

DISTRIBUTIEF PLANOLOGISCH ONDERZOEK

**t.b.v.
OPRICHTING ONBEMAND TANKSTATION
OEVERASEWEG 2 HAVELTE”**

**Project 2190932 i.o.v. ContrAll Projectrealisatie B.V.
d.d. 30-09-2019**

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



Bureau Star Line
Polderlaan 33
3241 SK Middelharnis
Tel.: 0187-487706
E-mail: info@bureau-starline.nl
Website: www.bureau-starline.nl
KvK Rotterdam 28067373

Niets uit deze uitgave mag worden 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.

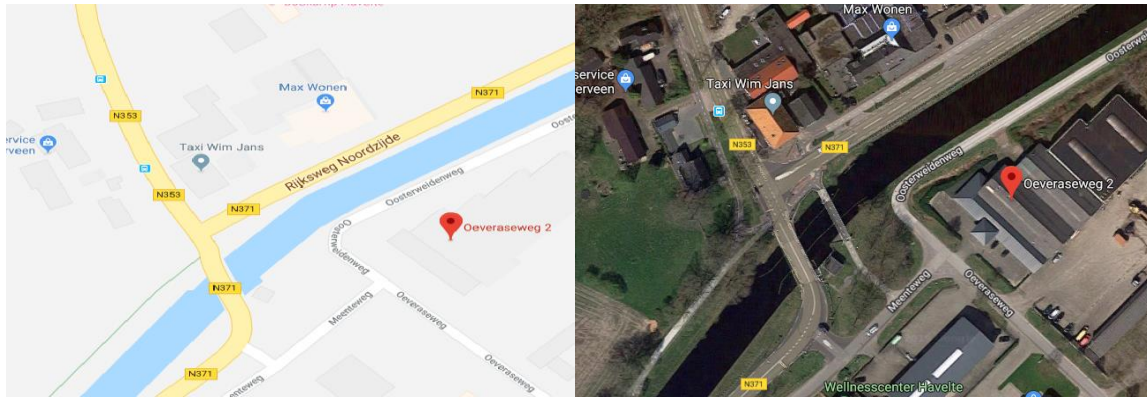
Bureau Star Line,
Middelharnis

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Marktanalyse (aanbodzijde markt)	5
2.1 Kaarten marktgebied onderzoekslocatie	5
2.2 Prijzen en kortingen	6
2.3 Tankstations verzorgingsgebied onderzoekslocatie	7
2.3.1 Tankstations direct marktgebied Havelte	7
2.3.2 Overige tankstations gemeente Westerveld	8
2.4 Onderzoekslocatie	10
2.5 Doorzetclaim motorbrandstoffen (aanbod) marktgebied	13
2.5.1 Mate van invloed tankstations	13
2.5.2 Berekening doorzetclaim	13
Hoofdstuk 3 Demografische gegevens en ruimtelijke ontwikkelingen	17
3.1 Demografische gegevens	17
3.2 Bedrijventerreinen Westerveld	17
3.3 Wonen	18
Hoofdstuk 4 Verkeer en infrastructuur	21
4.1 Provincialeweg N371	21
4.2 Provincialeweg N353	22
Hoofdstuk 5 Volumepotentieelberekening motorbrandstoffen	23
5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied Westerveld 2019	23
5.2 Confrontatie vraag en aanbod in motorbrandstoffen	25
Hoofdstuk 6 Conclusies en aanbevelingen	27
Bijlage I Informatiebronnen	
Bijlage II: Verkeersstromen van en naar Havelte	

1 INLEIDING

In opdracht van ContrAll Projectrealisatie BV is door Bureau Star Line een Distributief Planologisch Onderzoek (DPO) opgesteld ten behoeve van de mogelijke oprichting van een onbemand tankstation door Kreuze Tanken & Wassen aan de Oeveraseweg 2 in Havelte. De te onderzoeken locatie wordt in dit onderzoek verder aangeduid als 'onderzoekslocatie'.



Kaart 1 Ligging onderzoekslocatie Havelte (Google Maps) Foto 1 Ligging onderzoekslocatie Havelte (Google Maps)

De onderzoekslocatie staat gepland op een lokaal bedrijventerrein ten zuiden van Havelte en in de directe nabijheid van de aansluiting van de provinciale weg N353 (Van Helomaweg) op de provinciale weg N371 (Rijksweg). De onderzoekslocatie wordt via de entreeweg van het bedrijventerrein (Meenteweg) ontsloten op de N371. Het plan voor de beoogde onderzoekslocatie is een onbemand tankstation met verkoop van benzine, premium benzine, diesel, TRAXX-diesel, HVO-diesel en AdBlue en is gericht op zowel personenwagens als vrachtwagens. De onderzoekslocatie voorziet in 2 opstelplaatsen ten behoeve van personenwagens en 2 opstelplaatsen voor vrachtverkeer. Daarnaast zal de onderzoekslocatie voorzien in 2 oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

Aan Bureau Star Line is gevraagd een markt- en behoefteonderzoek uit te voeren ten behoeve van de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie. Het voorliggende Distributief Planologisch Onderzoek (DPO) heeft ten eerste tot doel de markt voor motorbrandstoffen rondom de onderzoekslocatie in Havelte 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 nader te bepalen verzorgingsgebied in en om Havelte niet in onevenredige mate wordt aangetast bij de komst van een tankstation op de onderzoekslocatie.

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 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 thans aanwezige marktpotentieel (vraag). Het rapport wordt in hoofdstuk 6 afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

2. MARKTANALYSE (AANBODZIJDE MARKT)

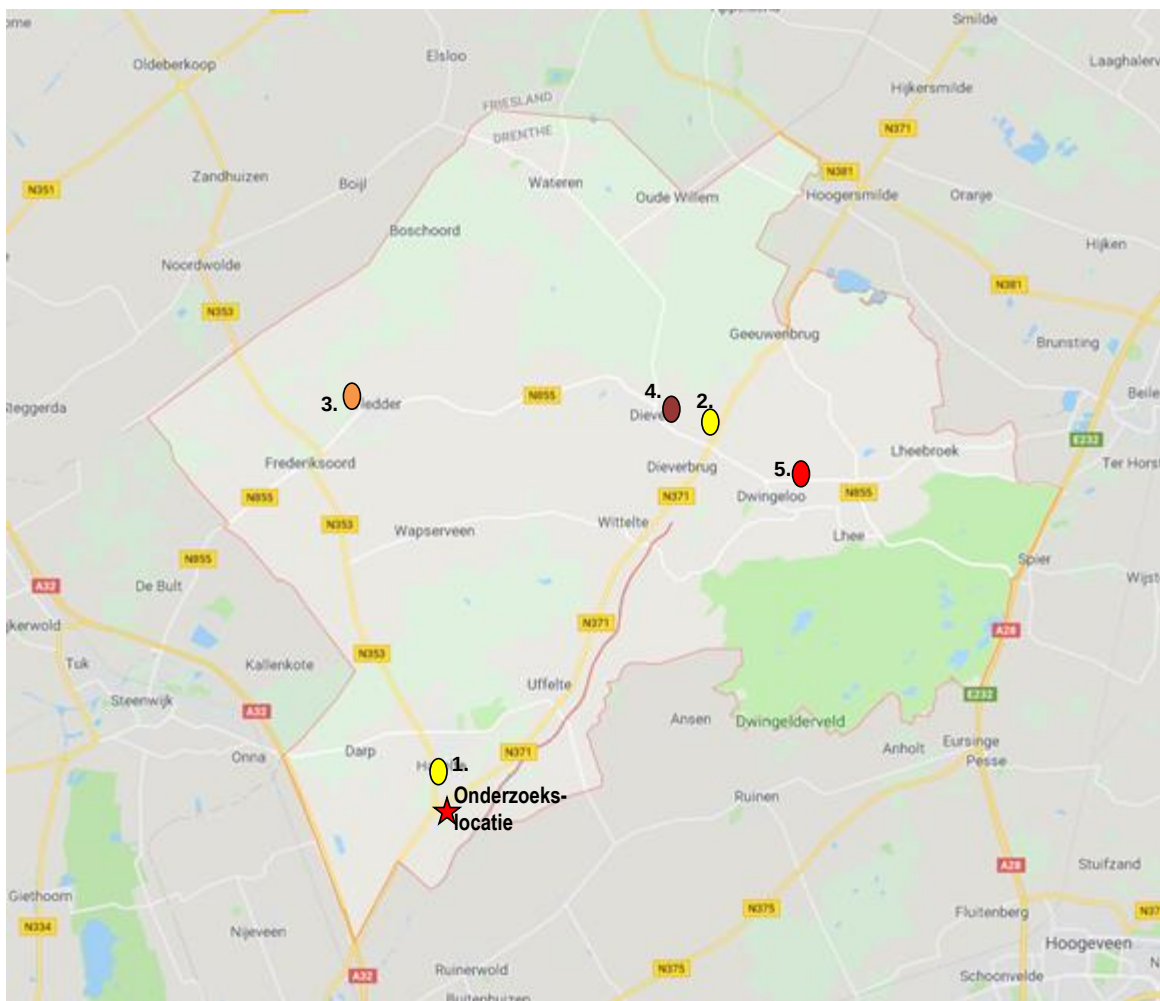
In de marktanalyse is een onderscheid gemaakt naar tankstations binnen het direct bereikbare marktgebied van de onderzoekslocatie in Havelte inclusief de dichtstbijzijnde tankstations langs de route N371 en de N353. Het directe marktgebied van de onderzoekslocatie omvat de kern Havelte en het tracé van de N353 en N371 rondom Havelte. Het totale marktgebied van de onderzoekslocatie omvat de gemeente Westerveld, waartoe ook de kern Havelte behoort. De kernen binnen de gemeente worden nagenoeg allemaal via de N371 en de N353 via Havelte ontsloten richting de rijksweg A32 (zie kaart 2 en 3) waardoor de onderzoekslocatie voor de hele gemeente centraal en goed bereikbaar ligt.

2.1 Kaarten marktgebied onderzoekslocatie

De kaarten 2 en 3 geven de ligging van de onderzoekslocatie binnen de regio en binnen de gemeente Westerveld weer. De nummers op de kaarten verwijzen naar de onderzochte tanklocaties in paragraaf 2.2 en 2.3.



Kaart 2 Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van regio



Kaart 3 Ligging onderzoekslocatie ten opzichte van gemeente Westerveld

2.2 Prijzen en kortingen

Tabel 1 laat de pompprijzen en verstrekte kortingen aan de pomp zien, zoals deze op 4 september 2019 binnen het directe marktgebied en langs het tracé van de N371 en N353 bij de tankstations genoteerd werden, teneinde een indruk van de lokale en regionale prijsconcurrentie te krijgen. Bovenaan in de tabel zijn de landelijke referentieprijzen van Shell d.d. 4 september 2019 weergegeven.

Pompprijzen onderzocht marktgebied onderzoekslocatie

Pompprijzen en kortingen	Benzine literprijs	Benzine korting	Diesel literprijs	Diesel korting	LPG literprijs	LPG korting
Tankstations						
Landelijke adviesprijs Shell	1,739		1,429		0,809	
1. Shell, Havelte	1,609	0,130	1,309	0,120	0,539	0,270
2. Shell Dieverbrug	1,609	0,130	1,319	0,110	0,549	0,260
<i>nb = prijs is niet bekend; x = product wordt niet verkocht</i>						

Tabel 1 Pompprijzen en kortingen d.d. 4 september 2019 Havelte

Euro per liter

De korting binnen het directe marktgebied is redelijk hoog en overeenkomstig met tankstations in vergelijkbare landelijke regio's. Waarschijnlijk wordt de korting bij Shell Havelte ook beïnvloed door verder gelegen (onbemande) tankstations binnen de gemeente Westerveld. Deze overige tankstations buiten het directe verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie maar wel binnen de gemeentegrenzen zijn in paragraaf 2.3.2 opgenomen. De desbetreffende tankstations liggen niet langs de onderzochte hoofdinfrastructuur binnen de gemeente Westerveld en dienen primair de kleinere kernen en buurten waar de tankstations gevestigd zijn.

2.3 Tankstations verzorgingsgebied onderzoekslocatie

Binnen de gemeente Westerveld is een onderscheid gemaakt tussen de tankstations binnen het directe verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie en langs het tracé van de N371 en N353 (paragraaf 2.3.1) en de overige tankstations binnen de gemeente Westerveld (paragraaf 2.3.2).

2.3.1 Tankstations direct marktgebied Havelte

Binnen het onderzochte directe marktgebied van de onderzoekslocatie en langs het tracé van de N371 zijn twee tankstation gevestigd.

1. Shell 'Koops' aan de Egginklaan 22 (N353) te Havelte

Type tankstation:	bemand full service, A-merk
Ligging tankstation:	N353 rand bebouwde kom t.h.v. Havelte
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	8 opstelplaatsen, waarvan 2 voor LPG
Extra voorzieningen:	shop, carwash
Openingstijden:	ma-vrij: 7-21, zat.: 8-21, zondag 9-21 uur
Afstand tot onderzoekslocatie:	1,3 km (via N353)
Opmerkingen:	thans het enige tankstation in Havelte



Foto 2 & 3 Shell N353 Havelte

Bron: Google Maps

2. Shell 'Blok Dieverbrug' aan de Rijksweg 1 (N371) te Dieverbrug

Type tankstation:	bemand full service, A-merk
Ligging tankstation:	N371 provinciale weg t.h.v. Dieverbrug
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	6 opstelplaatsen, waarvan 2 voor LPG
Extra voorzieningen:	shop
Openingstijden:	ma-vrij: 6:30-21, zat.: 7:30-21, zondag 8:30-21 uur
Afstand tot onderzoekslocatie:	13 km (via N371)
Opmerkingen:	ligging rijrichting Havelte, volledige cross-over



Foto 4 & 5 Shell N371 Dieverbrug

Bron: Google Maps

2.3.2 Overige tankstations gemeente Westerveld

Binnen de gemeente Westerveld zijn naast de Shell locaties (ad 1 en 2) nog de onderstaande tankstations gevestigd, welke primair in de kleinere kernen en buurten en op grotere afstand (> 10 km.) van de onderzoekslocatie gevestigd zijn. De tankstations zijn beknopt samengevat in deze paragraaf opgenomen.

3. Total 'Bovenkamp' aan De Rolle 1 (N855) in Vledder

Type tankstation:	bemand, A-merk
Ligging tankstation:	Rand bebouwde kom landelijk gebied N855
Brandstoffen:	benzine, diesel
Voorterrein:	4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, autobedrijf
Afstand tot onderzoekslocatie:	12,1 km



Foto 6 Total Vledder

Bron: Google Maps

4. Firezone aan de Moleneinde 37 te Diever

Type tankstation:	onbemand / prijspomp
Ligging tankstation:	dorpspomp
Brandstoffen:	benzine & diesel
Voorterrein:	4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Afstand tot onderzoekslocatie:	13,4 km



Foto 7 Firezone Diever

Bron: Google Maps

5. Avia aan de Valderseweg 58 te Dwingeloo

Type tankstation:	bemand full service
Ligging tankstation:	doorgaande weg rand bebouwde kom
Brandstoffen:	benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	6 opstelplaatsen, waarvan 2 LPG
Extra voorzieningen:	shop, carwash, autobedrijf
Afstand tot onderzoekslocatie:	14,6 km

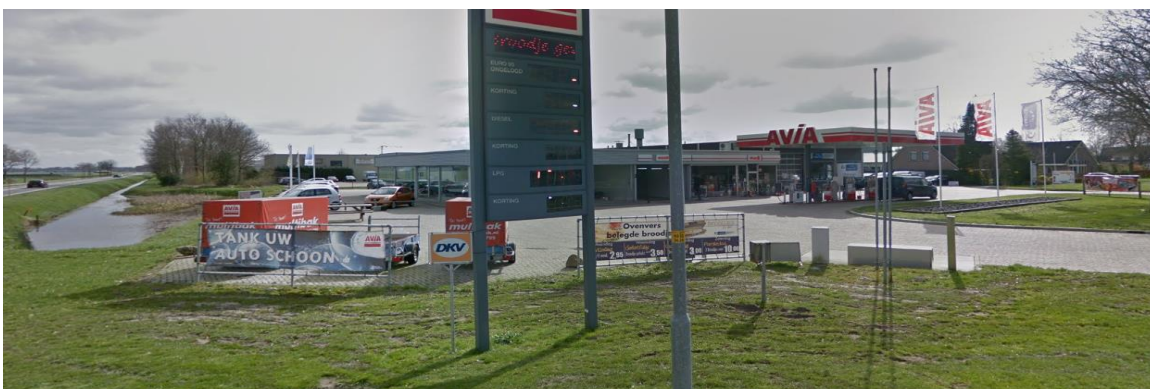


Foto 8 Avia Dwingeloo

Bron: Google Maps

2.4 Onderzoekslocatie

De onderzoekslocatie staat gepland op een lokaal bedrijventerrein ten zuiden van Havelte en in de directe nabijheid van de aansluiting van de provinciale weg N353 (Van Helomaweg) op de provinciale weg N371 (Rijksweg). De onderzoekslocatie wordt via de entreeweg van het bedrijventerrein (Meenteweg) ontsloten op de N371. Het plan voor de beoogde onderzoekslocatie is een onbemand tankstation met verkoop van benzine, premium benzine, diesel, TRAXX-diesel, HVO-diesel en AdBlue en is gericht op zowel personenwagens als vrachtwagens. De onderzoekslocatie voorziet in 2 opstelplaatsen ten behoeve van personenwagens en 2 opstelplaatsen voor vrachtverkeer. Daarnaast zal de onderzoekslocatie voorzien in 2 oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

Onderstaande foto's geven een impressie van de ligging (rode pijlen), de zichtbaarheid, bereikbaarheid en omgeving van de onderzoekslocatie.



Foto 9 Luchtfoto omgeving onderzoekslocatie

Bron: Google Maps



Foto 10 Entreeweg bedrijventerrein onderzoekslocatie vanaf N371

Bron: Google Maps



Foto 11 Ligging onderzoekslocatie t.o.v. entree bedrijventerrein vanaf N371

Bron: Google Maps



Foto 12 Zicht op onderzoekslocatie vanaf N371

Bron: Google Maps



Foto 13 Zicht op onderzoekslocatie vanaf N371 (t.h.v. brug)

Bron: Google Maps



Foto 14 Zicht op onderzoekslocatie vanaf N371 (t.h.v. brug)

Bron: Google Maps



Foto 15 Zicht op onderzoekslocatie vanaf N371noordzijde

Bron: Google Maps

2.5 Doorzetclaim motorbrandstoffen (aanbod) marktgebied

Om de doorzetclaim van de tankstations binnen het onderzochte marktgebied te kunnen bepalen, is eerst bepaald in welke mate de onderzochte tankstations binnen de invloedzone van het verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie liggen.

2.5.1 Mate van invloed tankstations

De mate van invloed van de onderzoekslocatie op de onderzochte tankstations in paragraaf 2.3 is per locatie uiteraard verschillend, omdat de ene locatie nu eenmaal verder en/of langs andere infrastructuur gelegen is ten opzichte van de onderzoekslocatie dan de andere locatie. Daarom is ten behoeve van de marktconfrontatie per concurrerend tankstation bepaald in welke mate deze meegewogen wordt, omdat de invloed van de onderzoekslocatie op een nabijgelegen tankstation aanmerkelijk groter is dan bijvoorbeeld op een verder gelegen tanklocatie elders binnen of buiten de gemeente. Het onderzochte verzorgingsgebied is bepaald op basis van de ligging van de onderzoekslocatie en omliggende infrastructuur. Dat betekent dus dat bijvoorbeeld wijkstations of de tankstations in de kleinere kernen of buitengebied een geheel andere omvang (veelal kleiner) van het verzorgingsgebied voor hun rekening nemen. Dat wil dus zeggen dat het onderzochte marktgebied specifiek is afgestemd op de ligging van uitsluitend de onderzoekslocatie. Ter illustratie: wanneer om iedere tanklocatie een cirkel getrokken wordt met het desbetreffende eigen verzorgingsgebied, dan ontstaat een kaart met grotendeels overlappende grote en kleine cirkels, maar ook gebieden die daarbuiten liggen.

In de bepaling van de invloedssfeer van ieder onderzocht tankstation op het verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie is rekening gehouden met de volgende factoren:

- De onderzoekslocatie is door haar ligging nabij de N371 en de N353 vooral gericht op zowel regionaal verkeer van en naar de A32 als lokaal verkeer uit Havelte;
- Het verkeer binnen de gemeente Westerveld is primair aangesloten op het hoofdwegennet van de N371 en de N353. Alle onderzochte tankstations binnen de kern Havelte en langs het tracé van de N371 en de N353 zijn dan ook voor 100% in de marktconfrontatie meegewogen;
- De aparte opstelplaatsen voor LPG binnen het onderzochte marktgebied (locaties Shell (ad 1 en 2) en Avia (ad 5) worden niet meegewogen in de marktconfrontatie omdat LPG op de onderzoekslocatie niet aangeboden gaat worden;
- De overige tanklocaties buiten het directe verzorgingsgebied (ad 3, 4 en 5) zijn primair gericht op de dorpskern waar deze gevestigd zijn en zijn bovendien ook nog eens meer dan 10 kilometer van de onderzoekslocatie vandaan gevestigd en worden om die reden slechts voor 20% meegewogen in de marktconfrontatie.

2.5.2 Berekening doorzetclaim

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. Hiervoor werd in het verleden door overheden veelal een Toolbox 'benzinemarkt' geraadpleegd die het ministerie van Economische Zaken beschikbaar heeft gesteld. Via de Toolbox werd onder meer de gemiddelde doorzet van verschillende categorieën tankstations weergegeven.

Omdat de cijfers van de Toolbox gebaseerd waren op landelijke gemiddelden en de Toolbox niet langer in gebruik is, zijn de gemiddelde doorzetgegevens in de DPO's van Bureau Star Line vertaald en geactualiseerd 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 20 jaar praktijkervaring in de retailbranche voor motorbrandstoffen en feitelijke lokale marktcijfers.

Binnen de gemeente Westerveld zijn netto vijf verkooppunten voor motorbrandstoffen gevestigd (exclusief rijkswegstations), waarvan twee binnen het directe verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie. In paragraaf 2.5.1 is toegelicht in welke mate de onderzochte tankstations zijn toegerekend tot het verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie.

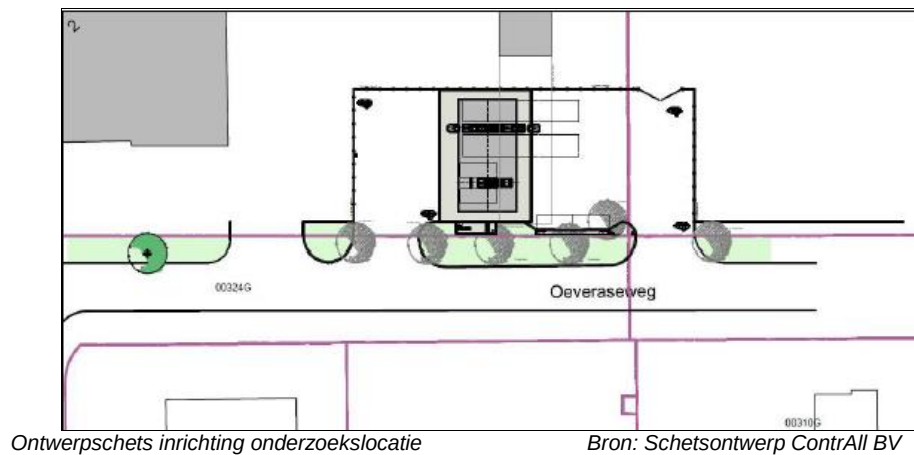
De gemiddelde doorzet per tankstation varieert per type tankstation. De grotere, goed uitgeruste tangent - en rijksweg tankstations behalen een doorgaans hogere gemiddelde doorzet dan de kleinere wijk- en buurtstations en dorpspompen. Deze laatste groep moet het vooral van persoonlijke service en/of prijs en lokaliteit hebben. Ook is de gemiddelde doorzet aan drukke, doorgaande wegen doorgaans hoger dan in wijken 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. Van de 5 onderzochte tankstations is slechts 1 locatie een onbemande prijspomp (Firezone, ad 4). Hoewel ook de andere tankstations redelijk hoge kortingen verstrekken, is Firezone (ad 4) zwaarder in het onderzoek meegewogen door haar prijsvoordeel en daarmee hogere gemiddelde doorzet per opstelplaats dan de overige dorpspompen binnen de gemeente Westerveld.

De meeste particuliere tanklocaties binnen het onderzochte marktgebied liggen binnen de bebouwde kom of aan de rand daarvan. Binnen de bebouwde kom varieert de gemiddelde doorzet per pomp grofweg van 300.000 liter per opstelplaats op een buurt- of wijkstation tot 600.000 liter per opstelplaats bij een groot tangent tankstation of een onbemand tankstation (mits voldoende prijsconcurrerend). Gelet op het sterk landelijke karakter van het onderzochte marktgebied met relatief veel kleine dorpskernen, is binnen het onderzochte marktgebied geen sprake van grote tangentstations en/of onderscheidend grote prijsstations vergelijkbaar aan grootstedelijke tankstations.

In algemene zin zijn buurtstations en dorpspompen gelegen in de wijk of langs wijkontsluitingswegen met een relatief lage verkeersintensiteit. In dit DPO geldt dit ook voor de doorgaande wijkverbindingswegen binnen de gemeente Westerveld. Tangent stations liggen vooral aan doorgaande wegen, waarbij grote tangent stations vooral in stedelijke gebieden gelegen zijn en de kleinere tangent stations bij kleinere kernen langs de provinciale wegen. Tot de kleinere tangentstations binnen het onderzochte verzorgingsgebied zijn beide Shell locaties (ad 1 en 2) gerekend met een gemiddelde doorzet van 400.000 liter per opstelplaats. De locaties Total (ad 3) en Avia (ad 5) alsmede de onderzoekslocatie (ligging lokaal bedrijventerrein) zijn met een gemiddelde doorzet van 300.000 liter per opstelplaats gerekend tot de kleinere wijk- en buurtstations en dorpspompen. Firezone (ad 4) behoort eveneens tot die laatste groep, echter is in de positie van onbemande prijspomp ingeschat op gemiddeld 400.000 liter per opstelplaats.

Tabel 2 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 liters bij de ene marktpartij wordt gecompenseerd door het hoger aantal liters bij de andere marktpartij, hetzij binnen het verzorgingsgebied, hetzij binnen de regio. Dit heeft alles met marktwerking te maken, zoals prijskortingen, merk, spaarsystemen en vooral ook persoonlijke service en merkkracht.

In de volumeclaimberekening is in tabel 2 voor de onderzoekslocatie gerekend met 2 opstelplaatsen ten behoeve van personenwagens en 2 opstelplaatsen voor vrachtverkeer. Daarnaast zal de onderzoekslocatie voorzien in 2 oplaadpunten voor elektrische voertuigen.



Voor de reguliere motorbrandstoffen voor personenwagens is voor de onderzoekslocatie gerekend met een gemiddelde doorzet van 300.000 liter per opstelplaats. De onderzoekslocatie heeft als enige van de onderzochte tankstations aparte opstelplaatsen voor uitsluitend vrachtverkeer. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de truckdieselsector een geheel andere doelgroep bedient dan de personenwagenmarkt. Deze sector omvat bovenal gestuurde truckdiesel (kaart)liters en is vooral afhankelijk van afspraken die bij de (transport)bedrijven in zowel de regionale als landelijke en internationale markt gemaakt zijn en staat daarmee los van de lokale markt binnen het onderzochte verzorgingsgebied. Desalniettemin is in de marktconfrontatie rekening gehouden met 4 opstelplaatsen voor de onderzoekslocatie omdat in de volumepotentieelberekeningen in hoofdstuk 5 ook de bedrijfswagens meegerekend zijn.

Daarnaast is – zoals hierboven toegelicht - gerekend met een 100% volumeclaim vanuit het totale onderzochte marktgebied voor de onderzoekslocatie en beide Shell locaties (ad 1 en 2). De overige locaties zijn ingeschat op een volumeclaim van 20% uit het totale onderzoeksgebied omdat deze locaties vooral gericht zijn op de eigen kern. Het totaal aantal opstelplaatsen per tankstation is berekend op basis van het totaal aantal opstelplaatsen voor benzine en diesel en is exclusief aantal opstelplaatsen uitsluitend voor LPG (niet aan de orde op onderzoekslocatie).

Gemiddelde doorzet motorbrandstoffen per tankstation huidige situatie anno 2019

Tankstation	Gemiddelde doorzet opstelplaats	Aantal opstelplaatsen*	Bruto volume claim tanklocatie	% volume-claim marktgebied	Netto volume-claim tanklocatie
<u>Marktgebied:</u>					
Ad 1. Shell N353	400.000	6	2.400.000	100 %	2.400.000
Ad 2. Shell N371	400.000	4	1.600.000	100 %	1.600.000
Ad 3. Total	300.000	4	1.200.000	20 %	240.000
Ad 4. Firezone	400.000	4	1.600.000	20 %	320.000
Ad 5. Avia	300.000	4	1.200.000	20 %	240.000
Totaal marktgebied 2019 excl.**			8.000.000 liter		4.800.000 liter
Onderzoekslocatie	300.000	4	1.200.000	100 %	1.200.000
Totaal marktgebied 2019 incl.**			9.200.000 liter		6.000.000 liter
*Aantal opstelplaatsen exclusief LPG en exclusief uitsluitend truckdiesel					
**Totaal marktgebied exclusief (excl.) en inclusief (incl.) de onderzoekslocatie					
<u>Gemiddelde doorzet opstelplaats</u> = gemiddeld verkocht aantal liters motorbrandstof per opstelplaats					
<u>Effectief aantal opstelplaatsen</u> = feitelijk aantal opstelplaatsen benzine en diesel dat op het tankstation in gebruik is					
<u>Bruto volumeclaim tanklocatie</u> = bruto aanwezige volumecapaciteit benzine en diesel dat tankstations in marktgebied bieden (= bruto aanbod 2019)					
<u>Netto volumeclaim tanklocatie</u> = aanwezige volumecapaciteit benzine en diesel tankstations marktgebied bieden voor uitsluitend de tankende klanten uit marktgebied onderzoekslocatie (= netto aanbod 2019)					

Tabel 2 Gemiddelde doorzet motorbrandstoffen aanbodzijde huidig marktgebied 2019

liters per jaar

Kort samengevat blijkt uit de berekeningen in tabel 2 dat de huidige (2019) volumeclaim motorbrandstoffen voor het onderzochte marktgebied van de onderzoekslocatie in totaal 8 miljoen liter bruto en 4,8 miljoen liter netto op jaarbasis bedraagt. Met de eventuele realisatie van een tankstation op de onderzoekslocatie zal de actuele bruto volumeclaim toenemen naar 9,2 miljoen liter op jaarbasis en de netto volumeclaim naar 6 miljoen liter op jaarbasis.

3. DEMOGRAFISCHE GEGEVENS EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De gemeente Westerveld ligt in het zuidwesten van de provincie Drenthe en ten noordoosten van de stad Meppel. De gemeente is na een gemeentelijke herindeling in 1998 ontstaan uit de gemeenten Havelte, Diever, Dwingeloo en Vledder. Op 1 januari 2019 telde de gemeente 19.348 inwoners (bron: CBS) op een oppervlakte van 283 km². Daarmee is de gemeente één van de dunst bevolkte gemeenten van Nederland. De kern Havelte telde in 2018 in totaal 3.155 inwoners en is daarmee de grootste kern binnen de gemeente. Andere 'grotere' kernen binnen de gemeente met meer dan 1.000 inwoners zijn: Dwingeloo, Diever, Vledder en Uffelte.

3.1 Demografische gegevens

De gemeente Westerveld telt per 1 januari 2019 in totaal 19.348 inwoners en 8.658 particuliere huishoudens, ofwel gemiddeld 2,23 inwoners per huishouden. Daarnaast staan er per 1 januari 2019 in de gemeente Westerveld in totaal 11.290 personenauto's geregistreerd wat neerkomt op gemiddeld 1,30 personenauto's per huishouden. Dit is relatief hoog en representatief voor landelijk gebied. Verder staan er in de gemeente Westerveld in 2019 in totaal 1.822 bedrijfsmotorvoertuigen geregistreerd, waarvan 1.617 (88,7%) kleine bedrijfswagens en 53 (2,9%) vrachtwagens. Deze verdeling wordt in dit onderzoek ook toegepast voor het onderzochte marktgebied van de gemeente Westerveld.

Tabel 3 geeft een overzicht van de demografische gegevens van het onderzochte marktgebied (gemeente Westerveld) voor de onderzoekslocatie anno 2019. De cijfers zijn afkomstig van CBS-Statline. De cijfers in tabel 3 worden als input gehanteerd voor de volumepotentieelberekening (vraagzijde) motorbrandstoffen van het onderzochte marktgebied in hoofdstuk 5.

Marktgebied	aantal	aantal	aantal	aantal	bedrijfs-	
Westerveld	inwoners	huishoudens	personen-	bedrijfs-	wagens	
CBS- 2018-2019			wagens	totaal	klein	vracht
<u>Gemeente Westerveld</u>						
2019	19.348	8.658	11.290	1.822	1.617	53
2018	19.152	8.483	10.976	1.712	1.516	47

Tabel 3 Demografische gegevens gemeente Westerveld 2018-2019

Bron: CBS Statline

3.2 Bedrijventerreinen Westerveld

In de gemeente Westerveld zijn vier bedrijventerreinen aanwezig. Er is volgens de structuurvisie (2013) van de gemeente Westerveld op korte termijn geen behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen, maar ligt er wel een revitaliseringsopgave, mede door de uitbreidingsvragen van bestaande bedrijven op de bestaande bedrijventerreinen. Er bestaat wel behoefte in het bestaande bedrijventerrein in Dwingeloo uit te breiden. Deze kunnen niet worden gefaciliteerd wegens ruimtegebrek. Het gaat hier dan met name om lokale, bevolkingsgebonden bedrijvigheid. Grote bedrijven of bedrijven gericht op een regionale klantenkring zouden kunnen verhuizen naar bijvoorbeeld Meppel, Steenwijk of Heerenveen. Clustering van bedrijven is vanwege de bereikbaarheid wenselijk langs de N371 / Oude Vaart, het tracé waarlangs ook de onderzoekslocatie is gesitueerd. De bedrijven in de gemeente Westerveld zijn sterk lokaal gericht.

Westerveld telt in 2018 in totaal 1.995 bedrijfsvestigingen in met name de volgende 7 sectoren: landbouw, bosbouw en visserij; nijverheid en energie; handel en horeca; zakelijke dienstverlening en cultuur en recreatie.

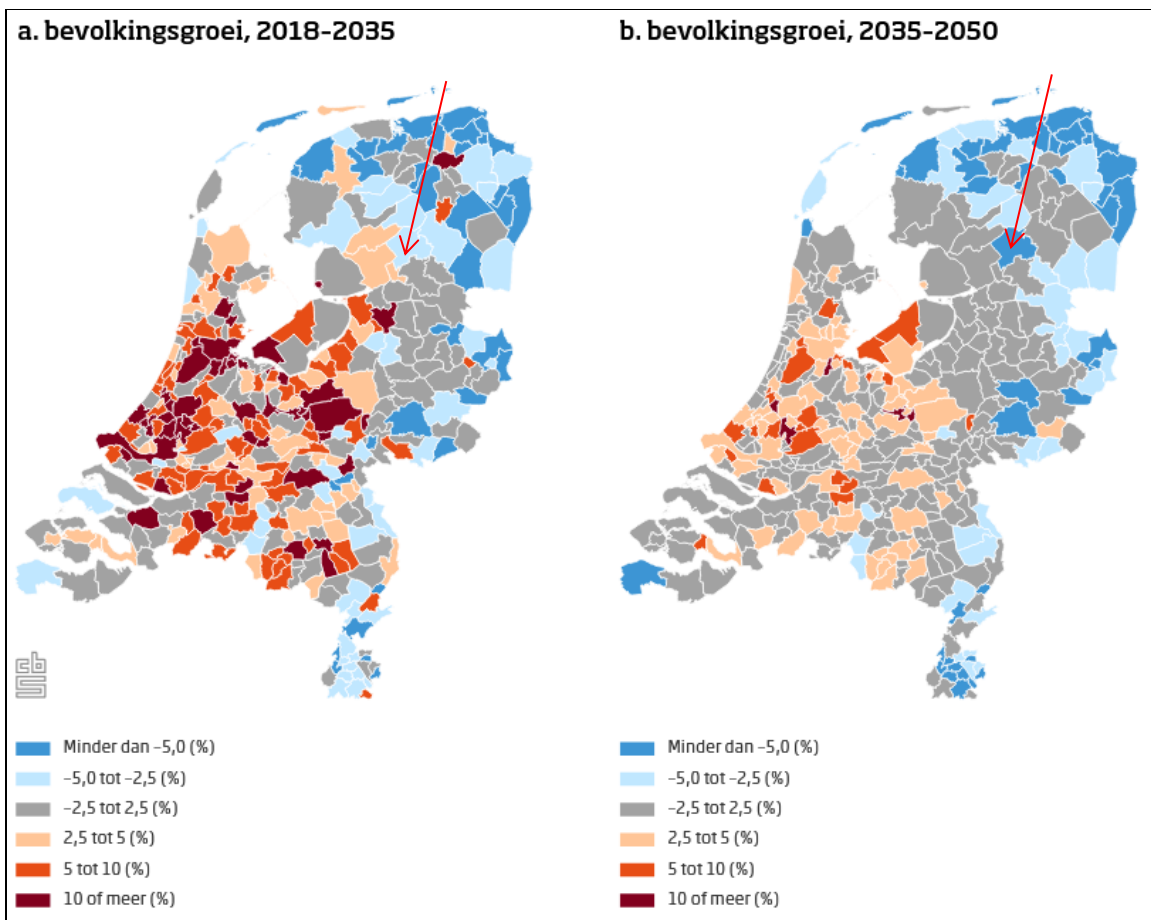
Het voorzieningenaanbod in de gemeente Westerveld is met name lokaal voorzienend en heeft in beperkte mate ook een verzorgingsfunctie voor de toeristen. De inwoners van de gemeente willen hun boodschappen dicht bij huis kunnen doen. De consument is bereid verder te reizen voor winkelaanbod in de branchegroep mode & luxe. Hiervoor gaat de consument naar omliggende steden als Steenwijk, Meppel en Hogeveen. Deze steden liggen alle drie ten zuiden, zuidwesten en zuidoosten van de gemeente Westerveld. Met name Steenwijk en Meppel zijn via de N371 en de rijksweg A32 bereikbaar.

3.3 Wonen

Gemeente Westerveld kent een groot aantal unieke dorpen en buurtschappen. Het is er goed wonen en dat wil de gemeente zo houden. Ieder dorp is uniek en heeft zijn eigen identiteit. De gemeente maakt in haar structuurvisie een onderscheid in drie verschillende dorpstypen, afhankelijk van de omvang en vooral van de aanwezigheid van voorzieningen en het perspectief voor de toekomst daarvan. De indeling zoals in de structuurvisie geïntroduceerd wordt, is gericht op het waar mogelijk sturen op behoud en versterking van het voorzieningenniveaus. Er zijn dorpen waar vrijwel geen voorzieningen zijn maar het wonen centraal staat. Dit zijn de zogenaamde woondorpen. Daarnaast zijn er dorpen die juist een veelheid aan publieke en commerciële voorzieningen hebben (Dwingeloo, Diever, Vledder en Havelte). Dat zijn de voorzieningendorpen. Daartussen zijn er de zogenaamde dynamische dorpen waar naast het wonen nog een beperkt aantal voorzieningen aanwezig is, zoals een dorpshuis, basisschool of sportvoorziening.

Volgens de PBL/CBS Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2019–2050 zijn er anno 2019 al gebieden in Nederland, vooral aan de randen van Nederland, die te maken hebben met bevolkingskrimp. Ook in de toekomst zijn er naar verwachting regio's die, ondanks de groei van de totale bevolking van Nederland, te maken krijgen met krimp. Tot 2035 voorziet de prognose vooral in het noorden en oosten van Nederland een daling van de bevolking, met meer dan 5 procent in Delfzijl en omgeving en in Oost-Groningen, en met 2,5 tot 5 procent in Zuid-Oost Drenthe. In de noordelijke provincies krijgen diverse gemeenten te maken met krimp. Ook elders langs de oostgrens, in Twente, de Achterhoek en Limburg, zijn er relatief veel gemeenten die naar verwachting in omvang afnemen. Voor alle krimpgemeenten samen gaat het om een verlies van ruim 100 duizend inwoners.

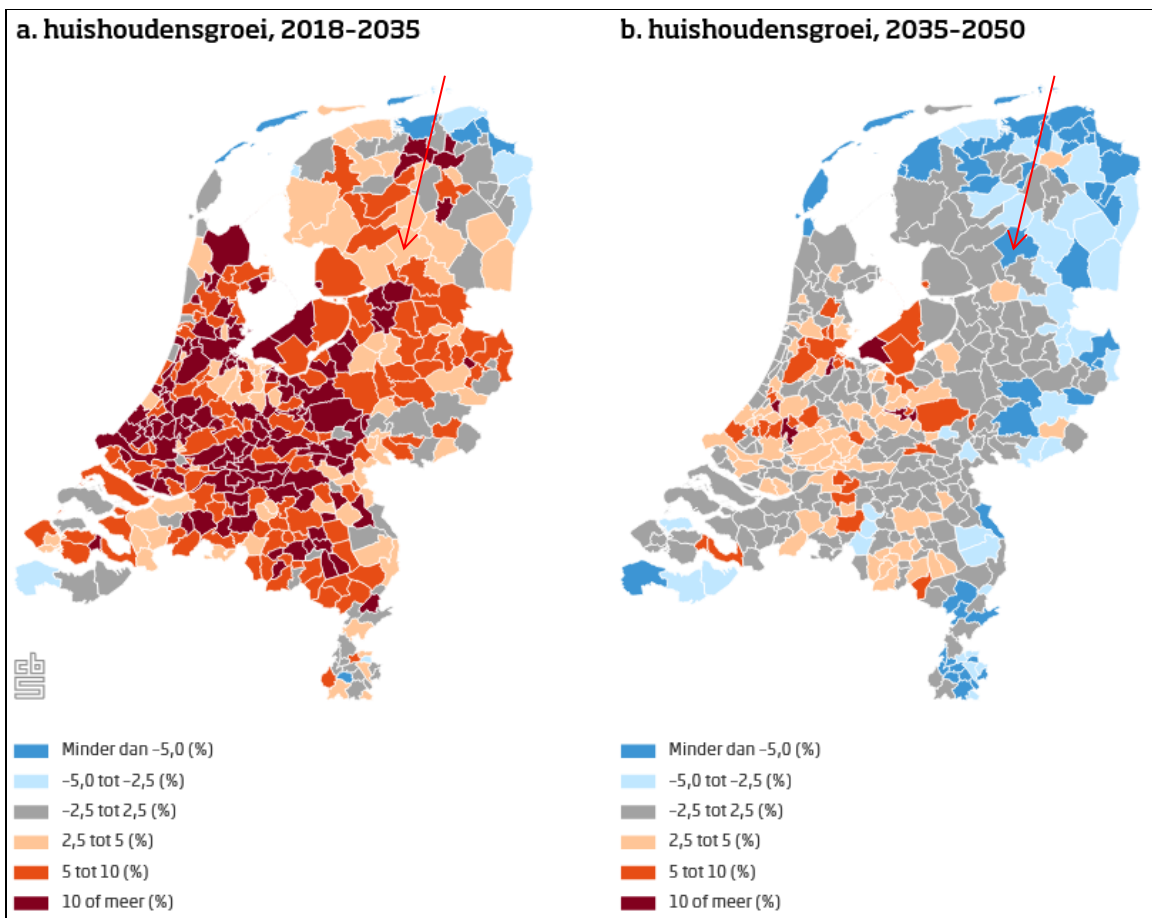
Uit deze krimpregio's vertrekken doorgaans meer mensen naar andere gemeenten in Nederland dan ervoor terugkomen. Het zijn vooral jongvolwassenen die verhuizen naar de Randstad en naar de steden daarbuiten. De verwachte krimp komt echter ook doordat er in de krimpregio's meer mensen overlijden dan er kinderen worden geboren. Door het selectieve vertrek van jongvolwassenen is de bevolking er meer dan gemiddeld vergrijsd en zijn er minder vrouwen in de vruchtbare leeftijd. Het aantal sterfgevallen is er relatief hoog, terwijl er juist relatief weinig kinderen worden geboren.



Kaart 4 Bevolkingsgroei per gemeente 2018-2035 & 2035 – 2050
Bron: PBL/CBS Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2019–2050

Doordat het aantal huishoudens sneller groeit dan het aantal inwoners, doet huishoudenskrimp zich in minder gemeenten en regio's voor dan bevolkingskrimp. In de periode 2018–2035 is in bijna alle veertig COROP-gebieden een groei van het aantal huishoudens voorzien. Op gemeenteniveau komt eenzelfde beeld naar voren. In slechts 13 gemeenten is voor de periode 2018–2035 een daling van het aantal huishoudens van 2,5 procent of meer voorzien. In dezelfde periode zal het aantal inwoners in ruim 80 gemeenten naar verwachting met 2,5 procent of meer afnemen. Gemeenten die met huishoudenskrimp te maken krijgen, liggen vrijwel zonder uitzondering aan de randen van Nederland.

In de kleinere steden en in de dorpen wordt tot 2035 een beperktere groei van het aantal huishoudens voorzien. Toch komen er veelal meer huishoudens bij dan op grond van de bevolkingsontwikkeling verwacht kan worden. In deze gemeenten is het gemiddelde aantal personen per huishouden sinds 2000 afgenomen. Voor de toekomst wordt vooral in de kleine gemeenten een verdere daling van de huishoudensomvang voorzien. Deze gemeenten zijn sterker vergrijsd, waardoor ook het aantal eenpersoonshuishoudens toeneemt. Bovendien vertrekken veel jongeren naar de steden. Als zij in de fase van gezinsvorming komen, blijven zij vaak in of om de steden wonen. De kleinere gemeenten buiten de Randstad zullen daardoor jonge gezinnen missen, die uit meerdere personen bestaan.



Kaart 5 Ontwikkeling van het aantal huishoudens per gemeente 2018-2035 & 2035 – 2050
Bron: PBL/CBS Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2019–2050

4. VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

De onderzoekslocatie ligt als zichtlocatie in de directe nabijheid van de aansluiting van de N353 en de N371 ten zuidwesten van Havelte.

De gemeente heeft geen jaarlijks telprogramma dus niet van alle wegen zijn de huidige intensiteiten bekend. Wel kan over het algemeen gesteld worden dat de intensiteiten op de gemeentelijke wegen laag zijn. De meeste gemeentelijke wegen hebben een intensiteit van minder dan 1500 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Dit is ruim onder de bovengrens die landelijk aangehouden wordt voor erftoegangswegen (6000 mvt/etmaal). De drukste wegen binnen de gemeentegrenzen zijn de rijksweg A32 en de provinciale ontsluitingswegen (N855, N371, N353). Deze laatste hebben volgens het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2011-2020) een gemiddelde intensiteit van tussen de 2500 en 8000 mvt/etmaal. Anno 2019 zal dit aantal naar alle waarschijnlijkheid wat hoger uitkomen.

Eén van de drukste gemeentelijke wegen (m.u.v. de provinciale wegen die binnen de kom in beheer en onderhoud van de gemeente zijn) is de Ruitersweg/Darper Kerkweg tussen Havelte en de A32. Hier bedraagt de gemiddelde intensiteit zo'n 3500 mvt/etmaal. Pas bij ca. 20.000 motorvoertuigen per etmaal op een weg komt de doorstroming van het verkeer onder druk. Uit bovengenoemde cijfers blijkt dat de bereikbaarheid en ontsluiting van Westerveld dus geen problemen oplevert.

4.1 Provincialeweg N371

De N371 is een provinciale weg in de provincie Drenthe welke vrijwel geheel in noordoostelijke richting van Meppel tot Assen loopt. De N371 begint bij de aansluiting 'Diever' vanaf de rijksweg A32 en loopt vanaf daar in noordoostelijke richting. De N371 volgt over bijna de gehele lengte de oever van de Drentsche Hoofdvaart, grotendeels aan de westkant, maar op het zuidelijk en noordelijk deel ook over de oostkant. De weg loopt langs Havelte, waar de N353 in de nabijheid van de onderzoekslocatie gekruist wordt. Na Havelte loopt de weg verder langs de dorpen Uffelte, Wittelte en Dieverbrug. Bij Dieverbrug sluit middels een rotonde de N855 aan. Hierna volgende dorpen Geeuwenbrug en Hoogersmilde. Vlak na Hoogersmilde is er een aansluiting met de N381. De weg vervolgt langs Hijkersmilde, Smilde en Bovensmilde, waarna middels een dubbele kruising de N373 aansluit. De weg buigt af richting het oosten en loopt de bebouwde kom van Assen binnen, waarna de weg eindigt op de aansluiting Assen-West van de A28. De N371 is in het kader van duurzaam veilig ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, met een maximumsnelheid van 80 km/h buiten de bebouwde kom. Bij tal van kruispunten zijn korte stukjes met een maximumsnelheid van 60 km/h.

Tabel 4 geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken op N371 ter hoogte van Havelte over de periode 2012 (laatst beschikbare telgegevens uit Monitor Verkeer en Vervoer Noord-Nederland). Daarin is te zien dat het verkeersaanbod op de N371 tussen Havelte en Meppel in 2012 gemiddeld 8.110 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag en 7.412 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag etmaal bedroeg. De cijfers zijn inmiddels behoorlijk gedateerd en gemeten in de crisisperiode. Naar verwachting zullen de intensiteiten op het wegvak Havelte – Meppel anno 2019 zo rond de 10.000 motorvoertuigen per etmaal liggen.

Etmaalintensiteit (mvt)				
Intensiteit werkdag				
Telpuntnummer	Telpuntnaam	2012		
AM121	Havelterbrug	5256		
AN003	Havelte-Meppel	8110		
BL001	Hoogersmilde	3947		
Intensiteit weekendag				
Telpuntnummer	Telpuntnaam	2012		
AM121	Havelterbrug	4949		
AN003	Havelte-Meppel	7412		
BL001	Hoogersmilde	3783		
Bron:			Monitor Verkeer en Vervoer - Noord Nederland	
Datum:			28-09-2019	

Tabel 4 Verkeersintensiteiten N371 periode 2012

Bron: Monitor Verkeer en vervoer Noord-Nederland

4.2 Provincialeweg N353

De N353 is een provinciale weg in de provincies Friesland en Drenthe en loopt van Oudehorne naar Havelte. De weg is uitgevoerd als 1x2 gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. De N353 begint als zijweg van de N380. Vervolgens loopt de weg zuidwaarts als 2-strooks gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Het eerste dorp langs de weg is Oldeberkoop waarna de weg middels een rotonde de N351 kruist. Na een paar kilometer komt de weg langs het dorp Zandhuizen waarna de weg door het dorp Noordwolde loopt. Na Noordwolde loopt de weg via Wilhelminaoord verder naar het zuiden en lift bij Frederiksoord een klein stukje mee met de N855. Na een paar kilometer komt de weg door Havelte (wegvak Shell Havelte, ad 1), waar de weg eindigt op een kruising met de N371, vlak nabij de onderzoekslocatie.

Dagelijks rijden tussen Het Schier en Havelte gemiddeld 4.941 motorvoertuigen ten westen van Havelte, even voor de aansluiting met de N371.

5. VOLUMEPOTENTIEELBEREKENING MOTORBRANDSTOFFEN

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

5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied Westerveld 2019

In 2019 beschikt de gemeente Westerveld in totaal over 19.348 inwoners en 8.658 particuliere huishoudens (tabel 3, hoofdstuk 3.1). Het totaal aantal geregistreerde particuliere personenwagens binnen de gemeente Westerveld bedraagt in 2019 in totaal 11.290 wagens. Daarnaast staan in 2019 binnen de gemeente Westerveld in totaal 1.822 gemotoriseerde bedrijfswagens geregistreerd, waarvan 1.617 kleine bedrijfswagens en 53 vrachtwagens. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat alle bedrijfswagens vooralsnog op diesel rijden. De cijfers in tabel 3 zijn als input gehanteerd voor de volumepotentieelberekening (vraagzijde) motorbrandstoffen van het onderzochte marktgebied van de gemeente Westerveld.

Tabel 5 geeft het overzicht van het aanwezige volumepotentieel motorbrandstoffen (exclusief LPG) binnen de gemeente Westerveld weer voor personenwagens en bedrijfswagens per productsoort anno 2019. Daarbij is rekening gehouden met een afvloeiing van 30% en een toevloeiing van 5% (zie toelichting onder tabel 5).

Brandstofsoort	Volumepotentieel motorbrandstoffen 2019 gemeente Westerveld
	Gemeente Westerveld
Benzines	7.540.050
Diesel pers.wagens	1.727.892
	----- +
Totaal pers.wagens	9.267.942
Diesel bedrijfswagens	3.852.913
	----- +
Bruto volumepotentie*	13.120.855
Afvloeiing 30%	3.936.257 -
Toevloeiing 5%	656.043 +

Netto volumepotentie**	9.840.641

**bruto volumepotentie = de totaal aanwezige vraag naar motorbrandstoffen excl. LPG op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen binnen gemeente exclusief toe- en afvloeiing.*

***netto volumepotentie = de totaal aanwezige vraag naar motorbrandstoffen excl. LPG op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen binnen gemeente inclusief toe- en afvloeiing*

Tabel 5 Volumepotentieel (totale vraag) marktgebied gemeente Westerveld 2019

Wanneer de bevolkingscijfers inclusief het aantal personenwagens en bedrijfswagens (diesel) worden doorberekend naar het volumepotentieel motorbrandstoffen voor personen- en bedrijfswagens voor het marktgebied van de gemeente Westerveld, komt Bureau Star Line voor de huidige markt (2019) uit op een bruto aanwezig volumepotentieel motorbrandstoffen van ruim 13,1 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis. Na gemiddelde afvloeiing motorbrandstoffen van 30% en toevloeiing van 5% resteert een netto aanwezig volumepotentieel motorbrandstoffen van ruim 9,8 miljoen liter voor de gemeente Westerveld.

Afvloeiing en toevloeiing motorbrandstoffen

Uit eerder onderzoek van het voormalige Ministerie van Economische Zaken (tegenwoordig Economische Zaken en Klimaat) blijkt dat er altijd sprake is van een grotere afvloeiing naar het omliggende wegennet (snelwegen, provinciale wegen binnen en buiten bebouwde kom, grensinvloeden) 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 (veelal duurdere) rijkswegennet plaatsvindt, maar eerder naar stedelijke gebieden en/of gebieden waar relatief veel prijsconcurrentie is. Voor de gemeente Westerveld is sprake van een redelijk prijsgevoelige regio. Binnen de gemeente is in ieder geval 1 onbemande prijsvechter (Firezone, ad 4) aanwezig waardoor ook andere tankstations binnen de gemeente Westerveld hogere kortingen verstrekken. Bovendien is de gemeente Westerveld een grote landelijke gemeente waarvoor men om tot aan de snelweg te komen vanuit een groot deel van de gemeente een relatief behoorlijke afstand moet overbruggen. Om die reden is de afvloeiing vastgesteld op 30%.

De vraag naar brandstoffen wordt daarnaast medebepaald door het aantal toeristen, regionale bezoekers (bv. voor het winkelaanbod en andere voorzieningen) en forensen (bedrijventerrein met regionale functie). Volgens onderzoek is het niet mogelijk gebleken om het verband tussen toeristen en forensen en doorzet te kwantificeren. Daarom wordt in het algemeen binnen de branche gewerkt met een toevloeiing van 10%. Binnen het onderzochte marktgebied van de gemeente Westerveld. Deze toevloeiing is in de marktconfrontatie uitsluitend opgenomen voor de toeristische sector die met name in de zomermaanden (periode april t/m september) relevant is voor Westerveld. Omdat deze toevloeiing slechts de helft van het jaar aan de orde is, is gekozen slechts 5% toevloeiing mee te rekenen voor het verzorgingsgebied in plaats van 10%.

De herkomst van de cijfers die gehanteerd zijn voor de berekening van het volume potentieel, zijn:

- 'Binnenlandse doorzet motorbrandstoffen', bron: Bovag 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 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 motorbrandstoffen consumentenmarkt, bron: Bovag en CBS. 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 volume potentieel-berekening.
- Per gemeente zijn bij het CBS statistieken bekend over onder meer het aantal inwoners, huishoudens, gemiddeld aantal personen per huishouden en aantal geregistreerde personen- en bedrijfswagens. Op basis van deze gegevens kan een nauwkeurige berekening van het verzorgingsgebied gemaakt worden;
- Voormalige Toolbox 'benzinemarkt' van het Ministerie van Economische Zaken t.b.v. de gemiddelde doorzet per tankstation en toe- en afvloeiingspercentages;

- De berekeningen zijn gebaseerd op de reguliere motorbrandstoffen benzine, diesel en LPG. De nieuwe duurzame brandstoffen (zoals CNG, Groengas, LNG, elektrisch, waterstof etc.) zijn gelet op het marginale aandeel in de huidige markt nog niet meegerekend. Naar alle waarschijnlijkheid zullen hier in de toekomst wel verschuivingen plaats gaan vinden waarbij de ene brandstof vervangen gaat worden door de andere. In welke mate dat zal zijn is op dit moment nog niet vast te stellen.

5.2 Confrontatie vraag en aanbod in motorbrandstoffen

Door het vergelijken van de vraag naar motorbrandstoffen (paragraaf 5.1, tabel 8) met het aanbod in motorbrandstoffen (hoofdstuk 2, paragraaf 2.5.2, tabel 2) is de marktpotentie voor de markt van motorbrandstoffen binnen het verzorgingsgebied van de gemeente Westerveld te bepalen. Uit de marktconfrontatie valt op te maken in hoeverre er in kwantitatieve zin ruimte is voor de vestiging van nieuw verkooppunt voor motorbrandstof op de onderzoekslocatie.

Het bruto aanwezige volume potentieel motorbrandstoffen (totale vraag, tabel 8) binnen het de gemeente Westerveld bedraagt in 2019 in totaal ca. 13,5 miljoen liter op jaarbasis. Netto, dus na het reëel te verwachten scenario van 30% afvloeiing en 5% toevloeiing van liters van en naar het onderzochte verzorgingsgebied, resteert in 2019 een volume potentieel van ca. 10,1 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis (tabel 8).

Inclusief de komst van een nieuw tankstation op de onderzoekslocatie zou de bruto claim oplopen van 8 miljoen liter op jaarbasis (tabel 2) naar 9,2 miljoen liter. Netto, dus na weging van het volumeaandeel van de tankstations binnen het onderzochte verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie (gemeente Westerveld), resteert in de huidige markt anno 2019 een volume capaciteit van 4,8 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis (tabel 2). Inclusief de onderzoekslocatie zou de netto claim dan oplopen naar 6 miljoen liter op jaarbasis (tabel 2).

De tabellen 6a en 6b geven de resultaten van de marktconfrontatie tussen zowel de bruto (tabel 6a) als netto vraag (tabel 6b) en de bruto (tabel 6a) en netto (tabel 6b) volumeclaim (aanbod, tabel 2) in de markt van motorbrandstoffen weer binnen het verzorgingsgebied van de gemeente Westerveld exclusief (huidige markt) en inclusief de onderzoekslocatie.

Marktconfrontatie bruto vraag en bruto aanbod motorbrandstoffen verzorgingsgebied gemeente Westerveld in- en exclusief onderzoekslocatie anno 2019

Marktsituatie:	Exclusief onderzoekslocatie 2019	Inclusief onderzoekslocatie 2019
Bruto vraag (vraag, tabel 5)	13.120.855	13.120.855
Bruto aanbod (aanbod, tabel 2)	8.000.000	9.200.000
	----- -/-	----- -/-
Bruto resultaat	+ 5.120.855	+ 3.920.855

Tabel 6a Marktconfrontatie bruto vraag t.o.v. bruto aanbod in liters per jaar

Marktconfrontatie netto vraag en netto aanbod motorbrandstoffen verzorgingsgebied gemeente Westerveld in- en exclusief onderzoekslocatie anno 2019

Marktsituatie:	Exclusief onderzoekslocatie 2019	Inclusief onderzoekslocatie 2019
Netto vraag (vraag, tabel 5)	9.840.641	9.840.641
Netto aanbod (aanbod, tabel 2)	4.800.000	6.000.000
	----- -/-	----- -/-
Netto resultaat	+ 5.040.641	+ 3.840.641

Tabel 6b Marktconfrontatie netto vraag t.o.v. netto aanbod in liters per jaar

Op basis van de bovenstaande berekeningen kan geconcludeerd worden dat de huidige (2019) bruto vraag naar motorbrandstoffen binnen de gemeente Westerveld ca. 5,1 miljoen liter op jaarbasis hoger ligt dan het bruto aanbod motorbrandstoffen, ofwel een bruto vraagoverschot van ca. 5,1 miljoen liter op jaarbasis in de huidige markt anno 2019. Met de komst van de onderzoekslocatie zou het bruto vraagoverschot in het huidige marktgebied afnemen naar ca. 3,9 miljoen liter op jaarbasis. Daarmee biedt de huidige bruto markt binnen de gemeente Westerveld voldoende ruimte voor de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie.

Op basis van de bovenstaande berekeningen kan tevens geconcludeerd worden dat in het reële scenario met 30% afvloeiing en 5% toevloeiing de huidige (2019) netto vraag naar motorbrandstoffen binnen de gemeente Westerveld ca. 5 miljoen liter op jaarbasis hoger ligt dan het netto aanbod motorbrandstoffen, ofwel een netto vraagoverschot van ca. 5 miljoen liter op jaarbasis in de huidige markt anno 2019. Met de komst van de onderzoekslocatie zou het netto vraagoverschot in het huidige marktgebied dan afnemen naar ca. 3,8 miljoen liter op jaarbasis. Daarmee biedt ook de huidige netto markt binnen de gemeente Westerveld voldoende ruimte voor de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie.

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van de confrontatie tussen vraag en aanbod in de markt van motorbrandstoffen binnen het onderzochte marktgebied van de gemeente Westerveld, kan geconcludeerd worden dat de markt anno 2019 zeker nog ruimte overlaat voor de realisatie van een tankstation op de onderzoekslocatie. Er zal dan ook absoluut geen sprake zijn van duurzame ontvruchting van het onderzochte marktgebied.

Kwantitatief

In kwantitatieve zin is berekend dat de huidige (2019) bruto vraag naar motorbrandstoffen binnen de gemeente Westerveld ca. 5,1 miljoen liter op jaarbasis hoger ligt dan het bruto aanbod motorbrandstoffen, ofwel een bruto vraagoverschot van ca. 5,1 miljoen liter op jaarbasis in de huidige markt anno 2019. Met de komst van de onderzoekslocatie zou het bruto vraagoverschot in het huidige marktgebied afnemen naar ca. 3,9 miljoen liter vraagoverschot op jaarbasis.

In het netto volumescenario is berekend dat in het reële volumescenario met 30% afvloeiing en 5% toevloeiing de huidige (2019) netto vraag naar motorbrandstoffen binnen de gemeente Westerveld ca. 5 miljoen liter op jaarbasis hoger ligt dan het netto aanbod motorbrandstoffen, ofwel een netto vraagoverschot van ca. 5 miljoen liter op jaarbasis in de huidige markt anno 2019. Met de komst van de onderzoekslocatie zou het netto vraagoverschot in het huidige marktgebied afnemen naar ca. 3,8 miljoen liter vraagoverschot op jaarbasis. Daarmee biedt de markt van motorbrandstoffen binnen de gemeente Westerveld voldoende ruimte voor de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie.

Kwalitatief

In kwalitatieve zin mag geconcludeerd worden dat de onderzoekslocatie zeer gunstig gelegen langs in de directe nabijheid van de N371 en de aansluiting daarvan op de N353. Beide provinciale wegen vormen twee belangrijke verkeersaders door de gemeente richting het rijkswegennet (A32). Het verkeersaanbod op de N353 ten oosten van Havelte ligt rond de 5.000 motorvoertuigen per etmaal en het verkeersaanbod langs de N371 tussen Havelte en de aansluiting met de rijksweg A32 loopt op tot ca. 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze aantallen horen tot de hoogste intensiteiten binnen de gemeente Westerveld (met uitzondering van rijkswegverkeer) en zorgen ervoor dat de onderzoekslocatie, welke goed in het zicht en goed bereikbaar ligt vanaf de N371, voldoende marktpotentie heeft vanuit de hele gemeente. De onderzoekslocatie zal naar verwachting dan ook een belangrijk deel van haar volume halen van verkeer uit de gehele gemeente en zelfs daarbuiten:

- Doorgaand verkeer afkomstig uit gemeente Westerveld dat via de N371 van en naar de bestemming binnen de gemeente rijdt;
- Doorgaand verkeer N353 uit gemeente Westerveld dat via de N353 en N371 van en naar de bestemming binnen de gemeente rijdt;
- Extern verkeer dat via de N371 door de gemeente Westerveld rijdt richting A32/Meppel en richting Assen.

Daarnaast is de partij die zich wil gaan vestigen op de onderzoekslocatie, Kreuze Tanken & Wassen, een bekende marktpartij in de regio Steenwijk. De vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie zal het regionale netwerk van Kreuze flink versterken.

De gemeente Westerveld kent relatief weinig tankstations in een groot buitengebied met relatief kleine kernen. Met uitzondering van beide Shell locaties, die beide langs de gebiedsontsluitingswegen van de gemeente liggen, zijn er slechts enkele tankstations bij diverse dorpskernen gevestigd die lastig bereikbaar (want niet op de doorgaande route) zijn voor verkeer uit de overige kernen. De onderlinge afstanden tussen de diverse kernen zijn groot en de kernen feitelijk te klein voor vestiging van een zelfstandige dorpspomp. De voorziening van een tankstation langs de hoofinfrastructuur van de gemeente Westerveld is dan ook een welkome voorziening omdat de locatie voor de gehele gemeente op haar route richting A32 goed bereikbaar is en dus centraal gelegen in de gemeente Westerveld.

Markt voor duurzame motorbrandstoffen

Naast de traditionele fossiele motorbrandstoffen, zijn er landelijk en internationaal ook ontwikkelingen gaande voor wat betreft nieuwe duurzame motorbrandstoffen. Binnen de markt van de gemeente Westerveld worden op dit moment op de tankstations nog geen duurzame motorbrandstoffen aangeboden. Wel zijn er binnen de gemeente enkele projecten voor elektrische oplaadpunten in ontwikkeling, zoals bij het gemeentehuis in Diever en op de onderzoekslocatie.

Van de nieuwe personenauto's rijdt in 2018 ruim 86% nog gewoon op traditionele brandstoffen. Dat was in 2014 nog 91,5% van de nieuwe auto's (bron: TankPro). Wanneer echter gekeken wordt naar het totale wagenpark, dan rijdt anno 2018 nog altijd 95% van het totale Nederlandse wagenpark op diesel of benzine. Dat is inclusief de hybride auto's, echter deze categorie vormt volgens de markt niet meer dan een tussenoplossing en hebben op de lange termijn geen toekomst. Van de overige 5% is in 2018 2% volledig elektrisch, 2% rijdt op CNG of groengas en 1% rijdt op LNG. Terwijl in Nederland de afzet van LPG fors terugloopt, is het autogas in omringende landen juist in opkomst, zo ook in Duitsland. De verwachting is dat over 5 jaar het waterstofaandeel weliswaar nog verwaarloosbaar klein zal zijn, doch de markt rondom dit product is wel volop in ontwikkeling, vooral ook in Duitsland. Om die reden is het voorliggende DPO dan ook vooral gericht op de huidige markt en korte termijn markt van motorbrandstoffen welke hoofdzakelijk nog zal bestaan uit de reguliere brandstoffen benzine en diesel. De markt is echter wel rijp om zich geleidelijk aan klaar te maken voor de (ver)nieuw(d)e brandstoffen (daar zitten ook schone diesel en benzineprodukten tussen). Dit gebeurt vanwege de hoge investeringen vooral op grote hoog-volume locaties langs hoofdinfrastructuur (rondom snelwegen en transportroutes) waar een gemengd aanbod aan alternatieven aangeboden kan worden. Op dit moment is de markt nog veel te klein om te spreken van concurrentie binnen de duurzame brandstoffenmarkt. Concurrentie zal volgens de marktdeskundigen pas ontstaan als 20 à 30% van het wagenpark op alternatieve brandstoffen rijdt.

BIJLAGE I: INFORMATIEBRONNEN

- CBS Statline 2018-2019: gemeente Westerveld
- CBS in uw buurt: gemeente Westerveld
- Site: <https://directlease.nl/tankservice/tankstations/shell/>
- “Nieuwbouw Kreuze Tankstation, Oeveraseweg 2, Havelte, Schetsontwerp” door ContrAll projectrealisatie BV , Project: CTP.552608, d.d. 30 januari 2017;
- Site Wegenwiki: [https://www.wegenwiki.nl/N371_\(Nederland\)](https://www.wegenwiki.nl/N371_(Nederland))
- Site Wegenwiki: [https://www.wegenwiki.nl/N353_\(Nederland\)](https://www.wegenwiki.nl/N353_(Nederland))
- Monitor verkeer en vervoer Noord-Nederland:
<http://verkeersmonitor.b3p.nl/verkeersmonitor/Kaart.action>
- Site: [https://nl.wikipedia.org/wiki/Westerveld_\(gemeente\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Westerveld_(gemeente))
- “Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan, verkeer- en vervoerbeleid gemeente Westerveld 2011-2020” door gemeente Westerveld d.d. november 2011;
- Site: <https://allecijfers.nl/gemeente/westerveld/>
- CBS Statistische Trends: “PBL/CBS Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2019–2050, belangrijkste uitkomsten” door Planbureau voor de Leefomgeving anno 2019:
<https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl2019-pbl-cbs-regionale-bev-en-hhprognose-2019-2050-belangrijkste-uitkomsten-3812.pdf>;
- Site: <https://www.oliehandelkreuze.nl/tankstation/>
- Site: <https://openbaarladen.nl/westerveld/locaties-laadpalen-in-westerveld>
- Tankpro “Voor elke alternatieve brandstof ontstaat een eigen markt”, artikel d.d. 14-04-2016: file:///C:/Users/bureau-starline-ys/Documents/Star%20Line%20Algemeen/Cijfers/2016/%E2%80%98Voor%20elke%20alternatieve%20brandstof%20ontstaat%20een%20eigen%20markt%E2%80%99%20_%20TankPro.nl.htm ;
- Bovag-Rai, Mobiliteit in cijfers 2018