

Tankstation Händellaan 37

Onderzoek naar de effecten van het 'programma Chopinplein'



Opdrachtgeefster:
Gemeente Culemborg

bzo.rap.011.0902v1

20-10-2011

BZO Tankstation Den Haag
Auteur W.H. Alzerda Winkel

STATUS: definitief

De in dit rapport gegeven prognoses zijn zo objectief mogelijke schattingen die echter mede zijn gebaseerd op de (subjectieve) waardering en interpretatie van de onderliggende factoren en hun onderlinge samenhang. Aan deze prognoses mag dan ook geen absolute waarde worden toegekend en BZO Tankstations kan op generlei wijze aansprakelijk worden gehouden indien deze prognoses in de praktijk niet blijken te worden gerealiseerd. De inhoud van dit rapport heeft een geldigheidsduur van zes maanden, tenzij er sprake is van ingrijpende economische, ruimtelijke of andersoortige wijziging van omstandigheden, dit ter enkele beoordeling van ondergetekende.

W.H. Alzerda Winkel
Den Haag, 20 oktober 2011

Inleiding

De gemeente Culemborg werkt samen met een aantal andere belanghebbenden, aan een project dat er op gericht is het winkelgebied rond het Chopinplein een forse kwaliteitsimpuls te geven. Het voornemen is om het winkelfront 'om te klappen' richting de huidige parkeerplaats aan de Vivaldistraat. Het Chopinplein verliest daarbij de verkeersvoerende functie en wordt grotendeels overbouwd ten behoeve van de uitbreiding van de supermarkt (Coöp) in dit buurtwinkelcentrum.

Aan het Chopinplein (feitelijk de Händellaan 37) is een tankstation gevestigd dat wordt geëxploiteerd onder de vlag van 'City'. Het betreft hier een 'Company Owned / Dealer Operated' tankstation van Kuwait Petroleum Maatschappij NL (Q8) te Rotterdam. Naar aanleiding van de ontwikkelingsplannen en in het bijzonder het opheffen van de verkeersvoerende functie van het Chopinplein, claimt Q8 in de toekomst omzetschade te lijden.

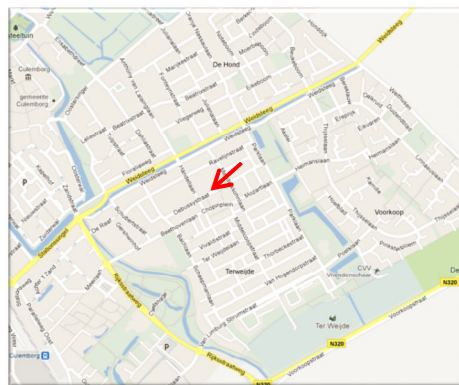
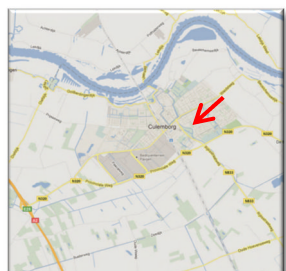
De gemeente Culemborg heeft BZO Tankstations verzocht een onderzoek uit te voeren naar de vraag in hoeverre redelijkerwijs moet worden verwacht of en zo ja, in welke mate (indicatief), dit tankstation schade zal leiden van de voorgenomen ontwikkeling.

Dit onderzoek zal zich derhalve concentreren op de bedrijfseconomische aspecten van de claim van Q8. De juridisch gegrondheid en haalbaarheid van de claim blijven daarbij buiten beschouwing.

1 Tankstation 'City' Handellaan 37 / Algemeen

1.1 Kerngegevens

- Ligging
De tankstationlocatie ligt centraal in de wijk Terwijde, aan zuidoostzijde van Culemborg.



- Kadastrale aanduiding:
Gemeente Culemborg, Sectie K, nr 151
Eigendom: Kuwait Petroleum (Nederland) B.V. te Rotterdam (14-09-2011)
- Grootte: 1.191 m²
- Foto impressie (september 2011)



1.2 Beschrijving en typering tankstation

Het tankstation bestaat uit:

- een met luifeloverkapping overdekte 'fore court';
- twee dubbelzijdig toegankelijke pompeilanden in tandemopstelling;
- een winkelruimte (geschat vloeroppervlakte van circa 40 m²);
- een werkplaats / Quick Service ruimte;
- een carwash ('roll over'; geen 'drive through');
- verhuur aanhangwagens

Het tankstation c.a. maakt een verouderde en matig verzorgde en onderhouden indruk en voldoet voor wat betreft uitstraling niet aan de eisen die aan een modern tankstation worden gesteld. De verkoop van motorbrandstoffen bestaat uit drie producten: Euro95, Super en Diesel. In de tamelijk kleine en –naar hedendaagse maatstaven- verouderde shop wordt een beperkt assortiment gevoerd. Het tankstation is geopend van:

7:00 - 20:00 (ma-vr.)

7:30 - 19:30 (za.)

9:00 - 18:00 (zo.)

Typering¹

In de motorbrandstoffenbranche worden in het algemeen drie hoofdtypen tankstations onderscheiden:

- Buurtstations gelegen binnen de bebouwde kom of op een bedrijventerrein.
- Tangentstations gelegen langs een N-weg of een gemeentelijke doorgaande in- of uitvalsweg; indien binnen de bebouwde kom aan een doorgaande weg die de directe verbinding vormt met het hoofd- of provinciale wegennet.
- Snelwegstations gelegen langs de autosnelweg (wegen met A- en/of E aanduiding).

Het tankstation aan de Händellaan kan worden gekwalificeerd als een typisch buurtstation. Bij een dergelijk type tankstation past het volgende profiel:

- Er is sprake van een relatief grote persoonlijke binding met de klant en een hoofdzakelijk vast klanten bestand.
- Het klantbezoek is doorgaans doelgericht (weinig impulsieve 'toevalsklanten').
- De shop is klein en het assortiment hoofdzakelijk autogericht.
- Er is sprake van een binnengemeentelijke verzorgingsfunctie met radiale autobewegingen.
- Het belang van een zichtlocatie is gering.

Het tankstation wordt geëxploiteerd door de eenmanszaak Tankstation City² gevestigd te Culemborg. Er is daarmee sprake van een zogeheten 'Company Owned, Dealer Operated' (CODO) tankstation.

¹ Vergelijkbaar: WOZ Taxatiewijzer Motorbrandstofverkooppunten

² KvK 11009662

1.3 Marktpositie tankstation

Om het effect van de ontwikkelingen rond het Chopinplein op het omzetpotentieel van het City-tankstation te kwantificeren dient de lokale marktpositie van dit verkooppunt te worden bepaald. Hiervoor volgt hieronder een (indicatieve) vraag/aanbod-analyse van de Culemborgse motorbrandstoffenmarkt. Op basis daarvan zal het verzorgingsgebied en de marktpositie van het City-tankstation worden gekwalificeerd.

1.3.1 Lokale motorbrandstoffenmarkt Culemborg: Vraagzijde

De interne vraag naar motorbrandstoffen binnen het grondgebied van de gemeente Culemborg bedraagt **circa 17 miljoen liter per jaar**.

- i. Definiëring marktsegment: consumentenmarkt en klein zakelijk verkeer.
De kwantitatieve vraagzijde van de motorbrandstoffenmarkt binnen Culemborg is berekend op basis van het aantal motorvoertuigen (geregistreerde kentekens per 1.1.2011³) en gecorrigeerd voor het gemiddelde leaseautobezit⁴. Hierbij is alleen gekeken naar het aantal personenauto's⁵ en bestelwagens⁶ (klein zakelijk vervoer). De vraag naar motorbrandstoffen (veelal dieselolie en rode gasolie) door het zware beroeps(goederen)vervoer (ook wel aangeduid met het CRT⁷-volume) is bij deze berekening buiten beschouwing gelaten.
- ii. Kerngegevens vraagberekening interne brandstofvraag:
De berekening van de kwantitatieve vraag naar motorbrandstoffen is verder gebaseerd op de algemene landelijke gebruik- en verbruikcijfers.

Personenauto's (1.1.2011) Geregistreerd verzorgingsgebied ca. 11.657 Correctie lease-autobezit: + 7% Totaal : 12.000 (afgerond)	Benzine	Diesel	LPG
Volumevraag (in miljoen liter per jaar; afgerond) Totaal personenauto's: 14,4 miljoen liter	9,5	4,0	0,76
Bedrijfsvoertuigen Bestelbusjes (1.1.2011) Geregistreerd: 1.018			
Volume bedrijfsvoertuigen: (in miljoen liter per jaar): miljoen liter		2,7	
Totaal personenauto's en Bedrijfsvoertuigen Totaal overall: 17 miljoen liter	9,5	6,7	0,76

N.B.: De berekende interne vraag is niet gecorrigeerd voor toe- en afvloeiingseffecten. Deze kunnen voor een bepaald gebied kunnen alleen nauwkeurig worden vastgesteld op basis van gedetailleerd koopstroomonderzoek met consumenten- en passantenenquêtes. Het uitvoeren van dergelijke enquêtes valt buiten het bereik van dit onderzoek.

³ Bron: CBS Statline.

⁴ Leaseauto's staan in het algemeen geregistreerd bij de leasemaatschappij en niet in het onderzochte gebied. Gerekend is met een gemiddeld leaseautobezit van 7%.

⁵ Personenauto's: motorvoertuigen ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 passagiers (exclusief de bestuurder).

⁶ Vrachtoertuigen, waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen ten hoogste 3.500 kg bedraagt.

⁷ CRT: Commercial Road Traffic. Dit vraagsegment in de eerste plaats moeilijk te kwantificeren. Daarnaast wordt de dieselolie door de transportbedrijven in het algemeen op contractuele basis met hoge kortingen ingekocht. Tenslotte hebben de groter transporteurs vaak een eigen gebruik installatie.

Aankoopgedrag motorbrandstoffen

Op vergelijkbare wijze als met het aankopen van producten voor de dagelijkse levensbehoefte blijkt uit diverse onderzoeken dat consumenten voor wat betreft de aankoop van motorbrandstoffen, een sterke lokale kooporiëntatie hebben. Uit diverse publicaties over onderzoek naar het tankgedrag van consumenten blijkt dat:

- Consumenten een sterke voorkeur hebben voor een vast tankstation. Deze voorkeur is het sterkste bij vrouwen en ouderen.
- De keuze voor het tankstation van de 'vaste locatie' wordt bepaald door:
 - ligging in de buurt, dus nabijheid tot de woonomgeving;
 - ligging langs vaste routes, in het algemeen woon-werk verkeer;
 - prijs van de motorbrandstoffen;
 - het spaarsysteem.
- Het merk van het tankstation bepaalt vervolgens in sterke mate de locatiekeuze indien bij een ander dan het vaste tankstation wordt getankt.
- Bij de keuze voor een onbemand tankstation als 'vaste locatie' is de prijs veruit bepalend.

(zie verder paragraaf 2.3)

1.3.2 Lokale motorbrandstoffenmarkt Culemborg: Aanbodzijde

In onderstaande kaartbeeld en tabel is een overzicht opgenomen van het aanbod van tankstations binnen Culemborg:



	Overzicht tankstations Culemborg							
	Adres	Merk	# Opstel plaatsen	Shop	LPG	Carwash	DHZ-boxen	Type
1	Wethouder Schoutenweg 1	Esso	5	Ja	Nee	Nee	Nee	Tangent ¹
2	Rijksstraatweg 6a	Shell	6	Ja	Ja	Ja	Nee	Tangent ¹
3	Handellaan 37	City/ Q8	4	Ja	Nee	Ja	Nee	Buurt
4	Randweg 12	Autofood	3	Nee	Nee	Nee	Nee	Buurt ² / onbemand
5	Rolweg 13	Elan	4	Nee	Nee	Nee	Nee	Buurt ² Onbemand
6	Pascalweg 27	Tango	4	Nee	Nee	Ja	Ja	Buurt ² Onbemand

¹ Tangent binnen bebouwde kom; locatie aan weg met directe connectie op provinciale wegennet.

² Buurtstations op een bedrijventerrein.

Kantttekeningen bij aanbodstructuur:

- Binnen Culemborg is sprake van een relatief hoog aandeel (50%) onbemande tankstations. Opvallende locatie is het Tango verkooppunt (onderdeel van Q8) aan de Pascalweg, waarbij een onbemand tankstation wordt gecombineerd met een breed autowasaanbod.
- Het zwaartepunt van het aanbod is geconcentreerd in het westelijk deel van Culemborg, op en rond de bedrijventerreinen Paveijen. Vanuit ruimtelijk oogpunt is daarmee niet sprake van een gelijkmatig gespreide aanbodstructuur.
- Binnen Culemborg is sprake van een zeer competitieve markt met een sterke mate van prijsconcurrentie. Wanneer de pompprijzen worden afgezet tegen de gemiddelde landelijke adviesprijzen loopt het kortingsniveau uiteen van – 11 tot -6 €cent/liter (diesel) en – 12 tot -7 €cent/liter (euro95)⁸. Goedkoopste aanbieder is Tango, gevolgd door het Shell tankstation aan de Rijksweg en de Q8-City. De oorzaak van deze competitieve markt moet worden gezocht in het relatief hoge aandeel onbemande pompen.

1.3.3 Marktpositie City Tankstation

Op basis van de aard en het karakter van het tankstation City en de lokale motorbrandstoffenmarkt binnen de gemeente Culemborg, kan de marktpositie van dit tankstation als volgt worden bepaald:

- Het is een tankstation met een vrijwel uitsluitend plaatselijke verzorgingsfunctie die zich uitstrekt tot de direct aanpalende woonwijken. Primair zal het daarbij gaan om de inwoners van wijk Terweijde, aangevuld met een meer perifere verzorgingsfunctie voor de wijk Voorkoop en de woonwijk ten westen van de Rijksweg.
- Dit verzorgingsgebied zal naar verwachting redelijk overeenkomen met die van het wijkwinkelcentrum aan het Chopinplein. Aannemelijk is dat het tankstation substantieel profiteert van de ligging bij dit winkelcentrum (vaste klantenkring en de mogelijkheid tot combinatie-bezoek).
- De interne vraag naar motorbrandstoffen binnen dit verzorgingsgebied bedraagt circa 4 miljoen liter op jaarbasis (consumenten en klein zakelijk verkeer; toe- en afvloeiingseffecten buiten beschouwing gelaten).
- Vanwege de gedateerde uitstraling zal de exploitatie van het tankstation in belangrijke mate afhankelijk zijn van de persoonlijke service van de exploitant. De combinatie met de werkplaats (uitvoeren van kleine 'klaar-terwijl-u-wacht' reparaties) en de aanwezige wasstraat vergroten deze mogelijkheden.
- De winstgevendheid van de exploitatievorm zal naar verwachting behoorlijk onder druk staan door de zeer sterke prijsconcurrentie op de lokale markt. De directe nabijheid van het, zowel in prijs als kwaliteits- en serviceniveau, competitieve Shell tankstation aan de Rijksweg, beperkt naar verwachting in grote mate een rendabele exploitatie.

Op basis van de kwantitatieve en kwalitatieve markt- en locatieanalyse is de verwachting dat het tankstation in zijn huidige vorm een volumeomzet van 1,75 à 2 miljoen liter per jaar realiseert.

⁸ bron: www.athloncarlease.nl en www.unitedconsumers.nl

2 Exploitatie-effecten programma Chopinplein

2.1 Beschrijving renovatie-programma Chopinplein

Het renovatie-programma van het Chopinplein bestaat enerzijds uit sloop en nieuwbouw van zowel retail- als woon- en parkeervoorzieningen en anderzijds uit een aanpassing van de verkeersinfrastructuur.

Samenvattend komt het bouwprogramma neer op:

- Bouw van 4.245 m² retail en 4.000 m² wonen (40 eenheden)
- Sloop/herontwikkeling van 2.698 m² retail (inclusief snackbar)
- Sloop 900 m² wonen (26 eenheden)

Ten opzichte van de bestaande situatie is met dit programma voorzien in een substantiële uitbreiding c.q. herontwikkeling (circa 1.300 m²) van het retail-oppervlak plus een uitbreiding met 20 woonunits.

Belangrijkste verkeerskundige aanpassing van het renovatieprogramma is de afsluiting van de Chopinstraat en de Brahmsstraat. Hiermee vervalt de informele ontsluitingsroute voor de oostelijke wijk Voordorp, via Beethovenstraat-Chopinplein-Mozartlaan.⁹

2.2 Verkeerseffecten

De verkeerseffecten van het voorgenomen programma Chopinplein zijn geanalyseerd door Goudappel Coffeng¹⁰. Belangrijkste conclusies van deze analyse zijn:

- Verlies van de verkeersfunctie van het Chopinplein. Het wijkontsluitingsverkeer kiest een van de andere hoofdroutes rond de wijk in plaats van via het Chopinplein.
- Op structuurniveau verandert er betrekkelijk weinig.
- Het effect van het netto toegevoegde bouwvolume bedraagt circa extra 400 mtv/etm van en naar de wijk.
- De verkeersafname direct rond het tankstation is gering (netto minus circa 230 mtv/etm).

2.3 Effecten op de exploitatie van het tankstation

Zoals in paragraaf 1.2 is aangegeven kan het City-tankstation worden gekwalificeerd als een typisch buurtstation. Een van de specifieke kenmerken van dit type tankstation is dat:

- i. er niet of slechts in ondergeschikte mate een rechtstreekse relatie bestaat tussen het volumepotentieel en het aantal voertuigbewegingen langs de locatie;
- ii. de op het tankstation georiënteerde voertuigbewegingen een radiaal karakter hebben, met andere woorden: klantenbezoek 'komt van alle kanten'.

Het tankstation blijft via de Handellaan en Debussystraat voor de bestaande klantenkring zonder noemenswaardige omrijdafstanden dus zonder economische meerkosten (tijd, geld) gewoon bereikbaar. Volgens het Goudappel Coffeng onderzoek verplaatsen de wijkontsluitende verkeersstromen zich naar de omliggende wegen.

⁹ Deze route is noch de bestemming noch de ingericht (30KM-weg) om een ontsluitingsfunctie te hebben.

¹⁰ Rapport 29 augustus 2011, rapportnummer CLB002/Sth/

Zoals aan het slot van paragraaf 1.2.1 (kader) is aangegeven wordt de keuze voor het 'vaste tankstation' in overwegende mate bepaald door het nabijheids- en het routecriterium.

Doordat het tankstation vanuit de omliggende woonwijken zonder noemenswaardige meerkosten bereikbaar blijft, zal de gewijzigde verkeersstructuur voor dat deel van de klantenkring dat de locatie vanuit het 'nabijheids-motief' bezoekt niet of nauwelijks invloed hebben op hun locatiekeuze.

Dit betekent dat de aangepaste verkeersstructuur met name een invloed kan hebben op de klanten die puur vanwege het routecriterium voor dit tankstation kiezen.

Naar het oordeel van BZO Tankstations is niet aannemelijk dat alleen om deze reden een noemenswaardig deel van de bestaande klantenkring het City tankstation de rug zal toekeren.

Wel is denkbaar dat voor een deel van deze klantenkring de wijziging van de vaste rijroute 'het laatste zetje' vormt om van vast tankstation te wisselen. De '*swinging supplier*' voor deze consumenten is naar verwachting het Shell tankstation aan de Rijksstraatweg (Laponder).

Naar het oordeel van BZO Tankstations zijn het echter de pregnante kwalitatieve verschillen (uiterlijke staat, shopaanbod, merkbeleving, loyaliteitsprogramma) tussen deze twee tankstations bij een overigens vergelijkbaar prijsniveau, die het hoofdmotief voor een dergelijke *switch* zijn.

Anders geformuleerd: Een mogelijk omzetverlies door het programma Chopinplein vindt niet haar hoofdoorzaak in de wijziging van de verkeersstromen, maar is een gevolg van het achtergebleven investeringsbeleid van Q8 waardoor het tankstation onvoldoende competitief is om een mineure wijziging van de ruimtelijke omstandigheden te compenseren.

Hierbij moet worden opgemerkt dat het programma Chopinplein het winkelgebied aantrekkelijker wordt voor de lokale consument. Het netto effect van het bouwprogramma is geraamd op een indicatieve toename van circa 400 mtv/etm. In principe is er geen aanleiding om te veronderstellen dat het City tankstation daarvan niet zou kunnen profiteren.

Voor een positieve ontwikkeling van de exploitatie zijn, gezien de huidige staat van het verkooppunt mede in relatie tot de omliggende concurrentie, significante investeringen voor een modernisering van het verkooppunt noodzakelijk. Een modern onbemand tankstation, aangevuld met enkele autowasvoorzieningen lijkt daarbij het meest voor de hand liggende concept.

Niet onaannemelijk is dat ondanks de voorgenomen wijziging van de verkeersstructuur, bij de *upgrading* van het Chopinplein een modern tankconcept een aanmerkelijk hoger bedrijfsrendement kan realiseren dan in de huidige situatie het geval is.

Hierbij dienen wel de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

- De vraag is wel of een dergelijk tankconcept vanuit stedenbouwkundig oogpunt op de locatie gewenst c.q. op verantwoorde wijze inpasbaar is. Dit geldt in het bijzonder voor eventuele DHZ-wasboxen waarbij snel sprake is geluidsoverlast en een verhoogd risico op zwerfvuil en verloedering. Een onbemand en 24/24 geopend tankstation is in het algemeen wel goed inpasbaar in een woonomgeving. Dit geldt zeker indien –zoals in Culemborg– er op lokaal niveau meerdere van dergelijke tankstations beschikbaar zijn.
- Locatie-eigenaar Q8 is binnen Culemborg reeds prominent aanwezig is met het Tango-station aan de Pascalweg. Betwijfeld kan worden of additionele investeringen op de locatie Handellaan voor Q8 voldoende toegevoegde waarde voor hun (regionale) netwerk oplevert. Niet ondenkbaar is dat sluiting van het verkooppunt aan de Handellaan en herontwikkeling van de locatie een aantrekkelijker alternatief is.

Conclusies

- Naar het oordeel van BZO Tankstation zal gelet op de ligging en de aard van het City-tankstation (centraal in de wijk gelegen buurtstation), het effect van de voorgenomen verkeersmaatregelen op de omzet van het tankstation beperkt zijn.
- Voor zover sprake is van een negatief effect op de (volume)omzet van het tankstation zal dat in belangrijke mate mede kunnen worden toegeschreven aan het feit dat het tankstation, in vergelijking tot de omliggende concurrentie, in (sterk) verouderde staat verkeerd. Zou sprake zijn van een modern en adequaat geëquipeerd tankstation dan is niet aannemelijk de voorgenomen aanpassingen in de wegenstructuur zodanig van aard zijn dat dit huidige vaste klanten zou bewegen om naar een alternatieve aanbieder te switchen.
- Niet onaannemelijk is dat het programma voor het Chopinplein, in het bijzonder de *upgrading* en uitbreiding van het retail-areaal het tankstation nieuwe perspectieven biedt die uiteindelijk een netto positief effect op de exploitatie kunnen hebben. Hiervoor zullen substantiële investeringen in de locatie noodzakelijk zijn. De vraag daarbij is of deze investeringen voor Q8 voldoende toegevoegde strategisch waarde voor haar netwerk oplevert. Q8 heeft immers al de beschikking over de Tango-vestiging, inclusief een breed carwashprogramma, aan de Pascalweg.