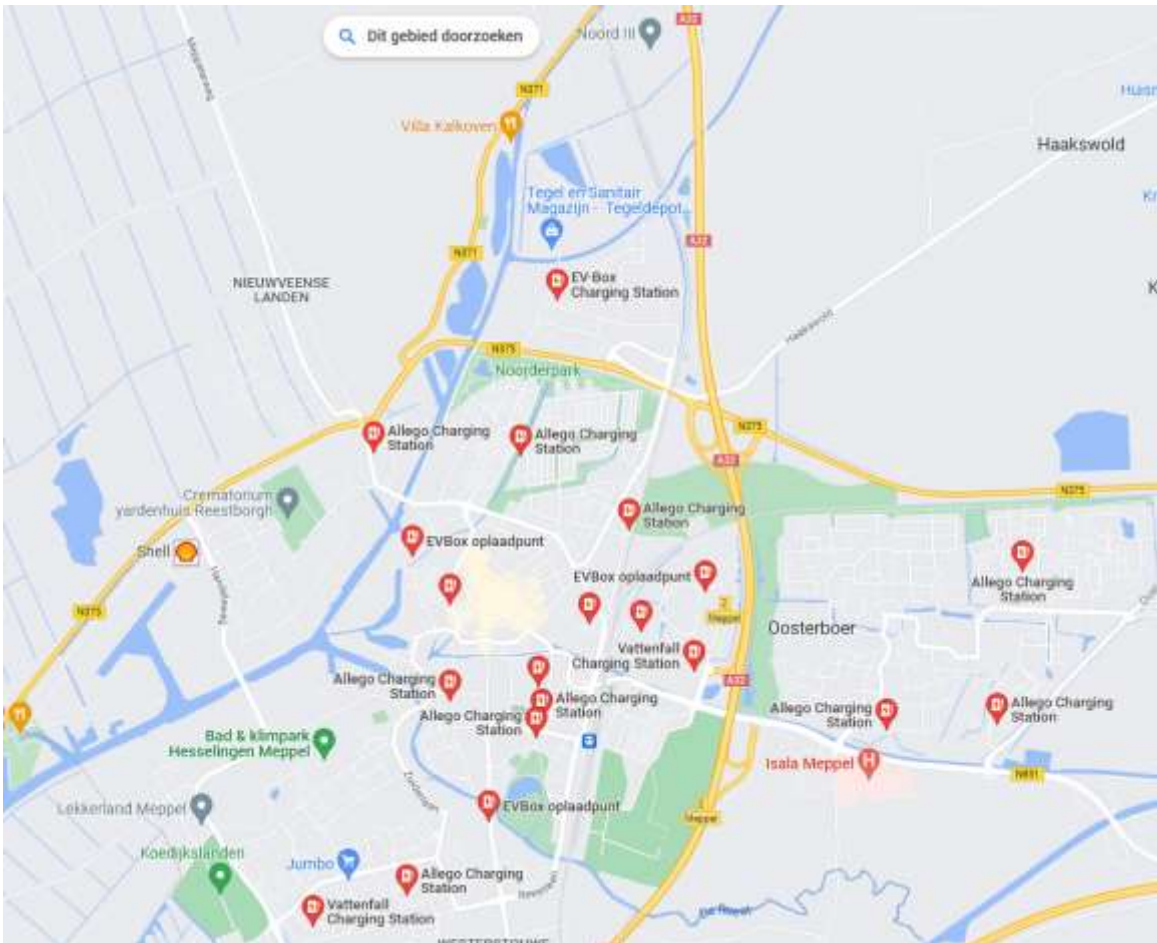
2.3 Marktgebied Projectlocatie

In de analyse van het marktgebied van de gemeente Meppel zijn inclusief beide rijkswegstations aan de A32 in totaal 11 verkooppunten voor motorbrandstoffen onderzocht welke gezamenlijk - en afhankelijk van de ligging - voorzien in de behoefte van de huidige markt voor motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie. Daarin is naast ligging binnen de gemeente Meppel ook rekening gehouden met de ontsluitingsstructuur van de regio op de A32 ter hoogte van de projectlocatie. Naast het marktgebied van de gemeente Meppel is tevens gekeken naar de tankstations in de wijde regio die voorzien in de verkoop van nieuwe motorbrandstoffen als waterstof.

Kaart 3 geeft de ligging van de projectlocatie ten opzichte van de aanwezige tankstations binnen de gemeente Meppel weer inclusief beide rijkswegstations. Tankstations fossiele brandstoffen verder gelegen dan 10 kilometer van de projectlocatie zijn niet meegenomen in het onderzoek. De nummers op kaart 3 verwijzen naar de onderzochte tanklocaties in paragraaf 2.2 en 2.3 en bijlage II.



Kaart 3 Ligging projectlocatie marktgebied gemeente Meppel (incl. rijkswegstations) Bron: Google Maps (bewerkt)



Kaart 4 Ligging locaties met elektrische oplaadpunten Meppel

Bron: Google Maps (bewerkt)

Kaart 4 geeft een overzicht van de aanwezige oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Het betreft hier primair privélocaties binnen woonwijken.

2.4 Pompprijzen en kortingen

Tabel 1 laat de pompprijzen en verstrekte kortingen aan de pomp zien, zoals deze binnen het onderzochte marktgebied van de gemeente Meppel genoteerd werden, teneinde een indruk van de lokale en regionale prijsconcurrentie te krijgen. Bovenaan in de tabel staan de gemiddelde landelijke referentieprijzen op basis van de dagprijzen van de vijf grootste oliemaatschappijen genoteerd d.d. 19 januari 2022.

Pompprijzen onderzocht marktgebied projectlocatie

Pompprijzen en kortingen	Benzine literprijs	Benzine korting	Diesel literprijs	Diesel korting	LPG literprijs	LPG korting
Tankstations						
Landelijke adviesprijs Shell	2,161		1,825		0,917	
1. Tamoil Express, Rabroekenweg	1,949	0,212	1,695	0,130	x	x
2. Esso Ceintuurbaan	2,029	0,132	nb	nb	0,859	0,058
3. Joontjes, Setheweg*	1,945	0,216	1,644	0,181	0,851	0,066
4. Tamoil Express, Groeneveld	1,959	0,202	1,669	0,156	x	x
5. Tamoil Express, Industrieweg	1,959	0,202	1,659	0,166	x	x
6. Total, Burg. Knopperslaan	2,029	0,132	1,709	0,116	x	x
7. Total, Werkhorst	2,004	0,157	1,689	0,136	0,854	0,063
8. Tinq, Hoogeveenseweg	1,959	0,202	1,649	0,176	x	x
9. Esso, Rijksweg A32 OZ, Havelte	2,199	0,000	1,869	0,000	0,899	0,018
10. BP, Rijksweg A32 WZ, Darp	2,149	0,012	1,819	0,006	0,889	0,028
11. Tank-Service, Nijeveen	1,949	0,212	1,639	0,186	x	x
<i>nb = prijs is niet bekend; x = product wordt niet verkocht</i>						
<i>* ad locatie 3: verkoopt ook CNG</i>						

Tabel 1 Pompprijzen en kortingen tankstations regio Meppel d.d. 11-06-2020

Euro per liter

Uit tabel 1 is af te lezen dat de prijsconcurrentie in de regio behoorlijk hoog is, met name voor de benzine producten, maar zeker ook voor diesel. De kortingen op benzine variëren tussen de 12 en 21 cent, met uitzondering van beide rijkswegstations die nagenoeg conform de landelijke referentieprijzen verkopen. De korting op diesel varieert van 11 tot 18 cent aan de pomp, wederom met uitzondering van beide rijkswegstations die ook voor diesel de landelijke referentieprijzen hanteren. LPG wordt op 5 van de 11 onderzochte tankstations aangeboden en de kortingen op LPG liggen afgerond tussen de 3 en 7 cent per liter. Joontjes (ad 3) is de enige locatie binnen het onderzochte marktgebied van de gemeente Meppel waar ook CNG wordt aangeboden.

2.5 Tankstations onderzocht marktgebied (aanbodzijde markt)

De onderzochte tankstations binnen het marktgebied van de projectlocatie zijn weergegeven in tabel 2 en bijlage III (zie voor de ligging kaart 3, paragraaf 2.2). Tabel 2 geeft een overzicht van de adresgegevens van onderzochte tankstations, inclusief de ligging van de afzonderlijke tankstations, het aantal opstelplaatsen voor personenwagens en het aantal opstelplaatsen voor uitsluitend truckdiesel. De locaties in het rood zijn de onbemande tankstations en de locaties in het blauw de bemande tankstations met veelal ook een betaalzuil voor onbemand tanken buiten de openingsuren van het tankstation (shop).

Tankstations	Adres	Plaats	Ligging	Opstelplaatsen	
				PKW*	LKW*
1. Tamoil Express	Rabroekenweg 2	Meppel	bedrijventerrein	4	0
2. Esso	Ceintuurbaan 100	Meppel	centrum	8	0
3. Jootjes Tankserv.	Setheweg 2	Meppel	bedrijventerrein	12	8
4. Tamoil Express	Groeneveld 1A	Meppel	bedrijventerrein	4	0
5. Tamoil Express	Industrieweg 3	Meppel	bedrijventerrein	2	0
6. Total	Burg. Knopperslaan 31	Meppel	centrum	4	0
7. Total	Werkhorst 60	Meppel	tangent	6	0
8. Tinq	Hoogeveenseweg 44	Meppel	prov.weg N851	6	0
9. Esso	Rijksweg A32 OZ	Havelte	rijksweg	8	2
10 BP	Rijksweg A32 WZ	Darp	rijksweg	8	2
11. Tank-Service	Nijverheidsweg 11	Nijveen	dorp	2	0
Totaal aantal opstelplaatsen:				64	12

*Aantal opstelplaatsen voor hoofdzakelijk personenwagens (PKW, PersonenKraftWagen) en uitsluitend voor vrachtverkeer (LKW, LastKraftWagen), exclusief CNG (ad 3)
**dw = doorgaande weg binnen dorpskern
blauw = bemand / rood = onbemand

Tabel 2 Overzicht tankstations onderzocht marktgebied projectlocatie

Een uitgebreid overzicht van de onderzochte tanklocaties is opgenomen in bijlage III.

Waterstof

Naast de reguliere tankstations met primair fossiele motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie, is in de wijde regio ook onderzocht waar de dichtstbijzijnde locaties met waterstof gevestigd en/of concreet in ontwikkeling zijn.

Tankstations	Adres	Plaats	Ligging	Status
12. Green Planet	Bultinge 2	Pesse	A28 afrit 28	operationeel
13. DCB Energy Hub	Burg. Masmanweg	Assen	A28 afrit 31a	in ontwikkeling
14. Fieten Olie	Bedr.park Eeserwold	Steenwijk	A32 afrit 6	in ontwikkeling

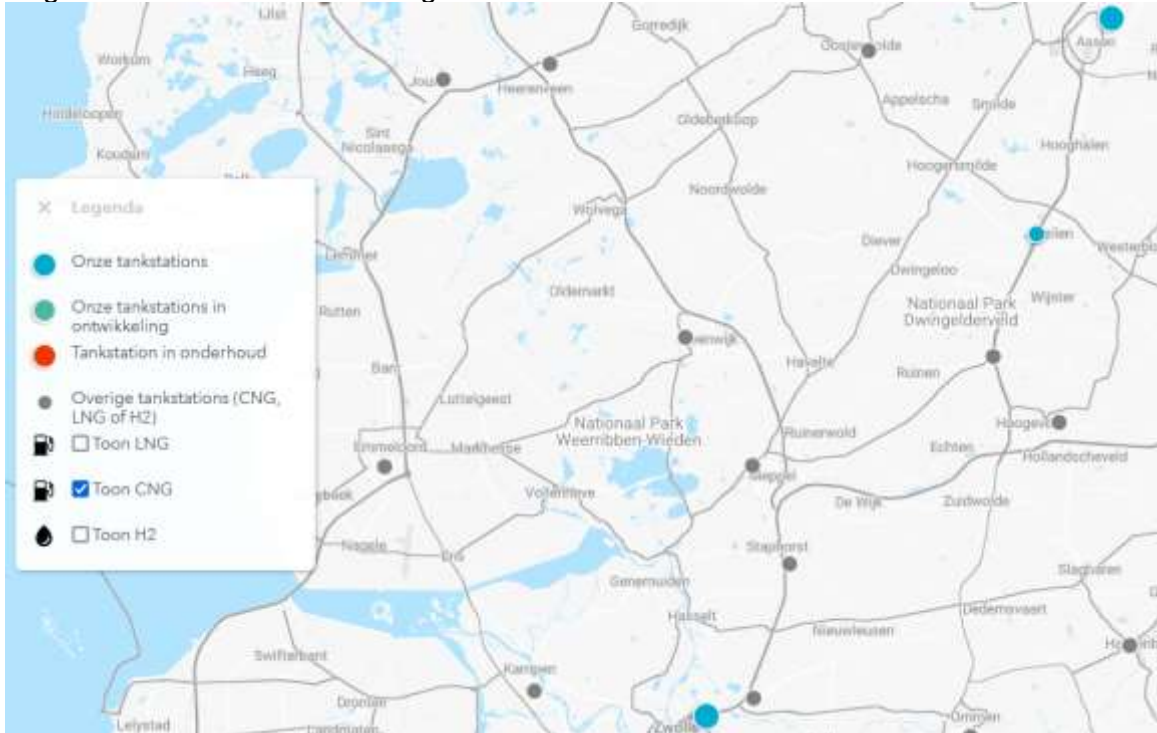
Tabel 3 Overzicht waterstof tankstations operationeel en in ontwikkeling

De waterstof locatie van Green Planet Pesse is sinds medio 2021 operationeel. De nieuwe energy hub van DCB tegenover het TT-terrein onder aan de A28 bij Assen-zuid is op dit moment nog volop in ontwikkeling. Fieten Olie gaat naar eigen zeggen in de provincie Drenthe tenminste vier waterstoftankstations bouwen. De eerste locatie welke in ontwikkeling is, is de locatie op Bedrijvenpark Eeserwold in Steenwijk. Daarna krijgen Beilen, Nieuw-Amsterdam en Hoogeveen een tankstation van Fieten Olie dat ook waterstof aanbiedt.

Daarnaast zijn er in Drenthe nog enkele ontwikkelingen op het gebied van 'small scale waterstofvulpunten' gaande. De firma's OrangeGas (OG) en Resato International hebben in september 2021 de eerste locatie in een reeks van vijf 'small scale' waterstofvulpunten, die de partijen gezamenlijk in Drenthe realiseren, in Assen geopend. Naast Assen zijn ook 'small scale waterstofpunten' in Beilen, Hoogeveen, Nieuw-Amsterdam en Peize gepland. De brandstof wordt in Assen aangeboden via een H2 supercharger. Hiermee kan waterstof getankt worden zoals bij een elektrische auto met een snellader, waardoor er minder ruimte nodig is en de investering volgens OG lager uitvalt.

CNG

Waar de markt voor waterstof nog echt in de kinderschoenen staat is de markt voor duurzame brandstoffen als LNG en CNG al wat langer in ontwikkeling. LPG – dat al jaren in een neerwaartse spiraal op de Nederlandse markt verkocht wordt, wordt thans op 5 tankstations binnen het onderzochte marktgebied wordt aangeboden en is een wezenlijk andere brandstof dan CNG. CNG wordt op dit moment op 1 locatie aangeboden binnen het onderzochte marktgebied, namelijk bij Joontjes (ad 3). In de regio wordt op de volgende tankstations CNG aangeboden:



Kaart 5 Ligging CNG tankstations regio Meppel

Bron: <https://www.pitpointcleanfuels.com/nl/tanklocaties>

De belangrijkste aanbieders van CNG in de regio zijn:

- Joontjes Meppel (ad 3)
- OrangeGas (o.a. Steenwijk, Staphorst, Hoogeveen, Beilen)
- Pitpoint (o.a. Assen, Zwolle, Emmen, Drachten)
- Shell Green Planet Pesse

LNG

LNG wordt nog niet verkocht binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie en slechts in bescheiden mate in de noordelijke regio (Heerenveen, Leeuwarden en Zwolle). De in tabel 3 genoemde locaties van DCB in Assen-Zuid en Green Planet Pesse hebben de verkoop van LNG op korte termijn in de planning staan.

2.6 Doorzetclaim motorbrandstoffen (aanbod) marktgebied

Teneinde de doorzetclaim (ofwel het totale aanbod) aan reguliere motorbrandstoffen voor het onderzochte marktgebied van de projectlocatie te bepalen is gebruik gemaakt van landelijk gehanteerde gemiddelde doorzetten per opstelplaats voor een bepaald type tankstation uit de voormalige Toolbox motorbrandstoffen.

Een Distributief Planologisch onderzoek (DPO) is juridisch en beleidsmatig gezien geen noodzakelijk onderzoek voor een goede ruimtelijke onderbouwing voor de vestiging van een tankstation, echter om de economische uitvoerbaarheid van een plan te beoordelen wordt in de praktijk doorgaans wel een DPO uitgevoerd. De landelijke gemiddelden die in de voormalige Toolbox voor motorbrandstoffen werden gehanteerd, worden in de DPO's van Bureau Star Line vertaald naar de lokale situatie en aangepast waar nodig, teneinde een zo reëel mogelijk beeld van de onderzochte markt te verkrijgen. Bureau Star Line baseert haar cijfers op ruim 25 jaar praktijkervaring in de retail branche voor motorbrandstoffen en feitelijke lokale marktcijfers.

Categorisering ligging tanklocatie

Binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie zijn thans 11 verkooppunten voor motorbrandstoffen gevestigd die min of meer binnen de invloedssfeer van de projectlocatie liggen. Het betreft hier alle gevestigde tankstations binnen de gemeente Meppel inclusief beide rijkswegstations ten noorden van Meppel langs de rijksweg A32. De gemiddelde doorzet per tankstation varieert per type tankstation. De grotere, goed uitgeruste tangent tankstations in steden of stedelijke agglomeraties behalen een doorgaans hogere doorzet dan de kleinere wijk- en buurtstations en tankstations in dorpen. Deze laatste groep moet het vooral van persoonlijke service en/of prijs en lokaliteit hebben. Ook is de gemiddelde doorzet aan drukke, doorgaande wegen (meestal N-wegen en rijkswegen) doorgaans hoger dan in wijken, bedrijventerreinen en/of op minder zichtbare locaties. Daarbij dient opgemerkt te worden dat ook de onbemande tanklocaties met doorgaans een scherpe prijsstelling aan de pomp, een relatief hogere gemiddelde doorzet per pomp hebben, mits de locatie qua prijsbeleid en bereikbaarheid voldoende onderscheidend is binnen het marktgebied. Qua ligging vallen binnen het onderzochte marktgebied met name de volgende type tankstations te onderscheiden:

- Ligging aan of direct nabij hoofdwegen (stroomwegen en gebiedsontsluitende wegen) A32 en provinciale wegen inclusief tangentlocaties. Het betreft hier de volgende tankstations: Joontjes (ad 3), Total Werkhorst (ad 7), Tinq N851 (ad 8) en beide rijkswegstations Esso en BP (ad 9 en 10);
- Ligging aan doorgaande lokale verbindingswegen bebouwde kom. Het betreft hier de locaties: Esso (ad 2), Total Burg. Knopperslaan (ad 6);
- Lokale ligging op bedrijventerreinen, wijken en dorpen. Het betreft hier de 3 Tamoil locaties (ad 1, 4 en 5) en Tank-Service Nijeveen (ad 11).

Categorisering bemand of onbemande tanklocatie

Verder is binnen het onderzochte marktgebied een duidelijk onderscheid aanwezig tussen bemand en onbemand. Beide zijn redelijk goed verspreid over de gemeente Meppel aanwezig. Omdat zowel bij bemande als bij onbemande tankstations flinke kortingen aan de pomp worden verstrekt (met uitzondering van beide rijkswegstations), zal geen extra toegevoegde waarde toebedeeld worden aan onbemande prijsmerken.

Categorisering gemiddelde doorzet en weging tanklocatie

Binnen de bebouwde kom varieert de gemiddelde doorzet per pomp grofweg van 300.000 liter per opstelplaats op een dorps- of wijkstation (inclusief lokaal bedrijventerrein) tot 600.000 liter per opstelplaats bij een groot tangent tankstation in stedelijk gebied of een onbemand tankstation (mits voldoende prijsconcurrerend). Uit tabel 1 blijkt echter dat de hele onderzochte regio behoorlijke kortingen verstrekt, dus het grote prijsvoordeel van de onbemande tankstations is geen uniek voordeel. Hier wordt in de doorzet per opstelplaats rekening mee gehouden door uit te gaan van gemiddelden per opstelplaats op basis van ligging en niet op basis van prijsvoordeel.

Tangent stations liggen vooral aan doorgaande wegen met minimaal zo'n 10.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal, waarbij grote tangent stations vooral in stedelijke gebieden gelegen zijn of onder aan het hoofdwegennet. Meppel wordt gerekend tot kleinstedelijk gebied met naar verwachting lagere verkeersintensiteiten ter hoogte van de tangentlocaties. Gelet op de ligging van Esso (ad 2), Joontjes (ad 3), beide Total locaties (ad 6 en 7) en Tinq (ad 8) zijn deze locaties gerekend tot de kleinere tangent tankstations met een gemiddelde doorzet per opstelplaats van 400.000 liter (kleinstedelijk gebied en/of ligging nabij ontsluiting op rijksweg) en een weging van 100%.

Op de rijksweglocaties wordt gerekend met een gemiddelde inname van 750.000 liter per opstelplaats. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met het feit dat het merendeel van de afzet op de rijkswegstations (ad 9 en 10) niet afkomstig is vanuit het onderzochte marktgebied van de gemeente Meppel. Beide rijksweglocaties worden om die reden slechts voor 10% meegewogen in het onderzoek. De percentages zijn indicatief berekend op basis van ligging en bereikbaarheid van de desbetreffende tankstations ten opzichte van de omliggende doelgroepen.

In algemene zin zijn dorps- of wijkstations (inclusief tankstations op lokaal bedrijventerrein) gelegen: binnen een wijk/buurt of bedrijventerrein en/of langs een wijkontsluitingsweg met een relatief lage verkeersintensiteit en/of binnen de kleinere dorpskernen. Binnen het onderzochte marktgebied zijn de tankstations met een lokale ligging op bedrijventerrein, wijk of dorp meegerekend met een gemiddelde doorzet per opstelplaats per jaar van circa 300.000 liter tot maximaal 400.000 liter (in geval van onbemand met hogere kortingen (mits voldoende effectief) en/of bemand langs doorgaande weg.

Categorisering Truckdiesel tankstations

De tankstations met aparte opstelplaatsen voor truckdiesel dienen heel anders benaderd te worden omdat deze locaties beschikken over high speed pompen. In dit onderzoek wordt gerekend met een gemiddelde afzet van 1 tot 1,5 miljoen liter per opstelplaats, afhankelijk van de ligging. Voor de A-locaties (rijkswegen met A-merk) wordt doorgaans met 1,5 miljoen liter gerekend. Het is echter zeer lastig te bepalen welk aandeel daarvan ook daadwerkelijk afkomstig is van vrachtwagens binnen het onderzochte marktgebied en welk aandeel van daarbuiten. Het onderzochte Truckdiesel volume langs de rijksweg dient dan ook in zeer beperkte mate meegewogen te worden omdat de getankte truckdiesel liters voor een belangrijk deel afkomstig zijn van (ver) buiten het onderzochte marktgebied.

De locatie Joontjes zal naar verwachting wel een groter aandeel 'thuis' getankte liters hebben ten opzichte van het totaal getankte truckdieselvolume. In dit onderzoek is gerekend met een aandeel van 50% 'thuis' getankte truckdiesel liters bij Joontjes (ad 3) en gemiddeld 1.000.000 liter per opstelplaats truckdiesel. De overige truckdiesel liters zijn naar verondersteld wordt primair afkomstig uit de wijde regio, daarmee rekening houdend met het tankstation netwerk van Joontjes in de regio Drenthe, Friesland en Overijssel. De A32 is een belangrijke nationale doorgaande route voor vrachtverkeer dat van Zwolle richting Friesland rijdt en vice versa. Daar komt bij dat de truckdieselmarkt hoofdzakelijk bestaat uit zogenaamde 'gestuurde' liters waarbij prijs, merk en bereikbaarheid essentieel en doorslaggevend zijn voor de trucker. De economische mainports, transportroutes en grensgebieden in Nederland hebben dan ook over het algemeen een fors hoger aandeel truckdieselpompen dan de andere delen van Nederland. Er mag dan ook vanuit gegaan worden dat een essentieel deel van de getankte truckdiesel liters in het onderzochte marktgebied afkomstig is van buiten het onderzoeksgebied en bovendien niet concurreert met andere locaties ('gestuurde liters', op basis van prijsafspraken met transporteurs en oliehandelaren, de zogenaamde 'kaartliters').

Tabel 4 geeft een overzicht van de gemiddelde doorzet van de tanklocaties in het onderzochte marktgebied, berekend op basis van de gemiddelde doorzet motorbrandstoffen per opstelplaats per tanklocatie zoals hierboven omschreven. Let wel, het gaat hier dus niet om daadwerkelijke doorzetcijfers, maar om de doorzet die op basis van landelijke kengetallen behaald zou kunnen worden. De daadwerkelijk gerealiseerde doorzet kan en zal in de praktijk hiervan afwijken. De ervaring leert echter dat het daadwerkelijk minder aantal getankte liters bij de ene marktpartij wordt gecompenseerd door het hoger aantal getankte liters bij de andere marktpartij, hetzij binnen het marktgebied, hetzij binnen de regio. Dit heeft alles met marktwerking te maken, zoals prijskortingen, spaarsystemen en vooral ook persoonlijke service en merkkracht.

Gemiddelde doorzet motorbrandstoffen per tankstation anno 2022: Aanbodzijde

Tankstation	Aantal opstelplaatsen*		Weging	Gemiddelde bruto doorzet opstelplaats		Gewogen volumeclaim in liters (netto aanbod)	
	PKW**	LKW**		PKW*	LKW*	PKW*	LKW*
1. Tamoil Exp.	4	0	100%	300.000	0	1.200.000	0
2. Esso	8	0	100%	400.000	0	3.200.000	0
3. Joontjes***	12	8	100%/50%***	400.000	1000000	4.800.000	4.000.000
4. Tamoil Exp.	4	0	100%	300.000	0	1.200.000	0
5. Tamoil Exp.	2	0	100%	300.000	0	600.000	0
6. Total	4	0	100%	400.000	0	1.600.000	0
7. Total	6	0	100%	400.000	0	2.400.000	0
8. Tinq	6	0	100%	400.000	0	2.400.000	0
9. Esso A32	8	2	10%	750.000	1500000	600.000	150.000
10 BP A32	8	2	10%	750.000	1500000	600.000	150.000
11. Tankservice	2	0	100%	300.000	0	600.000	0
Totaal marktgebied						19.200.000	4.300.000

Blauw = bemand / rood = onbemand

*Effectief aantal opstelplaatsen = feitelijk aantal opstelplaatsen dat op het tankstation in gebruik is (tabel 3)

**PKW = personenwagens en (kleine) bedrijfswagens en LKW = uitsluitend truckdiesel

***Gemiddelde doorzet opstelplaats = bruto gemiddeld aantal liters motorbrandstof per opstelplaats

****Gewogen volumeclaim tanklocatie = gewogen netto aanwezige volumecapaciteit tankstations in marktgebied (aanbod 2022); aantal opstelplaatsen x gemiddelde doorzet per opstelplaats x weging

*** De locatie Joontjes (ad 3) is gerekend met 100% weging in PKW en 50% in LKW

Tabel 4 Gemiddelde doorzet motorbrandstoffen aanbodzijde marktgebied projectlocatie 2022 liters per jaar

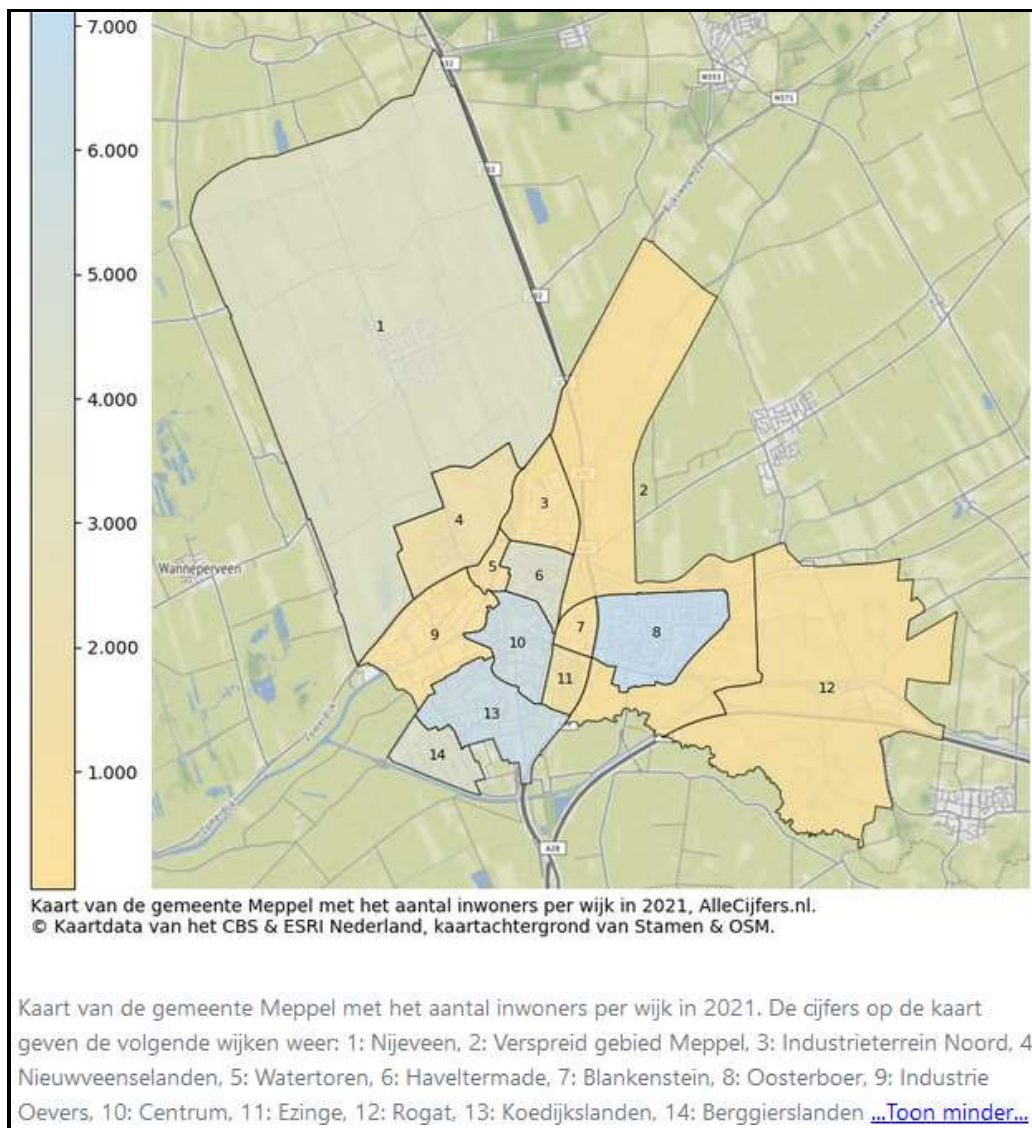
3. DEMOGRAFISCHE GEGEVENS EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De projectlocatie is gesitueerd binnen de gemeente Meppel.

3.1 Demografische gegevens

Meppel is een gemeente en stad in het uiterste zuidwesten van de Nederlandse provincie Drenthe. Op 31 januari 2022 telde de gemeente 34.779 inwoners (bron: CBS), waarvan ruim 30.000 in de stad Meppel zelf wonen. De gemeente Meppel telt officieel drie wijken, onderverdeeld in verschillende woonkernen. De grootste woonkernen zijn de stad Meppel en het dorp Nijeveen.

De stad Meppel zelf bestaat uit: Centrum (deels oud, deels stadssanering in de jaren vijftig), Watertorenbuurt (jaren dertig), Ezinge (jaren veertig), Haveltermade (jaren vijftig), Koedijkslanden (jaren zeventig), Oosterboer (jaren tachtig), Berggierslanden (begin 21e eeuw) en de nieuwbouwwijk Nieuwveense Landen (vanaf 2013).



Kaart 6 Indeling CBS-wijken gemeente Meppel

Bron: allecijfers.nl

In tabel 5 is een opsomming gegeven van de verzamelde demografische gegevens van het onderzochte marktgebied van de projectlocatie: de gemeente Meppel.

Marktgebied	aantal inwoners	aantal huishoudens	aantal personen wagens	aantal bedrijfswagens: klein* vracht*	
Gemeente Meppel 2021/2022					
Gemeente Meppel	34.764	15.714	17.295	1.658	116

*aantal gemotoriseerde bedrijfswagens onderverdeeld in kleine bedrijfswagens en vrachtwagens

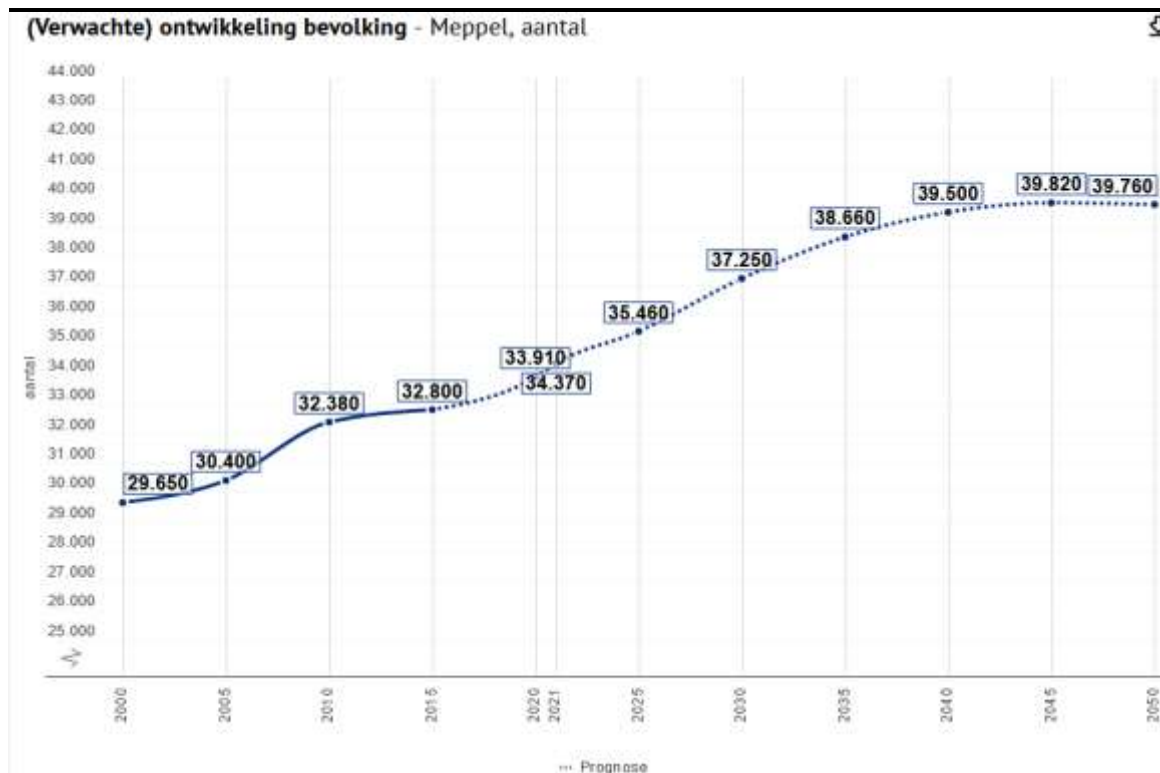
Tabel 5 Demografische gegevens marktgebied projectlocatie gemeente Meppel

Bron: CBS Statline

Tabel 5 laat zien dat de gemeente Meppel in de huidige markt anno 2021/2022 in totaal 34.764 inwoners en 15.714 particuliere huishoudens telt, ofwel gemiddeld 2,21 inwoners per huishouden. Het aantal geregistreerde personenwagens bedraagt in de huidige markt in totaal 17.295 wagens, ofwel gemiddeld 1,1 personenwagen per huishouden. Het totaal aantal geregistreerde gemotoriseerde bedrijfswagens bedraagt in totaal 2.090, waarvan 1.658 kleine bedrijfswagens (bestelwagens) en 116 vrachtwagens.

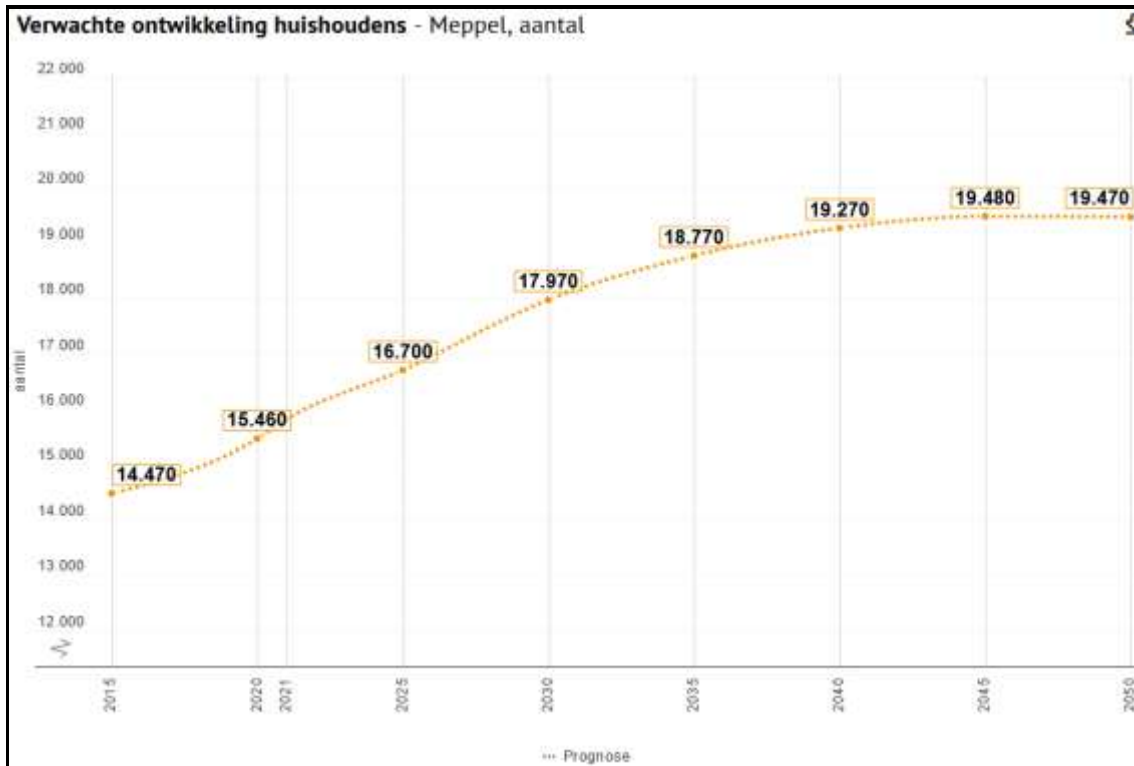
3.2 Demografische ontwikkeling

Zowel voor wat betreft het aantal inwoners als het aantal huishoudens, laten de ABF Research – Primos prognoses tot aan in ieder geval 2045 een groei zien. Beide prognoses zijn in tabel 6 en 7 opgenomen.



Tabel 6 Verwachte ontwikkeling bevolking gemeente Meppel

Bron: gemeente Meppel / ABF Research - Primos



Tabel 7 Verwachte ontwikkeling huishoudens gemeente Meppel Bron: gemeente Meppel / ABF Research - Primos

In de volumepotentieelberekeningen (hoofdstuk 5) is een doorberekening gemaakt van het aantal personenwagens op basis van het gemiddeld aantal personenwagens per huishouden anno 2021/2022 en op basis van het aantal huishoudens anno 2030 en 2035. Gelet op het feit dat het gemiddeld aantal personenwagens per huishouden jaarlijks alleen maar verder toeneemt, is het aannemelijk uit te gaan van het actuele gemiddelde van 1,1 personenwagen per huishouden. Verder dan 2035 wordt in dit onderzoek nog niet gerekend, mede door de energietransitie die komende jaren verder plaats gaat vinden en waardoor een doorkijk na 2035 een lastige opgave wordt met nog te veel onduidelijkheid. In tabel 8 is een opsomming gegeven van de verzamelde demografische gegevens van het onderzochte marktgebied van de projectlocatie: de gemeente Meppel. De cijfers worden als input gehanteerd voor de actuele en toekomstige volumepotentieelberekening motorbrandstoffen van het marktgebied van de projectlocatie in hoofdstuk 5. Prognoses van de bedrijfswagens zijn niet beschikbaar.

Marktgebied	aantal inwoners	aantal huishoudens	aantal personen Wagens**	aantal bedrijfswagens: klein* vracht*
Gemeente Meppel				
Meppel 2021/22	34.764	15.714	17.295	1.658 116
Meppel 2025	35.460	16.700	18.380	niet bekend
Meppel 2030	37.250	17.970	19.778	niet bekend
Meppel 2035	38.660	18.770	20.658	niet bekend

*aantal gemotoriseerde bedrijfswagens onderverdeeld in kleine bedrijfswagens en vrachtwagens
 ** doorberekening o.b.v. actueel gemiddeld aantal personenwagens per huishouden 2021/22

Tabel 8 Demografische gegevens marktgebied projectlocatie gemeente Meppel 2021-2035

Nieuwveense Landen

Nieuwveense Landen is de uitbreidingswijk van Meppel aan de noordzijde van de stad. In 2011 is hiervoor het Stedenbouwkundig Plan Nieuwveense Landen vastgesteld, dat in 2017 is geactualiseerd. Meppel krijgt met de nieuwe wijk een nieuwe stadsrand met unieke woonkwaliteiten. De wijk is thans in aanbouw en omvat 1.400 tot 1.500 woningen. Volgens de actuele planning zou de wijk over circa 5 jaar voltooid moeten zijn.



Kaart 7 Plan ligging nieuwbouwwijk Nieuwveense Landen Bron: Stedenbouwkundig Plan Nieuwveense Landen

De komende jaren vinden werkzaamheden plaats aan verschillende wegen aan de noordkant van Meppel. Het gaat om het gebied rond de watertoren en de woonwijk Nieuwveense Landen. De werkzaamheden zijn nodig om de wegen goed aan te leggen voor de wijk Nieuwveense Landen en daardoor de doorstroming van het verkeer te verbeteren. De tanklocatie van Joontjes (ad 3) ligt het meest gunstig om het tankende wegverkeer vanuit de nieuwbouwwijk op te vangen.

3.3 Bedrijventerreinen Meppel-Noord

Als regionale handelsstad is Meppel goed voorzien van MKB-bedrijven. Meppel telt zes bedrijventerreinen: Ezinge, Oude Vaart, Oevers, Noord, Zomerdijk West en Blankenstein. Grote bedrijven zijn onder meer Scania en Friesland Campina.

In Meppel-noord en daarmee ook ten noorden van de provincialeweg N375 liggen de bedrijventerreinen Noord I, Noord II, Noord III (in ontwikkeling) en Noord IV. Het volledige bedrijventerrein Noord (I, II, III en IV) wordt gerekend tot het primaire marktgebied van de onderzoekslocatie. De afzonderlijke bedrijventerreinen op Noord worden hieronder kort omschreven, teneinde een indruk te krijgen van de marktpotentie van de projectlocatie.



Kaart 8 Plangebied Bedrijventerrein Noord III

Bron: Bestemmingsplan (voorontwerp)

Noord I

Het bedrijventerrein Noord I is er speciaal voor lichte tot middelzware bedrijvigheid. Het terrein ligt gedeeltelijk in het zicht van de A32 en de spoorlijn Meppel-Leeuwarden. De stedelijke voorzieningen van Meppel liggen om de hoek. Het terrein is ruim opgezet en onderscheidt zich van de oudere bedrijventerreinen door de groene uitstraling. Dankzij belangrijke investeringen in de toegangswegen, is het terrein uitstekend ontsloten op het hoofdwegenet. De gemeente heeft op Noord I geen terrein meer beschikbaar.

Opvallend is dat bedrijventerrein Noord I grotendeels omsloten is door waterpartijen (Oude Vaart en Meppelerdiep). Dat leidt ertoe dat vanuit Noord I de projectlocatie in principe uitsluitend via de N375 /A32 of N375/N371 bereikbaar is. Binnendoor kan alleen via de Eekhorstweg, echter dit is niet de meest logische route. Op Noord I ligt de onbemande tanklocatie Tamoil Express aan de Rabroekenweg (ad 1 in marktanalyse).

Noord II

Het bedrijventerrein Noord II is direct ontsloten via op- en afrit Meppel-Noord. Het bestemmingsplan biedt nagenoeg alle mogelijkheden voor de bouw van bedrijfspanden. Er zijn voldoende mogelijkheden voor bedrijven die tot in milieucategorie 4.2 bedrijfsactiviteiten willen uitvoeren. Noord II grenst aan het oudere Noord I waar vele tientallen bedrijven in de lichte en middelzware industrie al jaren succesvol ondernemen. De grootte van de nog beschikbare kavels varieert van 3800m² tot 20.000m².

Op Noord II zijn reeds enkele grote transporteurs, distributeurs en groothandel bedrijven gevestigd die onder meer afhankelijk zijn van het goede wegennet, maar ook van havengebonden activiteiten. Er is voldoende ruimte voor op- en overslag, cross docking en handel. De laatste jaren hebben ook enkele productie- en ambachtelijke bedrijven zich gevestigd op bedrijventerrein Noord II.

Noord III (gebied projectlocatie)

De projectlocatie is voorzien op bedrijventerrein Noord III waarvoor het bestemmingsplan op dit moment in de voorontwerpfase verkeert. Voor lokale en (boven)regionale bedrijvigheid is er binnen Meppel behoefte aan moderne en goed gesitueerde bedrijventerreinen. Op dit moment is er op de bestaande bedrijventerreinen amper ruimte meer voor nieuwe bedrijven, terwijl er wel vraag is vanuit de markt. Bovendien voldoen de vrijkomende, te herstructureren bedrijventerreinen niet altijd aan de behoefte aan nieuw terrein vanuit de bedrijven. Daarnaast is ook het vrijkomen van ruimte op huidige terreinen gewenst voor de uitbreiding van bestaande bedrijven. Voor de economische ontwikkeling van Meppel is zowel op de korte als ook op de lange termijn behoefte aan ruimte voor nieuwe bedrijvigheid. In deze behoefte is in de structuurvisie Meppel 2030 voorzien door het duiden van het gebied Noord III als reservering voor een toekomstig bedrijventerrein. Ruimtelijk is dit een logische afronding van de bestaande bedrijventerreinen Noord I en II. Globaal wordt het plangebied voor Noord III begrensd door: het spoortracé Meppel-Steenwijk, de rijksweg A32, de Oude Vaart en de Drentsche Hoofdvaart.



Kaart 9 Plangebied Bedrijventerrein Noord III Bron: Bestemmingsplan (voorontwerp)

De ambitie voor de ontwikkeling van Noord III is primair het creëren van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid, zodat bestaande bedrijvigheid voor Meppel behouden blijft en bedrijven een plek wordt geboden zich te ontwikkelen. Noord III biedt tevens kansen om regionale bedrijven aan te kunnen trekken. Voor het beoogde bedrijventerrein is in 2018 een marktverkenning uitgevoerd. Dit onderzoek is in 2021 geactualiseerd. Hieruit blijkt dat voor de economische ontwikkeling van Meppel zowel op de korte alsook op de lange termijn behoefte is aan ruimte voor nieuwe bedrijvigheid. Nieuwe bedrijfskavels zijn nodig om de uitbreidingsvraag van lokale bedrijven te kunnen faciliteren. Door vertrekkende bedrijven elders in de gemeente kunnen andere bedrijven op hun huidige locatie uitbreiden. Noord III is ook nodig om nieuwe, vaak regionale bedrijven aan te kunnen trekken.

Uit de marktverkenning blijkt dat de vraag naar bedrijventerreinen in Meppel voornamelijk voortkomt uit de sectoren handel en logistiek (groot- en detailhandel, vervoer en opslag) en de bouw. Voor het plangebied is onderzocht of het mogelijk is om in het noordelijke puntje een tankstation met eventueel waterstof te realiseren. Op basis van dit externe veiligheidsonderzoek is bepaald dat het tankstation in het kader van externe veiligheid kan voldoen. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat door de beoogde ontwikkeling een verkeersgeneratie van 1.300 motorvoertuigen ontstaat. Daarvan zijn er 1.100 personenauto's en ruim 200 vrachtwagens. Op de huidige toerit A32 gaat de provinciale weg ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart, vloeiend over in de toerit naar de A32. In de bocht van de weg, sluit het Jaagpad als ondergeschikte weg aan door middel van een voorrangskruispunt. Deze ontsluiting is buiten de plangrens van dit bestemmingsplan gelegen. Voor een goede ontsluiting van het plangebied is het noodzakelijk dat er een reconstructie plaatsvindt. In het bovengenoemde onderzoek wordt voorgesteld om uit te gaan van een enkelstrooksrotonde. In het volgende figuur is deze reconstructie weergegeven.



*Figuur 5 Vormgeving kruispunt toerit A32-zuid, huidig (links) en schetsontwerp toekomst (rechts)
Bron: Bestemmingsplan (voorontwerp)*

Het bedrijventerrein Noord III is 30 hectare groot en wordt door de gemeente ontwikkeld als een regulier bedrijventerrein en zal wat betreft het profiel aansluiten op Noord II, met een focus op transport, logistiek, productie, groothandel en bouw (maximaal milieucategorie 3.2). De actuele vraag komt vooral van bedrijven uit deze sector.

Op basis van de verkeersstudie die voor de ontwikkeling van Noord III is uitgevoerd, is de (hoofd)ontsluiting van het plangebied bepaald. Op het bedrijventerrein wordt parallel aan de hoogspanningsmasten, één hoofdontsluitingsweg gerealiseerd. Deze weg loopt van zuid naar noord. Aan de noordzijde gaat deze weg over op het Jaagpad. Dit deel van het Jaagpad moet voor de beoogde ontwikkeling worden geüpgraded, zodat een goede ontsluiting van het plangebied ontstaat op de N371, die in verbinding staat met de Rijksweg A32. Afhankelijk van de verkaveling van het bedrijventerrein wordt de weg in het plangebied aangesloten op de hoofdontsluitingsweg.

In de huidige situatie worden Noord II en III van elkaar gescheiden door de spoorverbinding Meppel-Steenwijk. De twee gebieden zijn via het Jaagpad met elkaar verbonden. Echter, dit pad is niet toereikend om als een volwaardige ontsluitingsweg te dienen. Daarnaast gaat het pad over een gelijkwaardige spoorwegovergang. Momenteel vinden verkennende gesprekken plaats tussen de gemeente Meppel, de provincie Drenthe en Pro rail om te onderzoeken of het Jaagpad kan worden opgewaardeerd naar een volwaardige ontsluiting waar het Jaagpad en de spoorwegovergang elkaar niet meer 'kruisen'. De realisatie van deze (extra) ontsluiting is afhankelijk van de uitkomst van deze verkennende gesprekken en de planning (realisatie planning) van Prorail.

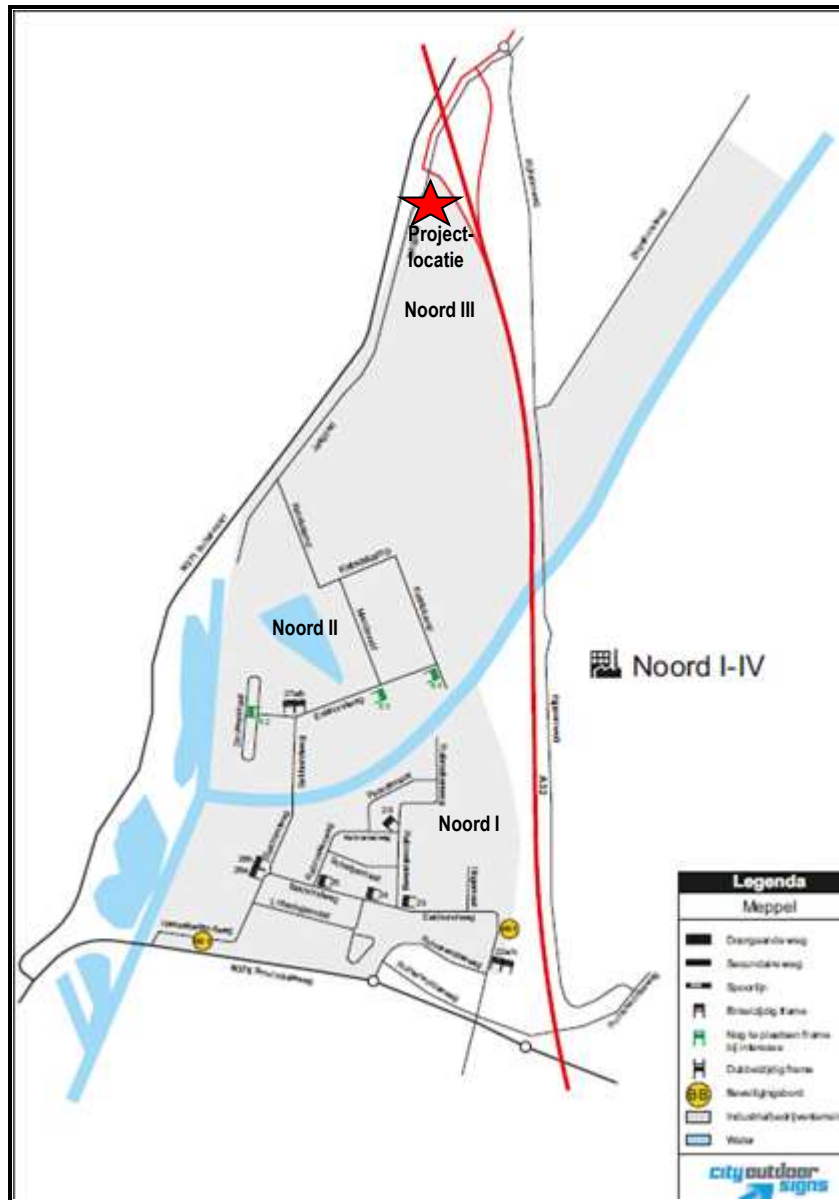
Op onderstaande kaart zijn de verkeersstructuren ingetekend. Door middel van een rode stippellijn is het zoekgebied voor de extra ontsluitingsweg weergegeven. Op basis van het geldende bestemmingsplan 'Noord' heeft dit gebied de bestemming verkeer. Planologisch is deze weg dus al mogelijk.



Kaart 10 Beoogde verkeersstructuur Noord III Bron: Bestemmingsplan (voorontwerp)

Noord IV (toekomst)

In 2020 heeft de raad op 1 oktober besloten om percelen gelegen binnen het gebied Noord IV, ten noordoosten van de kern van Meppel aan te wijzen. Meer specifiek is dit gebied gelegen te Meppel in de oksel van de A32 en de N371 tot aan de Arendsweg en de grens met de gemeente Westerveld. De locatie is aangeduid als toekomstig gebied bestemd voor bedrijventerrein, energielandschap, recreatie, natuur en water met bijbehorende voorzieningen, alle niet-agrarisch en nader uit te werken.



Kaart 11 Ligging Noord IV t.o.v. Noord I, II en III

Bron: <https://www.iccpmm.nl>

4. VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

Meppel ligt aan de autosnelweg A32. Net ten zuiden van Meppel, bij het knooppunt Lankhorst en ten oosten bij Meppel Oost, kan men via de A28 naar Zwolle en Groningen.

Meppel wordt doorkruist met waterpartijen die ook van grote invloed zijn op de infrastructuur van de wegen. Meppel heeft een relatief grote en goed bereikbare binnenhaven die een functie heeft voor een grote regio. De haven van Meppel werkt samen met die van Kampen en Zwolle. Meppel is via het water te bereiken voor schepen tot ongeveer 3000 ton en ligt aan het hoofdvaarwegennet. Het Meppelerdiep, de Drentsche Hoofdvaart en de Hoogeveense Vaart verbinden Meppel per schip met Zwartsluis, Assen en Hoogeveen. Aan de zuidgrens van Meppel is daar de Omgelegde Hoogeveense Vaart bij gekomen, om de beroepsvaart langs Meppel te leiden.

Het Meppelerdiep en de Drentsche Hoofdvaart liggen ten westen van Meppel en snijden de stad verticaal in tweeën, met name ook ter hoogte van de projectlocatie (zie paragraaf 4.3). Op vier plekken in Meppel is een oversteek over het Meppelerdiep mogelijk:

- Op de Handelsweg (tracé richting tankstation Joontjes (ad 3));
- Op de Ceintuurbaan vanuit het centrum (tracé Esso Ceintuurbaan (ad 2));
- Via de N375;
- Via de N371 ter hoogte van bedrijventerrein Noord III en de aansluiting op de A32.

Rondom de projectlocatie is de volgende van invloed zijnde hoofdinfrastructuur aanwezig: de rijksweg A32 en de provinciale weg N371. Beide worden hieronder kort omschreven in relatie tot de projectlocatie, evenals de lokale infrastructuur rondom de projectlocatie zelf.

4.1 Rijksweg A32

De rijksweg A32 loopt vanaf het knooppunt Lankhorst bij Meppel tot aan Wirdum in Friesland, waarna de N32 verder loopt tot aan de zuidkant van Leeuwarden. De gehele route is 66 kilometer lang.

Bij het knooppunt Lankhorst ten zuiden van Meppel takt de A32 af van de A28, die vanaf Zwolle in het zuiden komt, en afbuigt naar Hoogeveen in het oosten. De A32 loopt dan langs de oostzijde van Meppel en bedient deze plaats met 3 aansluitingen: 'Meppel-Zuid' (afrit 1 nabij Total Werkhorst (ad 7)), 'Meppel' (afrit 2 met verder oostwaarts de Tinq locatie (ad 8)) en 'Meppel-noord' (afrit 3). De projectlocatie ligt nog verder noordwaarts ter hoogte van afrit 4 'Havelte/Diever'. Tabel 9 geeft een jaaroverzicht van de verkeersintensiteiten per gemiddelde werkdag op de A32 ten noorden van het desbetreffende wegvak.

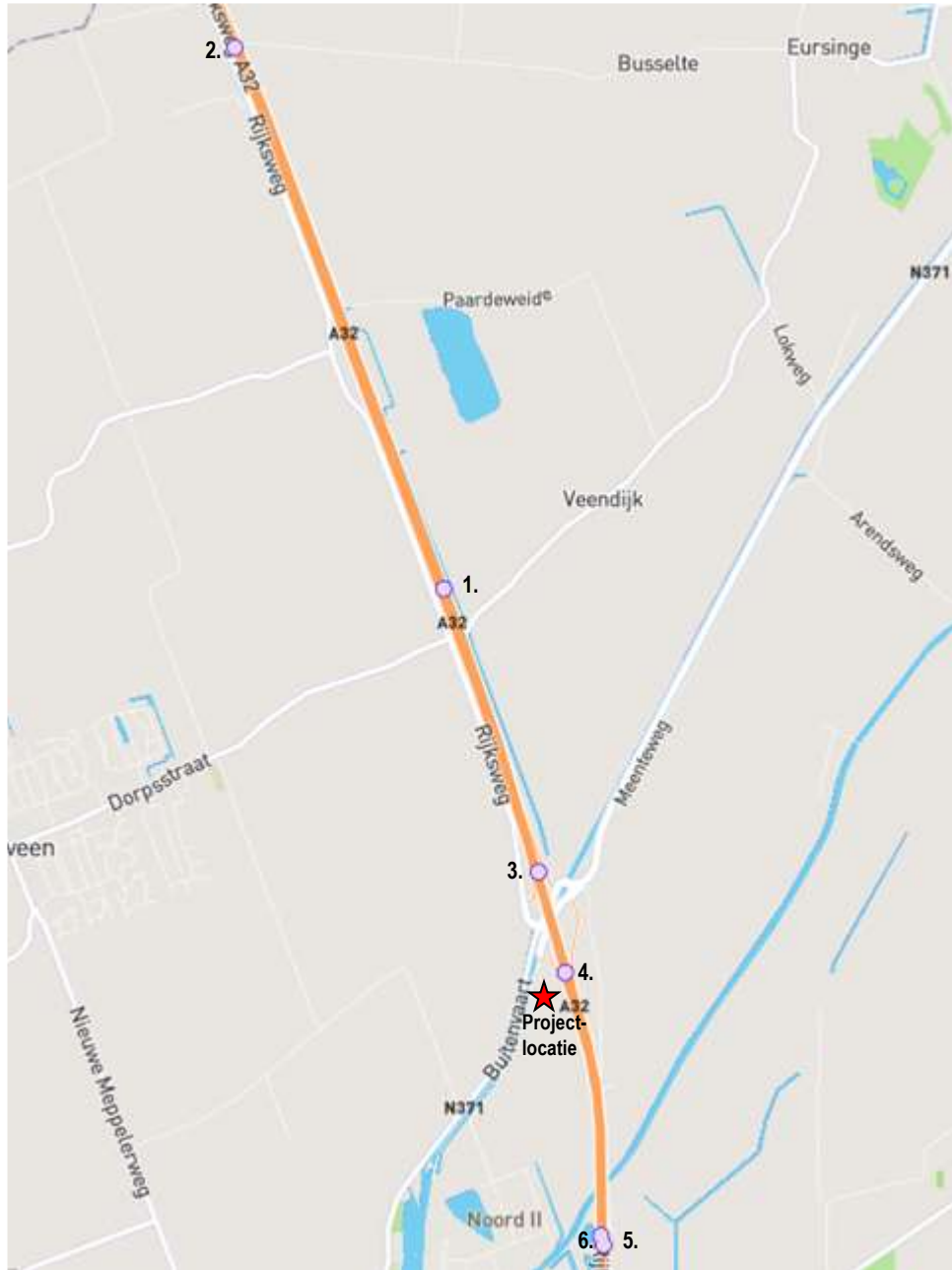
Telpunt	2011	2013 ^[5]	2014	2016	2017	2018	2019
☒ Lankhorst	48.000	48.200	49.000	53.000	54.400	57.100	57.300
⚡ Meppel-Zuid	44.200	45.200	45.000	48.200	50.200	53.300	52.000
⚡ Meppel	52.300	47.000	47.700	49.400	51.700	54.200	53.700
⚡ Meppel-Noord	43.400	39.400	42.000	43.700	44.400	46.800	45.900
⚡ Diever	37.300	37.900	41.000	38.100	41.400	45.400	42.400
⚡ Steenwijk-Zuid	34.400	34.600	34.100	37.700	35.900	37.300	38.700

Tabel 9 Verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag A32 2011-2019

Bron: Wegenwiki

Bij Rijkswaterstaat zijn tevens de verkeersintensiteiten per gemiddelde week- en werkdag in 2021 opgevraagd van de telpunten ten noorden, ten zuiden en ter hoogte van afrit 4. Kaart 12 geeft de ligging van de opgevraagde telpunten weer, waarbij het volgende wordt opgemerkt:

- Telpunt 1 en 2 betreft doorgaand verkeer per weghelft ten noorden van afrit 4 (Havelte/ Diever) en ten zuiden van afrit 5 (Steenwijk-zuid);
- Telpunt 3 en 4 betreft uitsluitend het doorgaande verkeer tussen de op- en afritten van afrit 4 (Havelte/ Diever) en dus exclusief in- en uitvoegend verkeer bij afrit 4;
- Telpunt 5 en 6 betreft doorgaand verkeer per weghelft ten zuiden van afrit 4 (Havelte/ Diever) en ten noorden van afrit 3 (Meppel-noord).



Kaart 12 Verkeerstelpunten rijksweg A32

Bron: NDW Rijkswaterstaat

Tabel 10 geeft de benaming van de opgevraagde telpunten uit kaart 9 weer.

1.	GEO2A_R_RWSTI362670	A32 northBound naar Heerenveen na afrit 4 ri afrit 5 thv hmp 14.8
2.	GEO2A_R_RWSTI362674	A32 southEastBound naar Meppel na afrit 5 ri afrit 4 thv hmp 17.6
3.	GEO2A_R_RWSTI362724	A32 northBound naar Heerenveen na afrit 4 ri afrit 5 thv hmp 13.4
4.	GEO2A_R_RWSTI362725	A32 southBound naar Meppel na afrit 4 ri afrit 3 thv hmp 12.9
5.	GEO2A_R_RWSTI362748	A32 northBound naar Heerenveen na afrit 3 ri afrit 4 thv hmp 11.6
6.	GEO2A_R_RWSTI362751	A32 southBound naar Meppel na afrit 4 ri afrit 3 thv hmp 11.6

Tabel 10 Benaming verkeerstelpunten rijksweg A32

Bron: NDW Rijkswaterstaat

Tabel 11 geeft een overzicht van de actuele (2021) verkeersintensiteiten per gemiddelde werk- en weekdag op de verkeerstelpunten als weergegeven in tabel 11 en kaart 9. Naast de verkeersintensiteiten is bovendien het percentage vrachtverkeer en percentage personenverkeer per wegvak meegenomen.

Telpunt 2021	Verkeersintensiteit per gemiddelde:		Personen- verkeer in %	Vracht in %
	Werkdag	Weekdag		
Telpunt 1	17.587	15.839	81,3	18,4%
Telpunt 2	17.287	15.629	80,5	19,4%
Vice versa	34.874	31.467		
Telpunt 3	16.129	14.584	81,3	18,4%
Telpunt 4	15.915	14.432	81,6	18,1%
Vice versa	32.044	29.016		
Telpunt 5	19.767	17.923	82,7	17,1%
Telpunt 6	16.612	17.856	83,1	16,7%
Vice versa	36.379	35.779		

Tabel 11 Verkeersintensiteiten 2021 verkeerstelpunten rijksweg A32

Bron: NDW Rijkswaterstaat

Uit tabel 11 mag voorzichtig geconcludeerd worden dat bij de noordelijke op- en afritten bij afrit 4 'Havelte/ Diever' dagelijks gemiddeld 2.451 motorvoertuigen in en uitvoegen (verschil tussen telpunt 1/2 en 3/4) en bij de zuidelijke op- en afritten 6.763 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag.

4.2 Provincialeweg N371

De N371 is een provinciale weg in de provincie Drenthe. De weg loopt vrijwel geheel in noordoostelijke richting van Meppel tot Assen. De N371 begint bij de aansluiting Havelte/ Diever ter hoogte van afrit 4 van de rijksweg A32 en dus ter hoogte van de projectlocatie. De N371 loopt vanaf de A32 in noordoostelijke richting en volgt over bijna de gehele lengte de oever van de Drentsche Hoofdvaart. Bij Assen eindigt de N371 op de aansluiting Assen-West van de rijksweg A28. De N371 is een gebiedsontsluitingsweg. Buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 80 km per uur.

5. VOLUMEPOTENTIEEL MOTORBRANDSTOFFEN

In hoofdstuk 5 is een volumepotentieelberekening gemaakt van de aanwezige vraag naar motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie. Vervolgens is de vraag naar motorbrandstoffen afgezet tegen het berekende aanbod in het onderzochte marktgebied van de projectlocatie (hoofdstuk 2).

5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied 2021/22 - 2035

In 2021/2022 beschikt het onderzochte marktgebied van de projectlocatie, zijnde de gemeente Meppel, in totaal over 34.764 inwoners en 15.714 particuliere huishoudens. Het totaal aantal geregistreerde personenwagens in het onderzochte marktgebied bedraagt in 2021 in totaal 17.295 stuks. Daarnaast staan er binnen het onderzochte marktgebied van de gemeente Meppel in totaal 1.658 gemotoriseerde kleine bedrijfswagens en 116 vrachtwagens geregistreerd. De kengetallen van het onderzochte marktgebied staan vermeld in tabel 8, hoofdstuk 3.2. Tot aan 2035 groeit volgens de Primos prognoses van ABF Research het aantal inwoners door naar 38.660 personen (een groei van 11,2%) en het aantal huishoudens naar 18.770 (een groei van 19,4%). Op basis van het gemiddeld aantal personenwagens per huishouden anno 2021 is een doorberekening gemaakt naar het aantal personenwagens anno 2035, wat dan neerkomt op 20.658 wagens.

Tabel 12 geeft een overzicht van het aanwezige bruto en netto volumepotentieel motorbrandstoffen per productsoort voor personenwagens en bedrijfswagens binnen het onderzochte marktgebied. Op basis van de ambities in het klimaatbeleid van de Nederlandse overheid is in tabel 12 gerekend met nagenoeg 100% fossiele brandstofwagens in de huidige markt anno 2021/2022, 90% fossiel en 10% in 2025, 80% fossiel en 20% nieuwe duurzame brandstoffen in 2030 (zie ook Bijlage II). Aanvullend is voor het jaar 2035 uitgegaan van een fictieve aanname van 70% fossiel en 30% nieuwe duurzame brandstoffen.

In tabel 12 is voor de categorie personenwagens voor de huidige markt uitgegaan van het feitelijke aandeel benzine wagens binnen de gemeente Meppel (bron:allegiffr.nl), zijnde 74,6%. Voor LPG is gerekend met een landelijk aandeel van 1,2% en het resterende aandeel is voor de huidige markt toegekend aan dieselwagens (24,2%). In dit onderzoek wordt er voorsnog van uitgegaan dat alle bedrijfswagens in 2021/2022 op diesel rijden. Bij gebrek aan prognoses is het aantal bedrijfswagens richting de toekomst gelijk gebleven. Gelet op de uitbreiding van bedrijventerrein is het wel aannemelijk dat ook het aantal bedrijfswagens verder toe zal nemen.

Toe- en afvloeiing motorbrandstoffen

Uit eerder onderzoek van het Ministerie van EZ blijkt dat er altijd sprake is van een grotere afvloeiing naar het omliggende wegennet (snelwegen, provinciale wegen binnen en buiten bebouwde kom) dan toevloeiing vanuit omliggende gebieden. Deze afvloeiing ligt doorgaans tussen de 30% en 40%, afhankelijk van het aantal snelwegen in en om de gemeente. Daarbij wordt opgemerkt dat de ervaring leert dat afvloeiing niet zozeer richting het rijkswegennet plaatsvindt, maar eerder naar stedelijke gebieden en/of gebieden waar relatief veel prijsconcurrentie is. Gelet op het regionale voorzieningenniveau van het onderzochte marktgebied wordt er vanuit gegaan dat het zogenaamde afvloeiende volume relatief laag is. Bovendien heeft het marktgebied een sterk verkeersaantrekkende werking van de economische regio (regionale bedrijventerreinen waar veel transport en werkverkeer van buiten het marktgebied naar toe stroomt).

Daarom is er in de berekeningen vanuit gegaan dat de gebruikelijke afvloeiing aan liters motorbrandstoffen (gemiddeld zo'n 30 tot 40%) evenredig gecompenseerd wordt door toevloeiing van liters motorbrandstof van buitenaf (inclusief truckdieselvolume en werkverkeer).

Brandstofsoort Jaar:	Volumepotentieel motorbrandstoffen gemeente Meppel 2021/22			
	2021 / 2022 (100% fossiel)	2025 (90% fossiel)	2030 (80% fossiel)	2035 (70% fossiel)
Benzines	10.441.190	9.986.595	9.552.164	8.730.030
Diesel pers.wagens	4.945.942	4.730.603	4.524.815	4.135.374
LPG	367.121	351.138	335.862	306.955
Duurzaam***	0	1.674.259	3.603.210	5.645.297
	----- +	----- +	----- +	----- +
Totaal pers.wagens	15.754.253	16.742.594	18.016.052	18.817.656
Diesel bestelwagens**	2.968.409	2.671.568	2.374.727	2.077.886
Truckdiesel**	2.320.000	2.088.000	1.856.000	1.624.000
Duurzaam***	0	528.841	1.057.682	1.586.523
	----- +	----- +	----- +	----- +
Totaal bedrijfswagens**	5.288.409	5.288.409	5.288.409	5.288.409
Volume excl. Truckdiesel	18.722.662	19.710.847	20.984.461	21.786.065
Bruto volume fossiel*	21.042.662	19.827.903	18.643.568	16.874.245
Bruto volume duurzaam*:	0	2.203.100	4.660.892	7.231.819
	----- +	----- +	----- +	----- +
Bruto volume totaal*	21.042.662	22.031.003	23.304.460	24.106.064

**Totaal bruto volumepotentieel fossiel en duurzaam = de totaal aanwezige vraag naar fossiele en nieuwe duurzame motorbrandstoffen op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen binnen marktgebied projectlocatie exclusief toe- en afvloeiing;*
***Bedrijfswagens berekend op basis van gelijkblijvend aantal 2021 tot en met 2035*
**** aandeel duurzame motorbrandstoffen personenwagens resp. bedrijfswagens*

Tabel 12 Volumepotentieel motorbrandstoffen marktgebied gemeente Meppel 2021/22 - 2035

De herkomst van de cijfers die gehanteerd zijn voor de berekening van het volumepotentieel in tabel 12, zijn:

- 'Binnenlandse doorzet motorbrandstoffen', bron: Bovag/Rai en CBS. Hoewel het verbruik voor iedere auto verschillend is, waardoor deze variabele moeilijk in te schatten is, kan op basis van doorzetcijfers en verdeling van het wagenpark bij benadering en op basis van gemiddelden een inschatting van het gemiddelde verbruik per type wagen gemaakt worden.
- 'Gemiddeld jaarkilometrage', bron Bovag/Rai en CBS. In de onderverdeling van het personenwagenpark naar benzine-, diesel- en LPG-wagens is per categorie gerekend met het gemiddeld aantal gereden kilometers per jaar.
- Verdeling wagenpark motorbrandstoffen consumentenmarkt, bron: CBS Statline en allecijfers.nl. Doordat het verbruik van benzinewagens anders is dan het verbruik van diesel- en LPG-wagens, is het van belang deze verdeling toe te passen in de volumepotentieelberekening;
- Klimaatakkoord deel C2 (zie bijlage II)

Wanneer de bevolkingscijfers inclusief het aantal personenwagens en bedrijfswagens (diesel) worden doorberekend naar het volumepotentieel motorbrandstoffen voor personen- en bedrijfswagens binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie anno 2021/22 (huidige markt), komt Bureau Star Line uit op een bruto aanwezig volumepotentieel van ruim 21 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis, waarvan ca. 15,7 miljoen liter motorbrandstof per jaar voor de personenwagenmarkt en ca. 5,3 miljoen liter motorbrandstof voor de geregistreerde bedrijfswagens en vrachtwagens binnen de gemeente Meppel. Hoewel nog behoorlijk marginaal, worden er ook nu al enkele liters duurzame motorbrandstoffen getankt. In tabel 12 is het actuele basisjaar 2021/22 echter nog op 'nul duurzaam' berekend, teneinde een helder overzicht te krijgen van de verhoudingen fossiel / duurzaam in de komende jaren. In de tabel is dan ook per jaar een berekening opgenomen voor het totale aandeel fossiel, totale aandeel duurzaam en bij elkaar opgeteld het totale volume motorbrandstoffen. Daarin zijn eveneens de groeiscenario's in aantallen personenwagens (tabel 8) verwerkt, waardoor per saldo het feitelijke volume fossiele motorbrandstoffen tot aan 2035 minder hard afneemt en tegen die tijd naar verwachting nog altijd een behoorlijk aandeel van het totale volume motorbrandstoffen voor haar rekening neemt.

5.2 Confrontatie vraag en aanbod motorbrandstoffen gemeente Meppel

Door het vergelijken van de vraag naar motorbrandstoffen (hoofdstuk 3 en 5.1) met het aanbod in motorbrandstoffen (hoofdstuk 2) is de marktpotentie voor de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie te bepalen. Uit de marktpotentie valt op te maken in hoeverre er in kwantitatieve zin ruimte is voor de vestiging van een nieuw verkooppunt voor motorbrandstof.

Het bruto aanwezige volumepotentieel motorbrandstoffen (vraag, tabel 12) binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie bedraagt in 2021/2022 (huidige markt) in totaal ca. 15,7 miljoen liter op jaarbasis voor de personenwagenmarkt en ca. 5,3 miljoen liter (diesel) voor de bedrijfswagenmarkt, waarvan ca. 2,3 miljoen liter uitsluitend truckdieselvolume. Het totale gewogen aanbod aan volumecapaciteit op de aanwezige tankstations (tabel 4) binnen het onderzochte marktgebied (inclusief beide rijkswegstations) bedraagt in 2021/2022 in totaal ca. 21,6 miljoen liter op jaarbasis voor de personenwagen- en deels (kleine) bedrijfswagenmarkt en 4,3 miljoen liter Truckdieselvolume. Tabel 13 geeft de resultaten van de marktconfrontatie tussen de bruto vraag en het bruto gewogen aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie anno 2021/2022 weer.

Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod motorbrandstoffen marktgebied 2021/22

2021/2022	Kleine wagens*	Truckdiesel	Totaal
Bruto volumepotentieel (vraag, tabel 12)	18.722.662	2.320.000	21.042.662
Bruto volumeclaim (aanbod, tabel 3)	19.200.000	4.300.000	23.500.000
	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Bruto Vraagoverschot	- 477.338 liter	- 1.980.000 liter	- 2.457.338 liter
<i>*personenwagens + kleine bedrijfswagens</i>			

Tabel 13 Marktconfrontatie bruto vraag & aanbod motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie totaal in liters/jaar 2021/22

De tabellen 14, 15 en 16 geven de resultaten van de marktconfrontatie tussen de bruto vraag en het bruto gewogen aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie anno 2025 (tabel 14), 2030 (tabel 15) en 2035 (tabel 16) weer.

Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod motorbrandstoffen marktgebied 2025

2025	Kleine wagens*	Truckdiesel	Totaal
Bruto volumepotentieel (vraag, tabel 12)	19.710.847	2.320.000	22.031.003
Bruto volumeclaim (aanbod, tabel 3)	19.200.000	4.300.000	23.500.000
	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Bruto Vraagoverschot	+ 510.847 liter	- 1.980.000 liter	- 1.468.997 liter
<i>*personenwagens + kleine bedrijfswagens</i>			

Tabel 14 Marktconfrontatie bruto vraag & aanbod motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie totaal in liters/jaar 2025

Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod motorbrandstoffen marktgebied 2030

2030	Kleine wagens*	Truckdiesel	Totaal
Bruto volumepotentieel (vraag, tabel 12)	20.984.461	2.320.000	23.304.460
Bruto volumeclaim (aanbod, tabel 3)	19.200.000	4.300.000	23.500.000
	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Bruto Vraagoverschot	+ 1.784.461 liter	- 1.980.000 liter	- 195.540 liter
<i>*personenwagens + kleine bedrijfswagens</i>			

Tabel 15 Marktconfrontatie bruto vraag & aanbod motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie totaal in liters/jaar 2030

Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod motorbrandstoffen marktgebied 2035

2035	Kleine wagens*	Truckdiesel	Totaal
Bruto volumepotentieel (vraag, tabel 12)	21.786.065	2.320.000	24.106.064
Bruto volumeclaim (aanbod, tabel 3)	19.200.000	4.300.000	23.500.000
	----- -/-	----- -/-	----- -/-
Bruto Vraagoverschot	+ 2.586.065 liter	- 1.980.000 liter	+ 606.064 liter
<i>*personenwagens + kleine bedrijfswagens</i>			

Tabel 16 Marktconfrontatie bruto vraag & aanbod motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie totaal in liters/jaar 2035

Wat betreft de truckdiesel markt wordt het volgende bij de tabellen 13 tot en met 16 opgemerkt:

- De markt voor truckdiesel lijkt gelijk te blijven, echter deze is bij gebrek aan prognoses gebaseerd op de actuele markt cijfers. Het is echter aannemelijk ervan uit te gaan dat het aantal geregistreerde bedrijfswagens binnen de gemeente Meppel de komende jaren toe zal nemen als gevolg van de uitbreidingsplannen voor in ieder geval Noord III en op langere termijn mogelijk ook Noord IV;
- Het aanbodoverschot voor truckdiesel komt met name door de hoeveelheid aanwezige truckdieselpompen bij Joontjes (ad 3). Inzake deze locatie dient er echter, als gevolg van ligging en omvang, rekening mee gehouden te worden dat dit station ook relatief veel toestromend truckdieselverkeer uit de wijde regio van brandstoffen voorziet (dus toevloeiing van buiten gemeente Meppel).

6 SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In dit onderzoek is vanuit meerdere invalshoeken bestudeerd in welke mate de vestiging van een tankstation op de projectlocatie van invloed zal zijn op het omliggende marktgebied voor motorbrandstoffen, zowel in **kwantitatieve** als in **kwalitatieve** zin. Daarbij is onderscheid gemaakt in meerdere potentiële doelgroepen van de projectlocatie, namelijk:

- a. Doorgaand verkeer op de rijksweg A32 dat goedkoper en/of duurzamer wil tanken maar dit wel zo dicht mogelijk bij de snelweg wil doen;
- b. Lokaal verkeer gemeente Meppel, met name verkeer vanaf de bedrijventerreinen Noord.

6.1 Conclusies invloed projectlocatie in kwalitatieve zin

Bij de bepaling van de invloed van de projectlocatie in **kwantitatieve** zin, wordt de invloed uitgedrukt in aantallen liters op jaarbasis. Op basis van de marktconfrontatie tussen vraag en aanbod mogen de volgende conclusies getrokken worden:

- Binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie is in kwantitatieve zin sprake van een actueel gering aanbodoverschot van bijna 500.000 liter op jaarbasis voor de personenwagenmarkt en kleine bedrijfswagenmarkt (totale markt excl. truckdiesel). Dit geringe aanbodoverschot wordt tot 2025 omgezet naar een gering vraagoverschot van ca. 500.000 liter op jaarbasis. Richting 2030 en 2035 neemt dit vraagoverschot voor de personen- en kleine bedrijfswagens verder toe naar bijna 1,8 miljoen liter in 2030 en bijna 2,6 miljoen liter in 2035;
- Naast het feit dat de totale vraag naar motorbrandstoffen tot aan zeker 2035 groeit in met name de kleine wagenmarkt, groeit in diezelfde periode ook de vraag naar duurzame motorbrandstoffen. Het is nog niet bekend in welke samenstelling en verhouding dit zal zijn, echter door het ontmoedigingsbeleid van fossiele brandstoffen door de overheid, zal de vraag naar elektrisch laden, waterstof en duurzame varianten als CNG, LNG, HVO en andere hernieuwbare motorbrandstoffen de komende jaren zeker toenemen. Die groei in duurzame motorbrandstoffen is berekend op circa 2,2 miljoen liter in 2025 en groeit verder door naar ca. 7,2 miljoen liter in 2035. Naar de toekomst toe is het niet raadzaam daar nu reeds een marktconfrontatie op los te laten. Immers, de verschuivingen in het brandstofaanbod op basis van de duurzame doelstellingen van het kabinet, heeft uiteraard ook gevolgen voor de aanbieders in de markt. Tankstations die meegroeien in het aanbod door nu reeds, of op termijn duurzame motorbrandstoffen aan te bieden, zullen uiteindelijk ook een deel van de vraag naar duurzame motorbrandstoffen opvangen. Tankstations die daar in achterblijven - bijvoorbeeld de meer kleinere tankstations voor wie enerzijds dergelijke investeringen in verhouding te groot zijn en voor wie anderzijds de doelgroep voor duurzame motorbrandstoffen minder in het directe bereik liggen – zullen daar op termijn mogelijk meer negatieve volume-effecten van hebben dan tankstations met een groot bereik voor duurzame motorbrandstoffen, zoals locaties langs of nabij snelwegen, bedrijventerreinen met veel vrachtverkeer en locaties in stedelijke agglomeraties. Bovendien zullen geleidelijk aan ook steeds meer elektrische laadpalen op andere locaties dan tankstations geplaatst worden (denk aan thuis opladen, laden op werklocaties, hotels, rondom voorzieningen en winkelcentra etc.). De vraag naar fossiele motorbrandstoffen neemt geleidelijk aan dus af, maar hetzelfde geldt dus ook voor het aanbod daarin.

Anno 2022 is het dan ook zeer raadzaam om op strategisch goed bereikbare locaties met een groot verkeersbereik, zoals de projectlocatie, nu reeds te voorzien in een duurzame alternatieven naast het reguliere fossiele aanbod.

6.2 Conclusies invloed projectlocatie op rijksweglocaties A32

Door de situering van de projectlocatie direct nabij de op- en afrit 4 'Havelte/Diever' van de rijksweg A32, mag ervan uitgegaan worden dat een essentieel deel van het totaal te realiseren volume op de projectlocatie afkomstig zal zijn van doorgaand verkeer op de A32. Doordat de tankstations buiten de snelwegen doorgaans lagere pomprijzen hanteren dan de rijksweglocaties, is de afzet getankte liters langs de rijksweg de afgelopen jaren steeds verder verplaatst naar tankstations aan het onderliggende wegennet, mits goed bereikbaar en zichtbaar vanaf de snelweg. In welke mate de projectlocatie volume van de rijksweg A32 af haalt, zal dus afhangen van factoren als: bereikbaarheid, ontsluiting terug de rijksweg op, zichtbaarheid, prijs, merk (met name voor 'gestuurde' liters) en voorzieningenniveau. Concurrentie langs het tracé van de A32 ligt met name bij beide onderzochte rijkswegstations. Beide rijkswegstations vertegenwoordigen op dit moment sterke A-merken (Esso en BP) met over het algemeen relatief veel gestuurde kaartliters (leasewagens, merkgebonden kaartliters). Bovendien is bij beide rijkswegstations een laadplein van Fastned gevestigd. Reden voor doorgaand verkeer om van de rijksweg af te rijden richting projectlocatie zal dan ook vooral prijs en/of merk gerelateerd zijn; volume dat nu ook doorgaans niet bij de rijkswegstations getankt wordt. Vergelijkbare concurrentie kunnen zowel de onderzoekslocatie als beide rijkswegstations echter wel verwachten vanuit Steenwijk, waar Fieten Olie op bedrijventerrein Eeserwold een vergelijkbaar tankstationconcept met waterstof wil realiseren ter hoogte van afrit 6 'Steenwijk'. Fieten Olie staat naast innovatief op gebied van duurzame motorbrandstoffen ook bekend om haar scherpe prijzen aan de pomp. De desbetreffende locatie ligt echter op meer dan 10 kilometer van de projectlocatie hetgeen op ruim voldoende afstand is. De projectlocatie onderscheidt zich van beide rijksweglocaties door het aanbieden van duurzame motorbrandstoffen en zal daarmee gaan voorzien in de nieuwe vraag naar motorbrandstoffen.

6.3 Conclusies invloed projectlocatie in kwalitatieve zin

Naast het aantal liters is het zeker ook belangrijk te kijken naar de diversiteit van de onderzochte tanklocaties binnen het onderzochte marktgebied en de waarde die de projectlocatie daar eventueel aan kan toevoegen. Samenvattend kunnen de volgende kwalitatieve conclusies uit het onderzochte marktgebied getrokken worden:

- Van de 11 onderzochte tankstations zijn er met uitzondering van de rijksweglocaties in totaal 9 binnen de gemeente Meppel gevestigd. Daarvan zijn 4 tankstations onbemand en 5 locaties bemand. Het verschil in pomprijzen onderscheidt de onbemande pompen echter niet van de bemande pompen. Wel zijn 3 van de 4 onbemande pompen lokaal gevestigd op de bedrijventerreinen en is 1 locatie gevestigd langs de provinciale weg buiten de bebouwde kom. De onbemande pompen op de bedrijventerreinen in Meppel opereren alle drie onder de vlag van Tamoil Express.
- Van de 9 onderzochte tanklocaties binnen de gemeente Meppel heeft alleen Joontjes aparte opstelplaatsen voor truckdiesel en biedt de locatie ook als enige duurzame brandstoffen aan (CNG). De overige 8 onderzochte tankstations voorzien uitsluitend in het aanbod van fossiele motorbrandstoffen. De projectlocatie zal in deze steeds meer in een behoefte kunnen gaan voorzien;

- Binnen het onderzochte marktgebied zijn diverse merken op alle niveaus (A-merken, B-merken, prijsmerken en eigen merk) goed vertegenwoordigd. Het aanbod aan duurzame motorbrandstoffen is echter nog sterk ondervertegenwoordigd. Nieuwe aanbieders van tankstations specifiek gericht op het aanbod van (onder andere) duurzame motorbrandstoffen zijn niet binnen het onderzochte marktgebied aangetroffen, anders dan de verkoop van CNG bij Joontjes. Hier is zeker naar de toekomst toe dus nog een behoorlijke slag te slaan en daarin kan de projectlocatie een leidende rol vervullen. De projectlocatie is bij uitstek gunstig gelegen om in te spelen op de markt van duurzame motorbrandstoffen. Door de ligging onder aan de rijksweg A32 en de N371 is een groot regionaal bereik aanwezig hetgeen automobilisten, bedrijven en transporteurs in de wijde regio ertoe aan kan zetten sneller over te gaan op duurzame brandstoffen. Een goed bereikbaar netwerk en voldoende aanbod is immers een essentieel onderdeel voor het succesvol verduurzamen van de markt;
- Wel zijn binnen de gemeente Meppel meerdere aanbieders van elektrische oplaadpunten aanwezig (zoals Allego Charging, Vattenfall, EVBox), echter niet bij de tankstations. De laadpunten zijn vooral geconcentreerd in en om het centrumgebied en binnen woonwijken (privé locaties) van Meppel en in aanzienlijk mindere mate op de bedrijventerreinen;
- Qua spreiding valt het op dat 6 van de 9 aanwezige tankstations vooral in het centrum en gebied ten oosten van het centrum van Meppel gevestigd zijn. Een hoge concentratie van tankstations in een specifiek deelgebied van de stad dus. Zeker voor het aanbod van fossiele motorbrandstoffen zou dit ter plaatse kunnen leiden tot een overaanbod, als dat niet nu reeds het geval is. Gelet op de uitbreidingen in het noordoosten en noorden van Meppel en in relatie tot de spreiding van het tankstationnetwerk in Meppel, is de vestiging van een tankstation op de beoogde projectlocatie wenselijk. Wel is daar de goede bereikbaarheid van de projectlocatie in combinatie met een goed voorzieningenaanbod van cruciaal belang, teneinde de diverse doelgroepen binnen de gemeente Meppel te kunnen bereiken en naar de locatie toe te trekken;
- Gelet op de huidige complexe wegenstructuur van Meppel (met name de belemmeringen op gebied van spoor en water) zullen de meeste tankstations vanuit de stad Meppel ook in kwalitatieve zin relatief weinig last hebben van de komst van een tankstation op de projectlocatie. De projectlocatie zal zich voor de fossiele brandstoffen primair richten op bestemmingsverkeer en bedrijven op de bedrijventerreinen Noord, de woongebieden noordoost en op doorgaand verkeer A32. Voor het duurzame aanbod aan motorbrandstoffen zal de projectlocatie – op termijn - wel verkeer vanuit heel Meppel en omgeving trekken omdat het aanbod in nieuwe brandstoffen nog minimaal is.

Zowel in kwantitatieve zin als kwalitatieve zin is er – zeker op termijn - behoefte aan het beoogde tankstation op de projectlocatie. Hoewel de huidige markt binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie anno 2021/2022 op gebied van fossiele brandstoffen in kwantitatieve zin verzadigd is, treedt er op korte termijn wel al een vraagoverschot naar motorbrandstoffen op in de sector personenwagens en kleine bedrijfswagens die geleidelijk aan met de groei van Meppel steeds verder toeneemt. Met name ook in de duurzame sector zal de vraag steeds verder toenemen, terwijl het aanbod op dit moment minimaal is. De projectlocatie kan zeker in die behoefte voldoen zonder dat de huidige markt van motorbrandstoffen daardoor duurzaam ontwricht wordt.

BIJLAGE I: INFORMATIEBRONNEN

- "Mobiliteit in Cijfers Auto's 2021 – 2022" door Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit d.d. september 2021;
- Site: <https://www.rabobank.nl/kennis/s011114493-aantal-tankstations-neemt-af-en-vorm-verandert>;
- CBS Statline 2017: gemeente Meppel;
- <https://allecijfers.nl/gemeente/meppel/>;
- www.unitedconsumers.nl;
- <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80416ned/table>;
- <https://opwegmetwaterstof.nl/tanklocaties/>;
- <https://www.dcbenergy.nl/dcb-energy/assen>;
- <https://www.tankpro.nl/elektrificatie/2021/03/15/fieten-olie-wil-aantal-waterstoftankstations-in-nederland-fors-uitbreiden/>
- <https://waterstofeaserwold.nl>
- <https://www.tankpro.nl/elektrificatie/2021/09/29/eerste-van-reeks-drentse-waterstofvulpunten-geopend-in-assen/>
- [https://www.wegenwiki.nl/A32_\(Nederland\)](https://www.wegenwiki.nl/A32_(Nederland));
- [https://www.wegenwiki.nl/N371_\(Nederland\)](https://www.wegenwiki.nl/N371_(Nederland));
- <https://meppel.incijfers.nl/dashboard>
- 'Beeldkwaliteitsplan Nieuwveense Landen Meppel' in opdracht van: Gemeente Meppel, opgesteld door: buro MA.AN Zwolle d.d. 27 mei 2021;
- 'Nieuwveense Landen Actualisatie Stedenbouwkundig Plan' in opdracht van: Gemeente Meppel, opgesteld door: buro MA.AN Zwolle d.d. 7 November 2017;
- 'Bestemmingsplan: Bedrijventerrein Meppel - Noord III, Status: voorontwerp IMRO-idn: NL.IMRO.0119.NoordIII-BPA1;
- <https://www.aardgasrijder.be/wat-is-het-verschil-tussen-lpg-cng-en-lng/>;
- <https://www.gpgrootbrandstoffen.nl/brandstoffen/gasvormige-brandstof/wat-is-lng/>
- <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/elektrische-autos/waterstofauto-hoe-werkt-het>;
- <https://www.nationaalngplatform.nl/waar-kunnen-trucks-lng-tanken/>

BIJLAGE II: ONTWIKKELINGEN DUURZAME MOTORBRANDSTOFFEN

Uit het Klimaatakkoord , deel C2 inzake Mobiliteit is de volgende tekst overgenomen:

“De ontwikkelingen in de mobiliteitssector voltrekken zich via uiteenlopende patronen en in verschillende snelheden. Hoe het toekomstbeeld eruit gaat zien is niet met zekerheid te voorspellen. Wel is zeker dat mobiliteit schoner, slimmer en anders zal zijn dan in het verleden. De rode draden zijn in onderstaand schema in het klimaatbeleid samengevat.

	2019-2030	2030-2050
Schooner (modaliteiten)	Elektrische personenauto's worden concurrerend (rond 2025). Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt verder uitgerold, incl. eventuele netaanpassingen.	Zero-emissie is de norm; zelfrijdende voertuigen breken door.
	Snelle groei van elektrische bestelbusjes, OV-bussen en lichte vrachtauto's (in 2025 zero-emissie milieuzones in veel binnensteden).	Zero-emissie is de norm; zelfrijdende voertuigen breken door.
	Ook voor zwaar wegvervoer komen er steeds meer elektrische alternatieven (batterij elektrisch en waterstof) in gebruik. Tijdelijk gebruikt zwaar wegvervoer duurzame en synthetische biofuels/biokerosine/bioLNG als overgangsbeleid naar zero-emissie energiedragers. Duurzame biobrandstoffen bij voorkeur voor modaliteiten waarvoor nog geen alternatieven voor handen zijn (scheepvaart en luchtvaart). Ook: opkomst elektrisch (incl. waterstof); aanpassing laad- en tankinfrastructuur	Zero-emissie wordt dominant (waterstof elektrisch) en norm in vrachtverkeer; zelfrijdende voertuigen breken door; elektrisch en synthetische brandstoffen vormen hybride standaarden.
Slimmer	Personenvervoer: zero-emissie-modaliteiten worden steeds aantrekkelijker en sluiten steeds beter op elkaar aan. 'Slim laden' wordt een standaard voor elektrische voertuigen en daarmee onderdeel van het elektriciteitssysteem. Informatiesystemen bepalen steeds vaker reisgedrag. In de ruimtelijke ordening worden duurzaamheids- en bereikbaarheidscriteria zwaarwegend.	Dominant: schone mobiliteit is een dienst; vervoersmiddelen zijn laagdrempelig toegankelijk, eigen bezit (vooral in stedelijke gebieden) minder noodzakelijk en aantrekkelijk. Mobiliteitscriteria mede-structurend voor ruimtelijke inrichting. Steden zijn ingericht op optimale bereikbaarheid, met bijzondere aandacht voorlopen, fietsen en OV.
	Logistiek: stedelijke zero-emissie milieuzones nemen grote vlucht, evenals bundeling van toeleverende vervoerstromen naar en binnen stedelijke regio's door ketenregie en innovatieve logistieke systemen.	Ketenregie en innovatieve zero-emission-concepten zijn de norm
Anders	Personenvervoer: reisgedrag meer contextafhankelijk. Vaker gecombineerde vervoerssystemen met grotere rol voor OV en fiets. Meer thuiswerken en teleconfereren.	Digitale innovaties en zelfrijdende auto's leiden tot geheel nieuw en moeilijk voorspelbaar mobiliteitsgedrag.
	Logistiek: grotere rol voor multimodale hubs	Multimodale hubs hebben centrale scharnierfunctie in logistieke ketens.

Centraal in de vergroening van de mobiliteitssector staat de beweging naar het gebruik van meer duurzame energie voor alle transportmodaliteiten op weg, water en in de lucht. Naast een gedragsverandering in onze personenmobiliteit die moet leiden tot minder kilometers, meer deelauto's, meer fietsen en OV, is het nodig dat er zo snel mogelijk een transitie plaatsvindt naar 0 % fossiele brandstoffen in het vervoer.

Dit vraagt om inzet op batterij (hernieuwbaar) elektrisch, groene waterstof, zonne-energie, hernieuwbare brandstoffen zoals Power-to-X en synthetische brandstoffen en duurzame biobrandstoffen. In de strategie voor het verduurzamen van de verschillende vervoersmiddelen ligt de prioritering op elektrificeren en is de inzet van hernieuwbare brandstoffen een middel om tijdig de emissiereducties te bereiken. De hoop en verwachting is dat de elektrificering van het personenvervoer en korte afstandstransport zich sterk zal versnellen de komende jaren, waardoor de emissiereducties op deze wijze gerealiseerd kunnen worden.

Waterstof en elektrisch rijden

De ontwikkeling van waterstof is belangrijk als energiedrager in de mobiliteit, zeker voor het zware transport. Afhankelijk van de marktontwikkelingen zijn aanvullende maatregelen nodig. Binnen het personenvervoer wordt uitgegaan van 15.000 brandstofcel-voertuigen (FCEV = Fuel Cell Electric Vehicles) in 2025, mogelijk doorgroeiend naar 300.000 voertuigen in 2030.

Streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030

Het streven van het kabinet is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Denk daarbij aan waterstof- en elektrische auto's. Deze auto's stoten bij het rijden geen broeikasgassen uit, houden onze lucht schoon en brengen minder geluidsoverlast met zich mee. Een nieuwe auto gaat in Nederland gemiddeld bijna 18 jaar mee. En de randvoorwaarden moeten op orde zijn: het laden van je elektrische auto moet even makkelijk zijn als opladen van je mobiele telefoon. Dat geldt ook voor waterstof.”

BIJLAGE III: TANKSTATIONS ONDERZocht MARKTGEBIED

Onderzochte tankstations gemeente Meppel

1. Tamoil Express, Rabroekenweg 2, 7942 JE Meppel

Type en ligging station:	onbemand, bedrijventerrein Meppel noord
Brandstoffen:	benzine, diesel, Neste Renewable diesel
Voorterrein:	1 dubbelzijdig pompeiland met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Openingstijden:	24/7
Afstand projectlocatie:	4,6 km. (5 min. rijden)
Infrastructuur:	lokale weg bedrijventerrein



Foto 1 Tamoil Express Rabroekenweg Meppel

Bron: Google Maps

2. Esso, Ceintuurbaan 100-104, 7941 LX Meppel

Type en ligging station:	bemand, ring rondom centrum
Brandstoffen:	benzine, diesel, LPG
Voorterrein:	3 dubbelzijdige en 2 enkelzijdige pompeilanden met 8 opstelplaatsen, waarvan 2 LPG
Extra voorzieningen:	shop (Spar), autobedrijf Broekhuis
Openingstijden:	ma-vrij: 6-21, zat.: 7-21, zondag 8-21 uur
Afstand projectlocatie:	4,4 km. (5 min. rijden)
Infrastructuur:	doorgaand verkeer, volledige cross-over



Foto 2 Esso Ceintuurbaan Meppel

Bron: Google Maps

3. Joontjes Tankservice, Setheweg 2, 7942 LB Meppel

Type en ligging station:	bemand, bedrijventerrein Meppel-west
Brandstoffen:	benzine, diesel, AdBlue, LPG, CNG
Voorterrein:	6 dubbelzijdige pompeilanden met 12 opstelplaatsen voor personenwagens, truckdieseiland met 10 opstelplaatsen waarvan 2 voor CNG.
Extra voorzieningen:	grote shop met bakery, carwash (wasstraat, wasboxen, stofzuigplein),
Openingstijden:	shop: ma-vrij: 6-20, zat.: 7-20, zondag 8-20 uur, tanken 24/7
Afstand projectlocatie:	5 km. (6 min. rijden)
Infrastructuur:	doorgaand verkeer bedrijventerrein richting N375



Foto 3 Joontjes Setheweg Meppel

Bron: Google Maps

4. Tamoil Express, Groeneveld 1A, 7942 JW Meppel

Type en ligging station:	onbemand, bedrijventerrein Meppel-west
Brandstoffen:	benzine, diesel
Voorterrein:	2 dubbelzijdige pompeilanden met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Openingstijden:	24/7
Afstand projectlocatie:	4,9 km. (7 min. rijden)
Infrastructuur:	lokale weg bedrijventerrein



Foto 4 Tamoil Express Groeneveld Meppel

Bron: Google Maps

5. Tamoil Express, Industrieweg 3, 7944 HT Meppel

Type en ligging station:	onbemand, bedrijventerrein centrum-zuid
Brandstoffen:	benzine, diesel
Voorterrein:	1 dubbelzijdig pompeilanden met 2 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	autobedrijf Van Wieren
Openingstijden:	24/7
Afstand projectlocatie:	7,3 km. (8 min. rijden)
Infrastructuur:	lokale weg bedrijventerrein



Foto 5 Tamoil Express Industrieweg Meppel

Bron: Google Maps

6. Total, Burgemeester Knopperslaan 31, 7941 KM Meppel

Type en ligging station:	bemand, ring rondom centrum
Brandstoffen:	benzine, diesel, LPG
Voorterrein:	2 dubbelzijdige pompeilanden met 4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, aanhangwagenverhuur
Openingstijden:	ma-vrij: 7-23, zat.: 7:30-23, zondag 8-23 uur
Afstand projectlocatie:	4,9 km. (5 min. rijden)
Infrastructuur:	doorgaand verkeer, volledige cross-over, lastige kruising



Foto 6 Total Burg. Knopperslaan Meppel

Bron: Google Maps

7. Total, Werkhorst 60, 7944 AV Meppel

Type en ligging station:	bemand, tangent Meppel-zuid
Brandstoffen:	benzine, diesel, LPG
Voorterrein:	3 dubbelzijdige pompeilanden met 6 opstelplaatsen, waarvan 2 LPG
Extra voorzieningen:	shop, carwash, aanhangwagenverhuur
Openingstijden:	ma-vrij: 7-21, zat.: 8-21, zondag 9-21 uur
Afstand projectlocatie:	6,1 km. (5 min. rijden)
Infrastructuur:	uitvallend Meppel richting A32 'Meppel-Zuid', volledige cross-over



Foto 7 Total Werkhorst Meppel

Bron: Google Maps

8. Tinq, Hoogeveenseweg 44, 7943 KA Meppel

Type en ligging station:	onbemand, indirect aan provincialeweg N851
Brandstoffen:	benzine, diesel
Voorterrein:	3 dubbelzijdige pompeilanden met 6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Openingstijden:	24/7
Afstand projectlocatie:	5,4 km. (6 min. rijden)
Infrastructuur:	buiten bebouwde kom, volledige cross-over via rotonde met N851



Foto 8 Tinq Hoogeveenseweg Meppel

Bron: Google Maps

9. Esso 'Paardeweide', Rijksweg A32 OZ 1, 7973 KT Havelte

Type en ligging station:	bemand, rijksweg richting noord
Brandstoffen:	benzine, diesel, LPG
Voorterrein:	3 dubbelzijdige pompeilanden met 8 opstelplaatsen voor personenwagens (incl. 2 LPG) en 2 opstelplaatsen truckdiesel
Extra voorzieningen:	shop, Fastned met 4 elektrische laadplekken
Openingstijden:	shop: ma-vrij: 5:30-21, zat.: 6:30-21, zondag 7:30-21 uur
Afstand projectlocatie:	8,8 km. (7 min. rijden)
Infrastructuur:	stroomweg, geen cross-over



Foto 9 Esso Rijksweg A32 oostzijde Havelte

Bron: Google Maps

10. BP 'Bovenboer', Rijksweg Westzijde 1, 7973 KT Darp

Type en ligging station:	bemand, rijksweg richting zuid
Brandstoffen:	benzine, diesel, AdBlue, LPG
Voorterrein:	3 dubbelzijdige pompeilanden met 8 opstelplaatsen voor personenwagens (incl. 2 LPG) en 2 opstelplaatsen truckdiesel
Extra voorzieningen:	shop, Fastned met 4 elektrische laadplekken
Openingstijden:	shop: ma-vrij: 6-21, zat.: 7-21, zondag 8-21 uur
Afstand projectlocatie:	3,8 km. (5 min. rijden)
Infrastructuur:	stroomweg, geen cross-over



Foto 10 BP Rijksweg A32 westzijde Darp

Bron: Google Maps

11. Tank-Service-Station Nijeveen, Nijverheidsweg 11-13, 7948 NE Nijeveen

Type en ligging station:	bemand, lokaal bedrijventerrein dorp
Brandstoffen:	benzine, diesel
Voorterrein:	1 dubbelzijdig pompeiland met 2 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, carwash
Openingstijden:	ma-zondag 5-20 uur (betaalzuil 24/7)
Afstand projectlocatie:	6,3 km. (8 min. rijden)
Infrastructuur:	lokale weg bedrijventerrein



Foto 11 Tank-Service Nijeveen

Bron: Google Maps