

Lingedelta Vastgoed BV
De heer H. Hooijer en E. van Werkum

info@stec.nl
www.stec.nl
HR 10144762

Datum : 21 september 2020
Ons kenmerk : 19.229 HP
Onderwerp : Ladder Tankstation en Toeristisch Overstappunt locatie De Vaalt

0 Inleiding, samenvatting en conclusies

Inleiding

Er wordt een bestemmingsplan voorbereid dat voorziet in de realisatie van een onbemand tankstation op locatie De Vaalt, in de gemeente Neder-Betuwe, nabij afslag 34 van de A15. De bedoeling is om hier een modern onbemand tankstation te realiseren. Gelet op de ligging van de locatie nabij de snelweg en toeristisch recreatieve routes is er ook een wens om bij het tankstation een kleinschalige horecavoorziening te realiseren. Dit ondersteunt de aanvullende rol van de locatie als Toeristisch Overstappunt (TOP).

Voor de onderbouwing van de behoefte van het plan is – in het licht van de Ladder voor duurzame verstedelijking – onderzoek uitgevoerd. De marktanalyse voor het tankstation heeft Bureau Star Line voor rekening genomen. In dit document leest u de belangrijkste conclusies. Het rapport van Star Line is aangehecht als **bijlage** en maakt integraal onderdeel uit van deze Laddertoets. Bovendien gaan we in dit document in op de behoefte aan de horecavoorziening.

Samenvatting en conclusies:

- Op locatie De Vaalt (de projectlocatie) is een tankstation beoogd. Dit tankstation kent vanwege haar locatie een zeer gunstige ligging. Bepalend hierin is de ligging ten opzichte van de afrit 34, de Rijksweg A15 en de provinciale weg N323. Het bezoekend autoverkeer betreft voor een deel doorgaand verkeer dat gebruik maakt van de Maas-Waal-route (Nijmegen-A15), maar ook inwoners van het gebied dat gericht is op de op- en afrit 34 voor woon-werkverkeer en recreatief verkeer.
- Adviesbureau Star Line heeft een marktanalyse uitgevoerd. In deze marktanalyse en voorliggende laddertoets is (onder andere) gezien **(1)** of er voldoende marktruimte is voor tankstation De Vaalt en **(2)** wat het effect is van De Vaalt op de 18 actieve tankstations in het marktgebied. Op basis van de marktanalyse concludeert bureau Star Line dat voor zowel de reguliere markt als de truckdieselmarkt voldoende marktruimte is om tankstation De Vaalt te realiseren. De levensvatbaarheid van de bestaande tankstations komt niet in gevaar door de toevoeging van tankstation De Vaalt.
- Belangrijk om te vermelden is dat de locatie De Vaalt ruim buiten de bebouwde kom ligt. Gelet hierop zal tankstation De Vaalt dan ook niet of nauwelijks van invloed zijn op de omliggende dorpskernen in de kleine kernen. Het tankstation richt zich immers met name op de vraag van doorgaand verkeer op de A15 en van regionaal verkeer van / naar aansluiting 34. Hierbij dient, zoals gezegd, onderscheid gemaakt te worden tussen de reguliere markt en de truckdieselmarkt.

- Wat betreft de reguliere markt geldt dat in kwantitatieve zin het volumepotentieel voor de relevante marktregio voor tankstation De Vaalt uitkomt op ca. 3,6 tot 6 miljoen liter op jaarbasis (exclusief truckdiesel en LNG), waarvan circa 1 tot 1,5 miljoen liter overlapt met het verkeersaanbod bij de bestaande tankstations in het achterliggende verzorgingsgebied. Geconcludeerd wordt dat bij een vraagoverschot van 2 tot 2,5 miljoen liter op jaarbasis, de levensvatbaarheid van de al aanwezige tankstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de projectlocatie.
- Wat betreft de markt voor truckdiesel (inclusief LNG) geldt dat deze markt hoofdzakelijk bestaat uit 'gestuurde' liters waarbij prijs, merk, contractuele afspraken tussen afnemer en aanbieder en bereikbaarheid essentieel en doorslaggevend zijn voor de trucker. Gestuurde liters zijn liters truckdiesel die door 'prijsafspraken' tussen aanbieders getankt worden. Met andere woorden, een transportbedrijf met Shell-kaarten, zal bijvoorbeeld niet bij Esso gaan tanken. Transporteurs en exploitanten van tankstations 'sturen' op basis van deze afspraken een groot deel van de truckdiesel-markt naar bepaalde plekken. Hierbij is het voor de 'merken' van belang om een dekkend netwerk te hebben verspreid door het land waarbij prijs, merk en bereikbaarheid essentieel en doorslaggevend zijn voor de trucker. De omvang van de vraag naar truckdiesel is dan ook bijna niet te meten, juist omdat de truckdiesel sector zeer complex, groot en volledig anders tankgedrag vertoont dan de reguliere tankstations voor personen en lokaal bedrijvenverkeer. Het feit dat er al meerdere grote(re) truckdiesel locaties binnen het marktgebied aanwezig zijn, is al een bewijs dat de vraag naar truckdiesel ter plaatse enorm is. Gelet op de verwachte marktontwikkeling – zoals naar voren komt uit het rapport van Bureau Star Line – is het aannemelijk dat ook zowel de kwantitatieve als kwalitatieve (bv. LNG) vraag naar transportliters de komende jaren verder zal toenemen. Belangrijk hierin is het feit dat de rijksweg A15 een belangrijke nationale en internationale transportroute die rechtsreeks leidt naar Port of Rotterdam; een route waarlangs dus veel transportbedrijven en logistiek gebonden bedrijven gevestigd zijn en waar dus veel getankt wordt. Een dekkend netwerk van merk-stations is hierbij wenselijk. De Vaalt levert hieraan een bijdrage.
- Bij tankstation De Vaalt zal ook LNG (een nieuwe duurzame brandstof) getankt kunnen worden. De Rijksoverheid stimuleert fiscaal ook het gebruik van LNG nu deze brandstof een bijdrage levert aan het behalen van klimaatdoelstellingen. Verder hebben in Europees verband de lidstaten (waaronder dus ook Nederland) zich gecommitteerd om een internationaal dekkend netwerk van LNG-tankpunten langs de belangrijkste snelwegen in de EU tot stand te brengen. Tankstation De Vaalt heeft daarmee een netwerkfunctie en levert een bijdrage aan het tot stand brengen van een dekkend LNG-netwerk (in een straal van circa 20 kilometer rondom de projectlocatie is nu nog slechts één LNG-tankstation beschikbaar).
- In de zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan is – kort samengevat – gesteld dat onzeker is of de realisatie van Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15 (ViA15) ook daadwerkelijk hun doorgang zullen hebben. Om die reden dient, zo wordt in de zienswijzen gesteld, geen rekening te worden gehouden met de uitbreiding van Bedrijvenpark Medel en de verlenging van de A15. In verband met deze zienswijzen is in het rapport van Bureau Star Line en voorliggende laddertoets tevens gezien wat de consequenties zouden zijn indien Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15 geen doorgang zouden hebben. In dat scenario veranderen de conclusies van dit rapport alsook het rapport van Star Line niet. Ook zonder die ontwikkelingen is er voldoende marktruimte voor tankstation De Vaalt. Hierbij is expliciet vastgesteld dat het tankend verkeer bij De

Vaalt slechts voor een beperkt deel enige mate van overlap vertoont met het tankende vrachtverkeer bij Total Medel (gelegen op bedrijventerrein Medel). Gelet op de onderzochte verkeersstromen wordt Total Medel immers vanuit meerdere verkeersroutes gevoed. De realisatie van tankstation De Vaalt tast dan ook – zo wordt geconcludeerd – de levensvatbaarheid van de aanwezige truck dieselstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet aan.

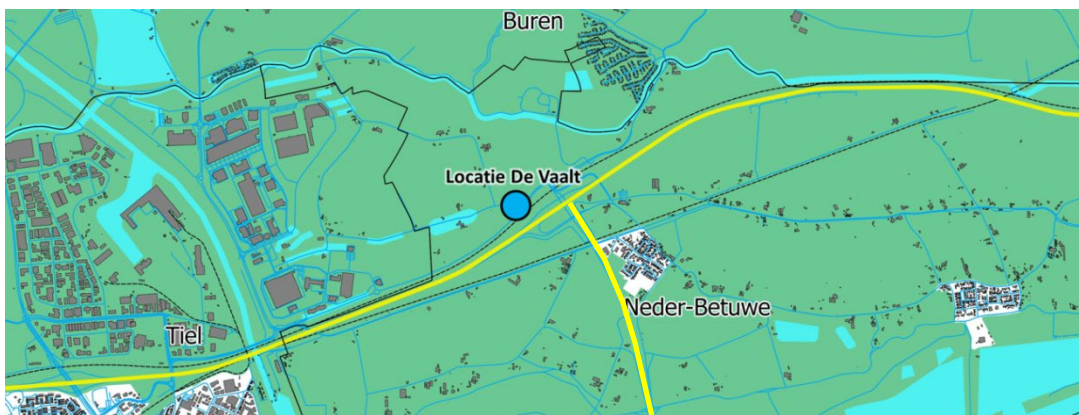
- Omdat ook snelladers voor elektrische auto's gerealiseerd worden op de locatie speelt De Vaalt daarmee ook in op de behoefte vanuit personenvervoer om langs belangrijke transportassen een netwerk van laadfaciliteiten te realiseren en daarmee te voorzien in een groeiende behoefte op dit vlak.
- De locatie De Vaalt zal – naast het bedienen van vraag van doorgaande reizigers en woon-werkverkeer – ook een toeristisch recreatieve functie vervullen. In het Rivierengebied zijn diverse fietsknooppunten en ook zijn er ambities om de toeristisch recreatieve functie van het Lingemeer te versterken. Locatie De Vaalt ligt bij knooppunt 3, waar onder andere fietspaden van/naar het Amsterdam-Rijnkanaal, het Lingemeer en de Waal samenkomen. Om die reden wordt voorzien in een kleinschalige (ondersteunende) horeca-ontwikkeling (maximaal 260 m²), gericht op gebruikers van het tankstation en passerende (fiets)toeristen. De beoogde ontwikkeling draagt op die manier bij aan de versterking van de infrastructuur voor (fiets)recreatie in de omgeving. Het effect van deze horecavoorziening op bestaande lokale en regionale aanbieders is verwaarloosbaar aangezien de horecavoorziening op De Vaalt zich richt op automobilisten, bestemmingsverkeer voor Medel en recreanten in de omgeving.

We concluderen dat er voldoende behoefte bestaat aan de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen.

1 Het plan

De planlocatie ligt in de gemeente Neder-Betuwe, in de oksel van de 'Medelsestraat' en 'De Diepert', nabij afslag 34 van de A15 en direct aan de N323/322. Zie onderstaande kaart.

Figuur 1: Ligging projectlocatie



Bron: Stec Groep 2020.

Het plan bestaat uit een onbemand tankstation inclusief duurzame brandstoffen (LNG), met daarbij een kleinschalige horecavestiging, incl. ondergeschikte detailhandel.

Het tankstation zal bestaan uit:

- 3 opstelplaatsen voor LNG/Truckdiesel
- 4 opstelplaatsen voor personenauto's

Voor de beoogde kleinschalige horecavestiging, gericht op personenauto's en passerende (fiets)toeristen, is maximaal 260 m² gereserveerd in het plan. Ondergeschikt is ook detailhandel mogelijk mits die als activiteit in ruimtelijk, functioneel en inkomenswervend opzicht duidelijk ondergeschikt is aan de hoofdfunctie en waarbij geen specifieke inrichting voor de detailhandelsfunctie is toegestaan. Ondersteunend aan het tankstation en het TOP worden 30 parkeerplaatsen en enkele oplaadpunten voor fietsen en personenauto's gerealiseerd.

Het plangebied kent mede vanwege de duidelijke relatie met de A15/N323, verschillende nabijgelegen bedrijventerreinen en het recreatiegebied Lingemeer een zeer gunstige ligging.

2 Ontwikkeling De Vaalt is een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'

De Ladder is een motiveringsvereiste voor ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. In de toelichting van het bestemmingsplan dient dan een motivering voor de Ladder te zijn opgenomen. De Ladder is verankerd in artikel 3.1.6. lid 2 Bro en luidt als volgt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

De Ladder is alleen van toepassing op een plan dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Is dit het geval, dan is een beschrijving van de behoefte nodig. Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied is bovendien een motivering vereist, waarin wordt ingegaan op de vraag waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien. Is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (**NSO**)? Dan is het plan dus Ladderplichtig.

Een stedelijke ontwikkeling wordt in artikel 1.1.1 onder i van het Bro gedefinieerd als:

'Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijk voorzieningen'

In het kader van de Ladder is de verwachte impact van de beoogde ontwikkeling van belang. De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit twee onderdelen:

- Een tankstation met maximaal 7 opstelplaatsen;
- Een kleinschalige horecavestiging als Toeristisch Overstappunt (TOP) van maximaal 260 m².

Deze onderdelen vallen in onze visie onder 'andere stedelijke voorzieningen' en vormen samen een ontwikkeling van dusdanige omvang dat we ervan uitgaan dat hier sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. We brengen daarom nu in kaart in hoeverre de beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte.

3 Behoeftetankstation met kleinschalige horeca en ondergeschikte detailhandel

We brengen per onderdeel van het plan de behoefte in beeld. Voor het tankstation baseren we ons op het rapport van Bureau Star Line. Dit rapport is als bijlage opgenomen bij deze notitie en maakt daar integraal deel van uit. Voor de kleinschalige horeca beschrijven we de behoefte en effecten separaat in dit rapport.

3.1 Voldoende marktruimte voor tankstation locatie De Vaalt

Op basis van de marktanalyse van Bureau Star Line zien we voldoende vraag naar een tankstation op locatie De Vaalt. Hierna lichten we toe hoe we tot deze conclusie komen.

Markregio bestaat grofweg uit (delen van) de gemeenten Tiel, Neder-Betuwe, Buren en West Maas en Waal

Bij de vestiging van een tankstation zijn met name de verkeersstromen cruciaal voor het bepalen van de markregio. Locaties aan een op- en afrit van een snelweg dienen beoordeeld te worden op de (hoofd- en onderliggende) ontsluitingsstructuur van het wegennet.

Om de markregio voor dit initiatief te bepalen zijn een aantal factoren van belang.

- Gelet op de ligging van de projectlocatie direct ten noorden van afrit 34 van de A15, zal de volume potentie sterk gericht zijn op doorgaand verkeer op de snelweg A15.¹ Uit landelijke cijfers van Travelcard blijkt dat het aantal leaserijders dat tankt bij snelwegstations sterk terug loopt. De verklaring hiervoor is gelegen in met name het vergrote prijsbewustzijn. De omzet heeft zich voornamelijk verplaatst naar tankstations aan het onderliggende wegennet. Deze trend blijft in de toekomst ook zo, zo is de verwachting. Overigens tanken 'prijs tankers' überhaupt niet op snelweg tankstations. Deze tankers zijn bewust op zoek naar 'goedkopere' stations nabij snelwegen en rijden hiervoor bewust van de snelweg af. De situering van de projectlocatie is met name voor deze doelgroep dan ook zeer gunstig.
- Voor de verkoop van truckdiesel richt de locatie zich hoofdzakelijk op het verkeer op de A15 en de N323. Via afrit 34 is de locatie goed bereikbaar. De A15 is een belangrijke (inter)nationale doorgaande route voor vrachtverkeer dat van Rotterdam-Europoort richting Duitsland (en verder) 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.² Er mag dan ook vanuit gegaan worden dat het merendeel van de getankte truckdiesel liters in het onderzochte

¹ Alle tankstations langs de A15 (tussen A2 en A50) zijn meegenomen in het onderzoek. Ook de Tango in Tiel en Tinq in Ochten (op onderliggend wegennet, maar voor een belangrijk deel gericht op verkeer op de A15) zijn meegenomen in het onderzoek.

² Gestuurde liters zijn liters truckdiesel die door 'prijsafspraken' tussen aanbieders getankt worden. Met andere woorden, een transportbedrijf met Shellkaarten, zal bijvoorbeeld niet bij Esso gaan tanken. Transporteurs en exploitanten van tankstations 'sturen' op basis van deze afspraken een groot deel van de truckdieselmarkt naar bepaalde plekken. Hierbij is het voor de 'merken' van belang om een dekkend netwerk te hebben verspreid door het land.

marktgebied voor een belangrijk deel ook afkomstig is van (ver) buiten het onderzoeksgebied.

- De projectlocatie ligt bovendien gunstig voor het verkeer in de regio dat via de provinciale weg N323 en de op- en afrit 34 gebruik maakt van de A15. Het betreft voor een deel doorgaand verkeer dat gebruik maakt van de Maas-Waal-route (Nijmegen-A15)³, maar ook inwoners van het gebied dat gericht is op de op- en afrit 34 voor woon-werkverkeer en recreatief verkeer.
- De projectlocatie ligt ruim buiten de bebouwde kom en zal als zodanig dan ook niet of nauwelijks van invloed zijn op de hoeveelheid omliggende dorpspomp in kleine kernen.⁴
- Daarnaast zal de projectlocatie zich richten op doelgroepen voor de nieuwe duurzame motorbrandstoffen zoals LNG. Medio 2020 zijn er in Nederland circa 28 LNG-tankstations operationeel. In een straal van circa 20 kilometer rondom de projectlocatie is één LNG tankstation beschikbaar. De vraag naar LNG zal in de nabije toekomst aanzienlijk toenemen. De overheid stimuleert fiscaal ook het gebruik van LNG nu deze brandstof een bijdrage levert aan het behalen van klimaatdoelstellingen. Verder hebben in Europees verband de lidstaten (waaronder dus ook Nederland) zich gecommitteerd om een internationaal dekkend netwerk van LNG-tankpunten langs de belangrijkste snelwegen in de EU tot stand te brengen. Dit is vastgelegd in de Europese Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 (PB 2014, L307). Tankstation De Vaalt levert een bijdrage aan het tot stand brengen van dit dekkende netwerk.

Het marktgebied van de projectlocatie is als volgt afgebakend:

- Aan de noordzijde door de Nederrijn;
- Aan de oostzijde door de Vogelenzangseweg t.h.v. Lienden (nb. deze aftakking van de N320 leidt het verkeer richting aansluiting 34 bij Echteld; verkeer meer oostwaarts is vooral gericht op afrit 35);
- Aan de zuidzijde door de Waal incl. tracé N323;
- Aan de westzijde door de N835 ten noorden van de A15 en de Westenroijensestraat ten zuiden van de A15.

Figuur 2: Afbakening marktgebied projectlocatie



Bron: Stec Groep 2020, op basis van projectlocaties Bureau Star Line. De vorm van het marktgebied wordt voornamelijk bepaald door de hoofdontsluitingswegen in het gebied (A15 en N323) en de oriëntatie op de op- en afrit 34.

³ Hiermee is dus ook een aantal tankstations verder weg onderzocht.

⁴ Voor een uitgebreider beschrijving van de effecten op dorpspomp in kleine kernen verwijzen we naar de uitgebreide marktanalyse van bureau Star Line (o.a. p.48 van dit rapport).

Op basis van de ligging van Locatie De Vaalt aan de A15 en N323 in de gemeente Neder-Betuwe heeft Bureau Star Line 18 actieve verkooppunten voor motorbrandstoffen in de gemeenten Tiel, Neder-Betuwe, Buren en de gemeente West Maas en Waal onderzocht. Deze tankstations behoren tot de marktregio. Overige verkooppunten in de gemeenten, maar buiten het marktgebied hebben we niet meegenomen in het onderzoek.

Marktpotentie voor tankstation aan de A15, afrit 34

Rekening houdend met een aantal variabelen is gekeken naar de vraag- en aanbodsituatie voor tankstations in de marktregio. Hierbij is rekening gehouden met:

- Het aantal inwoners en personenauto's in de marktregio;
- De verkeersintensiteit op de A15, afrit 34 en het onderliggende wegennet; een deel van het volume zal hier vandaan komen;
- Toe- en afvloeiing van en naar het hoofdwegennet; ook hier zal een belangrijk deel van het volume vandaan komen;
- Ontwikkelingen in de regio (zoals de ontwikkeling van het goederenvervoer op de A15 en als gevolg van Bedrijvenpark Medel).

Omdat een aantal tankstations nadrukkelijk gericht zijn op doorgaand verkeer is een weging/binding van het aanbod gegeven. Het gaat om een binding aan het marktgebied. Dit betekent dus het aantal liters dat gebonden is aan het verzorgingsgebied. Overige liters komen van buiten dit gebied.

Reguliere markt

In kwantitatieve zin komt het volumepotentieel voor de relevante marktregio voor de projectlocatie (De Vaalt) uit op ca. 3,6 tot 6 miljoen liter op jaarbasis (exclusief truckdiesel en LNG), waarvan circa 1 tot 1,5 miljoen liter overlapt met het verkeersaanbod bij tankstations in het achterliggende verzorgingsgebied.

Geconcludeerd wordt dat bij een vraagoverschot van 2 tot 2,5 miljoen liter op jaarbasis, de levensvatbaarheid van de al aanwezige tankstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet in relevante zin wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de projectlocatie.

Markt voor truckdiesel

De markt voor truckdiesel en LNG valt niet te bepalen op basis van gemeentegrenzen. De truckdieselmarkt bestaat hoofdzakelijk uit 'gestuurde' liters waarbij prijs, merk, contractuele afspraken tussen afnemer en aanbieder en bereikbaarheid essentieel en doorslaggevend zijn voor de trucker.⁵ Voor het eigen vrachtwagenpark binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie zijn voldoende tanklocaties aanwezig. Echter, dit betreft slechts een beperkt deel van het totaal aantal liters dat op de truckdiesel locaties getankt wordt. Het feit dat er al meerdere grote(re) truckdiesel locaties binnen het marktgebied aanwezig zijn, is al een bewijs dat de vraag naar truckdiesel ter plaatse enorm is. De rijksweg A15 is een belangrijke nationale en internationale transportroute die rechtsreeks leidt naar Port of Rotterdam; een route waarlangs dus veel transportbedrijven en logistiek gebonden bedrijven gevestigd zijn en waar dus veel getankt wordt. Een dekkend netwerk van merk-stations is hier wenselijk. De omvang van de vraag naar truckdiesel is dan ook bijna niet te meten, juist omdat de truckdiesel sector

⁵ Dergelijk 'kaartafspraken' worden door transportondernemingen op landelijk niveau gemaakt. Een oliemaatschappij streeft vanuit deze marktwerking naar een goed bereikbaar netwerk verspreid over Nederland.

zeer complex, groot en volledig anders tankgedrag vertoont dan de reguliere tankstations voor personen en lokaal bedrijvenverkeer. Concurrentie in de truckdieselmarkt vindt vooral op regionaal (kleine oliehandelaren met ieder hun eigen kaart), nationaal (A-merken) en internationaal (A-merken en accijnsverschillen met buitenland) plaats. Gelet echter op de verwachte marktontwikkeling – zoals naar voren komt uit het rapport van Bureau Star Line – is het aannemelijk dat ook zowel de kwantitatieve als kwalitatieve (bv. LNG) vraag naar transportliters de komende jaren verder zal toenemen. Qua ligging ligt de projectlocatie met name ook gunstig – en bovendien het meest gunstig ten opzichte van de andere truckdiesel locaties – voor het doorgaande vrachtverkeer op de rijksweg A15 en de N323 dat ter hoogte van de projectlocatie de rijksweg op- en afrijdt. Autonoom zal de verkeersintensiteit (en daarmee dus ook het potentieel aan truckdiesel-volume) toenemen op de A15 (en op diverse telpunten in het onderzoeksgebied). Het wel of niet realiseren van de A15 tussen Bommel en Zevenaar is – anders dan gesteld wordt in de zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan – hier zeer beperkt van invloed op. Immers die omlegging – zo blijkt uit diverse verkeersstudies – leiden vooral tot een verlaging van de verkeersintensiteit op de A50 en A325. Voor de A15 ter hoogte van afslag 34 is de impact minimaal.

Ook hier zal slechts voor een beperkt deel sprake zijn van enige mate van overlapping met het tankende vrachtverkeer bij Total Medel (gelegen op Bedrijvenpark Medel). Gelet op de onderzochte verkeersstromen wordt Total Medel immers vanuit meerdere verkeersroutes gevoed. Geconcludeerd wordt dan ook dat de levensvatbaarheid van de aanwezige truck dieselstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet in relevante zin wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op De Vaalt.

Markt voor duurzame brandstoffen

Overigens speelt – met name op de markt voor vrachtverkeer – dat de ontwikkeling naar (meer) duurzame brandstoffen nog sterk in ontwikkeling is. Voor de toekomst wordt een sterke ontwikkeling verwacht van het gebruik van LNG als transportbrandstof. Recent is in Europa besloten dat er een internationaal netwerk van LNG-tankpunten moet komen langs de belangrijkste snelwegen in de EU. Een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle implementatie van LNG in de transportsector is het opzetten van een gedegen infrastructuur van LNG tankstations/bunkerfaciliteiten. Op dit moment zijn er 28 locaties in Nederland voor LNG. In de rapportage van Star Line is toegelicht hoe de ontwikkeling van duurzame brandstoffen is opgenomen in de analyse. Op dit moment is deze markt nog in een ontwikkelfase. Desalniettemin wordt een belangrijk marktaandeel voorspeld op langere termijn. De locatie De Vaalt zal hier een bijdrage in leveren. De komende jaren (planperiode) zal de markt stappen zetten waarbij locaties met een strategische ligging het meest aantrekkelijk zijn. Gelet op de ontwikkeling van duurzame brandstoffen (van minimaal aandeel nu, oplopend tot 10% en later 20% aandeel in de totale markt, waarbij LNG een belangrijk aandeel zal krijgen) bestaat er een noodzaak om de infrastructuur en het netwerk verder uit te breiden. Marktleider Shell verwacht een verdubbeling van het aandeel LNG op langere termijn (bron: tankpro, feb. 2020). Star Line benoemt in haar analyse een minimale groei van 20 tot 40 locaties, verspreid over Nederland, welke overeenkomt met de verdubbeling in volume. In de omgeving van de A15 is – gelet op de verkeersintensiteit – potentie voor extra locaties. De ligging van De Vaalt (A15, centraal in Nederland en hoge verkeersintensiteit) een sterke basis voor ontwikkeling op dit vlak.

Omdat ook snelladers voor elektrische auto's gerealiseerd worden op de locatie speelt De Vaalt daarmee ook in op de behoefte vanuit personenvervoer om langs belangrijke transportassen een netwerk van laadfaciliteiten te realiseren en daarmee te voorzien in een groeiende behoefte op dit vlak.

OOK INDIEN MEDEL AFRONDING EN VERLENGING A15 NIET DOORGAAN IS VOLUMEPOTENTIE BESCHIKBAAR

In de tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijzen, is – kort samengevat – gesteld dat onzeker is of de realisatie van Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15 (ViA15) ook daadwerkelijk hun doorgang zullen hebben. Om die reden dient, zo wordt in de zienswijzen gesteld, geen rekening te worden gehouden met de uitbreiding van bedrijventerrein Medel en de verlenging van de A15. In verband met deze zienswijzen is in het rapport van Star Line tevens bezien wat de consequenties zouden zijn indien Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15 geen doorgang zouden hebben. In dat scenario veranderen de conclusies van dit rapport alsook het rapport van Star Line niet noemenswaardig.

De berekening van de volume potentie van zowel vracht- als regulier verkeer voor tankstations in het verzorgingsgebied is gebaseerd op de aanwezige motorvoertuigen, de groei van de bevolking en een inschatting van de truckdiesel-markt (incl. transitie naar nieuwe brandstoffen). Uit verkeerstellingen blijkt dat het niet doorgaan van het Bedrijvenpark Medel Afronding – hoewel nu in procedure – slechts beperkt invloed heeft op de volume potentie voor regulier en vrachtverkeer van De Vaalt. De belangrijkste dragers van het volume op het tankstation zijn namelijk inwoners van het verzorgingsgebied, passanten op de A15 en 'gestuurde' truckdiesel-liters. De verkeerstellingen wijzen uit dat zonder Medel Afronding circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal minder op de verschillende telpunten zullen bewegen. Het betreft op de verschillende telpunten circa 10% extra verkeer. Dit aandeel is beperkt de voeding voor de afname van De Vaalt. 10% minder volume betekent dat er in de berekening van Bureau Star Line nog steeds een vraagoverschot van 1,8 tot 2,2 miljoen liter wordt geconstateerd. Omdat een deel van het truckdiesel-volume wordt vervangen door LNG is de afhankelijkheid van Medel Afronding minimaal. Immers het merendeel van de LNG-behoefte komt van passerende vrachtwagens op de A15.

De doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 en A15 leveren een grote positieve bijdrage aan de verkeersafwikkeling in de regio Arnhem–Nijmegen. Ook wordt met het project een belangrijke verbinding tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland gerealiseerd. Inmiddels is er een nieuw tracébesluit (wijzigingsbesluit) genomen dat voorziet in de realisatie van het project ViA15. De voorgenomen verkeersmaatregelen dienen vooral voor een verbeterde doorstroming van het verkeer en ter voorkoming van congestie. Vooralsnog wordt uitgegaan van realisatie in 2024. De doortrekking A15 richting Zevenaar zal naar verwachting geen extra verkeer ter hoogte van Echteld aantrekken anders dan door autonome groei. In de berekening van Bureau Star Line is dus rekening gehouden met beide scenario's (wel en niet doortrekken).

Verdringingseffect tankstation locatie De Vaalt verwaarloosbaar

Tankstation De Vaalt heeft geen effect op dorpspompen. Het tankstation richt zich met name op de vraag van doorgaand verkeer op de A15 en van regionaal verkeer van / naar aansluiting 34. Geconcludeerd is dat sprake zal zijn van een vraagoverschot in de marktregio en dat de locatie aan de A15 voorziet in een behoefte.

Ten aanzien van vraag van regionaal verkeer van / naar aansluiting 34 trekt Bureau Star Line de conclusie dat circa 65% van de totale verkeersaanbod op de N323 ten noorden van de aansluiting met de A15 uitsluitend binnen het directe bereik van de projectlocatie ligt. Met andere woorden: deze vraag kan alleen worden bediend door locatie De Vaalt en gaat dus niet ten koste van de omzet van bestaande tankstations. Circa 35% van de totale verkeersstroom (en dus de potentiële vraag) overlapt voor een deel met het verzorgingsgebied van 6 bestaande tankstations. Dit betekent een zeer beperkte derving van de omzet van bestaande tankstations. Het verdringingseffect is dus ook ten aanzien van deze vraag verwaarloosbaar. Het mogelijk niet doorgaan van het doortrekken van de A15 heeft hier geen invloed op. Het niet realiseren van Medel Afronding heeft een minimaal effect op de bovenstaande conclusies en leidt daarom eveneens niet tot verdringing.

Het is – gelet op de resultaten uit het onderzoek – **niet** aannemelijk dat een concurrent in de omgeving als gevolg van de komst van een nieuw tankstation zijn bedrijfsvoering noodgedwongen zal moeten beëindigen. Desalniettemin wordt – in lijn met de rechtspraak van de hoogste bestuursrechter – bezien of het faillissement van een concurrent – in theorie – tot onaanvaardbare leegstand zou kunnen leiden. Of sprake is van onaanvaardbare leegstand hangt onder andere af van het antwoord op de vraag of de betreffende locatie lastig door een andere functie kan worden ingevuld dan wel herontwikkeld en daardoor gedurende langere tijd leeg kan komen te staan. Een en ander zal mede afhankelijk zijn van de omstandigheden van het geval. Voor wat betreft de bestaande tankstations, deze zijn gelegen direct op of nabij bedrijventerreinen of woonwijken. Indien een tankstation in een woongebied opgeheven moet worden dan leent de locatie zich goed voor herontwikkeling of een andere functie (zoals woningbouw). De locaties op of nabij bedrijventerreinen zijn ook zodanig geschikt te maken dat ze voor bedrijfsvestiging zoals een garagebedrijf of kleinschalig bedrijf getransformeerd kunnen worden.

CONCLUSIES TEN AANZIEN VAN MARKT VOOR TANKSTATION:

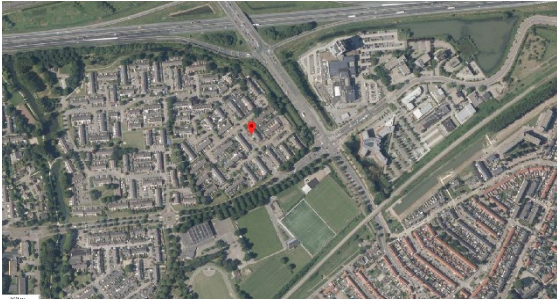
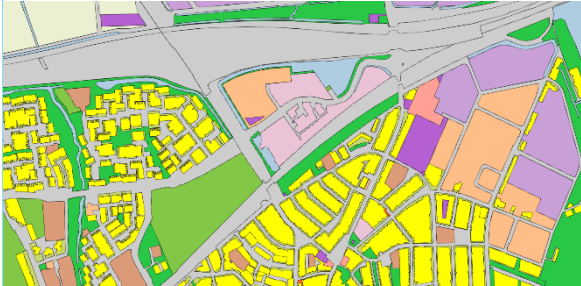
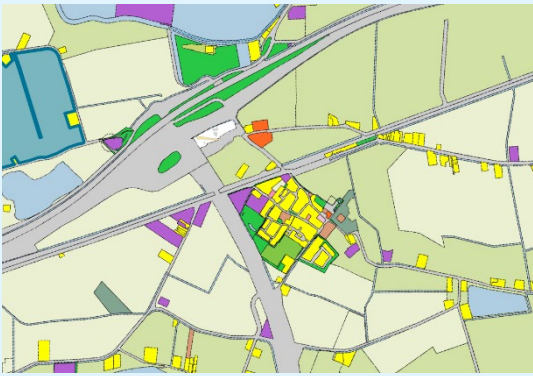
- Op basis van het rapport van Bureau Star Line concluderen wij dat er voldoende vraag (en dus behoefte) bestaat naar de voorgenomen realisatie van tankstation De Vaalt. Onderscheidend is de ligging van het tankstation. Daardoor is het tankstation aantrekkelijk voor leaserijders.
- Een tankstation op locatie De Vaalt ligt op voldoende afstand van eventueel concurrerende tankstations aan de A15 waardoor het (kwalitatieve) verdringingseffect beperkt is.
- Ook voor truckdiesel geldt dat, op basis van de kwantitatieve als de kwalitatieve (bijv. LNG) vraag naar transportliters, tankstation De Vaalt voorziet in een behoefte.
- Het is niet aannemelijk dat een concurrent in de omgeving als gevolg van de komst van een nieuw tankstation zijn bedrijfsvoering noodgedwongen zal moeten beëindigen. Voor zover al leegstand mocht optreden, dan zijn de leegkomende locaties, vanwege hun ligging direct of nabij bedrijventerreinen of woonwijken, geschikt voor transformatie. Van een risico op onaanvaardbare leegstand is niet gebleken.

Locatie De Vaalt optimaal voor beoogde ontwikkeling

Na het vaststellen van de behoefte vereist de Ladder dat wordt gekeken in hoeverre in de behoefte kan worden voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio. Artikel 1.1.1 Bro geeft als definitie:

‘Bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.’

Uit voorgaande analyse blijkt dat het tankstation op locatie De Vaalt vooral voorziet in vraag van doorgaand (auto)verkeer op de A15 en daarnaast van vraag van regionaal verkeer van / naar aansluiting 34. Aanvullend heeft de locatie een rol als toeristisch overstappunt. De beoogde locatie in de oksel van de ‘Medelsestraat’ en ‘De Diepert’, nabij afslag 34 van de A15 en op het kruispunt van A15 en N323 is daarmee in onze visie optimaal. Bestaande tankstations in de marktregio zijn veelal dorpspompen die inspelen op de lokale vraag. Voor het doorgaand verkeer zijn deze pompen minder aantrekkelijk (want te ver van de snelweg/doorgaande routes). Een vergelijkbare locatie in bestaand stedelijk gebied is niet voorhanden (zie ook onderstaande tabel).

Afrit 33 Tiel Zuidzijde	 	• Naast een woonwijk zijn hier gelegen een hotel, tankstation, kantorenpark, bedrijventerrein en sportvelden. • Er is fysiek geen ruimte voor realisatie van een (aanvullend) tankstation, mede ook gelet op de externe veiligheid.
Afrit 34 Echteld Zuidzijde	 	• Het gebied nabij de afslag kent diverse infrastructurele voorzieningen. Doorgaand verkeer kan beperkt het hoofdweggenet verlaten. • Het dorp Echteld is via een lokale weg bereikbaar. Extra verkeer hier is onwenselijk. • Bestaande bedrijfsvoorzieningen zijn in gebruik

Afrit 33 Tiel Noordzijde		• Ten noorden van de A15 ligt bedrijventerrein Kellen. Hoewel er beperkt leegstand is (circa 5% van de bestaande voorraad bedrijfsruimte wordt op dit moment aangeboden) en er bovendien sprake is van een grootschalige herontwikkeling (voormalige glasfabriek) voorziet het terrein in ruimte voor bedrijfsruimte-gebruikers (zoals productie, handel, bouw en logistiek). • De locatie is minder aantrekkelijk voor een tankstation vanwege de lagere verkeersintensiteit op de N835. Deze route is minder doorgaand dan de N323 (die A15 met Brabant verbindt via de N322).
-------------------------------------	--	---

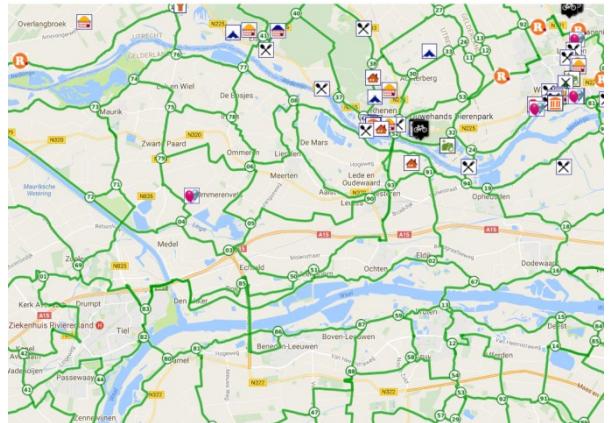
We concluderen dat een tankstation op locatie De Vaalt een kansrijke ontwikkeling is en bovendien markttechnisch een betere locatie is ten opzichte van plekken in het bestaand stedelijk gebied (die herontwikkeld moeten worden om vestiging mogelijk te maken). Dit concluderen we met name door de afstand tot de snelweg, de ligging op een kruispunt van het hoofdwegennet (A15 en N323) en de verkeersintensiteit (en daarmee afzetpotentie en beperkt extra verkeersgeneratie). Tankstation De Vaalt voorziet in vraag naar brandstof van vrachtwagens en personenauto's. Op een locatie binnen bestaand stedelijk gebied leidt dit mogelijk tot verkeers- en geluidsoverlast. Op locatie De Vaalt, buiten bestaand stedelijk gebied, is van overlast niet of nauwelijks sprake. Bovendien sluit de locatie aan op het fietsroutenetwerk, waardoor hier een combinatie met de aanwezige functies is vanuit dit perspectief.

Geconstateerd is dat er op dit moment geen leegstand is onder bestaande pompen/tankstations. Er is daarnaast geen harde bestemmingplancapaciteit aanwezig in bestaand stedelijk gebied binnen de marktregio die kan voorzien in de geconstateerde behoefte⁶. De behoefte waarin tankstation De Vaalt voorziet kan in onze visie niet binnen het bestaand stedelijk gebied worden voorzien.

⁶ Ook op Bedrijvenpark Medel en het in procedure zijnde Medel Afronding zijn geen onbenutte bestemmingsplanmogelijkheden beschikbaar.

3.2 Voldoende marktruimte voor kleinschalige horeca locatie De Vaalt

De locatie De Vaalt kan – naast het bedienen van vraag van doorgaande reizigers en woon-werkverkeer – ook een toeristisch recreatieve functie vervullen. In het Rivierengebied zijn diverse fietsknooppunten en ook zijn er ambities om de toeristisch recreatieve functie van het Lingemeer te versterken. De kaart (bron: fietseropuit.nl) hiernaast toont de recreatieve fietsroutes in de omgeving van de projectlocatie. Locatie De Vaalt ligt bij knooppunt 3, waar onder andere fietspaden van/naar het Amsterdam-Rijnkanaal, het Lingemeer en de Waal samenkomen. Een horecavoorziening op deze locatie draagt bij aan de aanvullende rol van de locatie als TOP - al dan niet in combinatie met informatieborden en op termijn eventueel aanvullende services zoals een fietsenverhuur. De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de versterking van de infrastructuur voor (fiets)recreatie in de omgeving.



Om de verwachte impact van de beoogde kleinschalige (ondersteunende) horeca-ontwikkeling (maximaal 260 m²) scherper in beeld te brengen, stellen we eerst vast welke vorm van kleinschalige horeca naar verwachting past binnen uw plan. We doen dit op basis van kengetallen en een korte eigen analyse van horecaformules langs de snelweg en aan toeristisch-recreatieve routes.

Beoogd is een kleinschalige horecavestiging, met een oppervlakte van maximaal 260 m², gericht op gebruikers van het tankstation en passerende (fiets)toeristen. Hierbij lijkt een kleinschalig concept dat aansluit bij de recente trend van gezonde, duurzame en lokale voeding (zie onderstaande box) kansrijk. Dit type concept sluit bovendien goed aan bij de ambitie om van de locatie een Toeristisch Overstap Punt (TOP) te maken. Voor de volledigheid hebben we van 25 tot 30 eetgelegenheden van veel voorkomende formules langs of direct aan de snelweg binnen Nederland de omvang bekeken op basis van de BAG. We kijken enerzijds naar wegrestaurants en fastfoodconcepten zoals McDonalds, Burger King, La Place en KFC en anderzijds kijken we naar fastserviceconcepten, zoals Subway en lokale broodjeszaken. Hierna een selectie van concepten langs de snelweg of op doorgaande routes.

Bedrijf	Plaats	Ligging	Omvang in m ² bvo (op basis van Bagviewer)
Mc Donald's	Ochten	Afslag 35, A15, wegrestaurant	560 m ²
Mc Donald's	Oosterhout	Afslag 38, A15, wegrestaurant	530 m ²
Mc Donald's	Tiel-west	Afslag 32, A15, wegrestaurant	620 m ²
Mc Donald's	Beuningen	Afslag 1, A73, wegrestaurant	445 m ²
La Place	Geldermalsen	Afslag 15, A2, wegrestaurant	939 m ²
Burger King	Veenendaal	Afslag 23, A12, wegrestaurant	446 m ²

KFC	Veenendaal	Afslag 23, A12, wegrestaurant	457 m ²
Goudreinet	Rustplaats Varakker	A15	970 m ²
Subway	Den Bosch	Op woonboulevard Balkweg	82 m ²
Subway	Nijmegen	Voormalig tankstation Heyendaalseweg	286 m ²
Subway	Heteren	Afslag 18, A50, tankstation	82 m ²
Subway	Oosterhout	Afslag 38, A15, wegrestaurant	150 m ²
FEBO Drive	Oosterhout	Afslag 38, A15, wegrestaurant	150 m ²

Uit de inventarisatie blijkt dat de vestigingen van veel van de klassieke formules, zoals McDonalds, Burger King of La Place, doorgaans groter zijn dan de ruimte die nu maximaal beschikbaar is voor het plan. Op basis van onze korte inventarisatie komen we op een bandbreedte van 450 - 950 m². Een dergelijke vestiging sluit bovendien minder goed aan bij het planvoornemen om 'kleinschalige' horeca te realiseren. Een fastserviceconcept zoals een lunchroom past gezien de beschikbare ruimte beter. Hiervoor komen we uit op een bandbreedte van 80 tot 300 m² op basis van onze inventarisatie. Denk hierbij aan een (lunch)keten zoals Subway of een lunchroom met lokale leveranciers, al dan niet met een focus op biologisch eten.

Deze concepten hangen samen met een aantal trends en ontwikkelingen. Zie onderstaande box.

TRENDS EN ONTWIKKELING OMTRENT FASTSERVICECONCEPTEN BIJ TANKSTATIONS

- De uitgaven aan voedingsmiddelen nemen toe. Deze groei houdt naar verwachting aan, ondanks de coronacrisis.
- Daarnaast zal in de toekomst specifiek de vraag naar kant-en-klaarmaaltijden naar verwachting blijven stijgen, door het groeiend aantal een- en tweepersoonshuishoudens.
- Tankstations spelen hier steeds meer op in door steeds meer diensten en producten aan te bieden. Automobilisten zijn gevoelig voor gemak en eten en drinken onderweg.
- Voeding draait daarnaast steeds meer om: gezond, duurzaam, makkelijk en lokaal geproduceerd. Deze trend wordt versterkt door de coronacrisis.
- Het gevolg is een toenemende populariteit van biologische producten en van producten van lokale oorsprong. Hierbij horen ook kleinere porties, meer groente en minder vlees.

Bron: Rabobank, CBS. Bewerking Stec Groep 2020

Op basis van deze inventarisatie brengen we de marktruimte voor een fastserviceconcept op uw locatie in beeld.

Markregio primair gemeenten Neder-Betuwe, Tiel en Buren, secundair automobilisten op de A15 en vanuit West Maas en Waal

De aantrekkingskracht van een fastserviceconcept zoals een lunchroom is doorgaans vooral lokaal. We verwachten dat de ontwikkeling bezoekers vanuit de directe omgeving zal trekken (denk aan tankend publiek – zowel uit de omgeving als passanten op de A15 -, toeristen en

overige passanten). We gaan uit van een marktregio bestaande uit Tiel, Neder-Betuwe en Buren.

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een verdringingseffect

Er bestaat geen vaste methode om de vraag naar fastserviceconcepten te bepalen. We werken twee methoden uit, namelijk (1) het gemiddeld aantal vestigingen per inwoner binnen de marktregio en (2) het potentiële (verdringings)effect van een fastserviceconcept.

Relatief weinig lunchrooms binnen de marktregio

Uit cijfers van het HorecaDNA blijkt dat de marktregio over 6,9 fastservicevestigingen per 10.000 inwoners beschikt ten opzichte van 7,5 gemiddeld in Nederland. Het aantal vestigingen in de marktregio ligt hiermee onder het landelijk gemiddelde. Zoomen we binnen de fastserviceconcepten specifiek in op lunchrooms dan zien we een nog groter verschil: 1,3 vestigingen per 10.000 inwoners in de marktregio, ten opzichte van 2,1 gemiddeld in Nederland. Met de komst van een nieuwe lunchroom zou het aantal lunchrooms in de marktregio afgerond stijgen van 1,3 naar 1,4 lunchrooms per 10.000 inwoners. Dit aantal ligt nog steeds relatief ver onder het Nederlands gemiddelde van 2,1. De landelijke trend in de afgelopen jaren is sterker geweest dan in de drie gemeenten in het verzorgingsgebied, het verschil is daarmee groter geworden.

Effecten op leegstand van fastserviceconcept op locatie De Vaalt beperkt

Ook het potentiële verdringingseffect van een fastserviceconcept op locatie De Vaalt geeft een indicatie van de marktruimte. Om het verdringingseffect vast te stellen maken we eerst een grove inschatting van de te behalen omzet van een fastserviceconcept op locatie De Vaalt. Op basis van de gemiddelde omvang van een fastservicevestiging schatten we de omzet van een fastserviceconcept op locatie De Vaalt in op € 525.000 per jaar. Zie onderstaande tabel.

Tabel 1: Inventarisatie omzet fastservice-concept locatie De Vaalt

Gemiddelde omvang fastserviceconcept in Nederland (m ²)	Gemiddelde Omzet per jaar (€)	Indicatie omzet fastserviceconcept De Vaalt (o.b.v. 260 m ²)
90 m ²	€ 230.000	€ 525.000

Bron: CBS en HorecaDNA (2020), meest recente cijfers. Bedragen afgerond op 100- en 1000-tallen.

We doen hierbij de volgende aannames:

- Berekening is op basis van de beoogde omvang van maximaal 260 m².
- We gaan uit van een afnemende meeropbrengst bij stijging van het aantal m². We hanteren circa € 4.000 per m² voor de eerste 100 m² op basis van het gemiddelde van cijfers CBS en HorecaDNA. Voor de resterende vierkante meters gaan we uit van circa 25% van de gemiddelde omzet per m², dus circa €1.000 extra omzet per m².

Van de berekende € 550.000 omzet is naar verwachting minimaal de helft extra omzet in de totale marktregio. Met andere woorden: grofweg € 275.000 van de omzet gaat niet ten koste van de omzet van andere fastserviceconcepten in binnen de marktregio. Dat een relatief groot deel van omzet extra is, baseren we op de volgende indicatoren en trends:

- Zoals eerder aangegeven is het aantal fastservicevestigingen/lunchrooms per 10.000 inwoners in de marktregio relatief laag en is de spreiding niet gelijk. Dit duidt op ruimte voor een extra vestiging op de locatie De Vaalt.

- De Vaalt ligt aan de A15/N323. Een deel van de consumenten zijn passanten van buiten de regio die via de A15/N323 de locatie passeren. Dit zorgt voor een groei van de totale omzet in de marktregio: voor deze doelgroep zijn andere fastservicevestigingen in bijvoorbeeld de binnenstad van Tiel geen alternatief.
- De totale uitgaven aan voedingsmiddelen en in het bijzonder de vraag naar kant-en-klaar maaltijden groeit, onder andere door een groeiend aantal een- en tweepersoons-huishoudens en een opmars van 'makkelijk' eten.
- De toenemende aandacht voor gezond en duurzaam en lokaal geproduceerd voedsel biedt ruimte voor concepten die hier op inspelen, naast de bestaande klassieke fastserviceconcepten.

Dit betekent dat er in totaal circa € 275.000 omzet overblijft die ten koste gaat van de omzet van fastserviceconcepten in de marktregio. Er zijn in totaal 64 fastservicevestigingen in de marktregio. Dit betekent een derving van gemiddeld circa € 4.300 per vestiging op jaarbasis. Op basis van een gemiddelde omzet van € 230.000 per jaar (bovenstaande tabel) betekent dit een omzetsdaling van circa 1,9%. Het verdringingseffect van de beoogde ontwikkeling op locatie De Vaalt is hiermee verwaarloosbaar.

Een (kleinschalige) horecavoorziening speelt in op een kwalitatieve behoefte en maakt integraal onderdeel uit van het totaalconcept op de locatie de Vaalt. Hiermee is een andere locatie, bijvoorbeeld in bestaand stedelijk gebied, niet passend. De ontwikkeling heeft – mede gelet op (de herkomst van) het bezoek – nauwelijks impact op bestaande vestigingen in de marktregio.

CONCLUSIES TEN AANZIEN VAN MARKT VOOR KLEINSCHALIGE HORECAVOORZIENING:

- Een kleinschalige horecavoorziening in de vorm van een fastserviceconcept speelt in op een behoefte.
- De effecten op de lokale en regionale aanbieders is verwaarloosbaar aangezien de horecavoorziening op De Vaalt zich richt op automobilisten, bestemmingsverkeer voor Medel en recreanten in de omgeving.

3.3 Ondergeschiedte detailhandel

In het bestemmingsplan wordt ondergeschiedte detailhandel gezien als detailhandel die als activiteit in ruimtelijk, functioneel en inkomenswervend opzicht duidelijk ondergeschiedt is aan de hoofdfunctie en waarbij geen specifieke inrichting voor de detailhandelsfunctie is toegestaan. Het betreft daarmee een nevenactiviteit en dus geen zelfstandige activiteit. Deze komt rechtstreeks voort uit de hoofdactiviteit. Bij de voorziening op De Vaalt gaat het om de verkoop van aan brandstoffen gerelateerde producten (motorolie, koelvloeistof) en/of tabakswaaren/snacks. In het bestemmingsplan is geborgd dat de voorziening ondergeschiedt is aan de hoofdactiviteit.

4 Conclusie

Op grond van de voorgaande toelichting concluderen we dat de voorgenomen realisatie van het tankstation De Vaalt past binnen de eisen van de Ladder voor duurzame verstedelijking:

1. Er is sprake van een behoefte aan de ontwikkeling, die bovendien niet leidt tot leegstand;
2. Er zijn redelijkerwijs geen mogelijkheden om de behoefte in bestaand stedelijk gebied te faciliteren.
3. Als gevolg van de ontwikkeling zal geen onaanvaardbare leegstand ontstaan in het marktgebied.

**DISTRIBUTIEF PLANOLOGISCH ONDERZOEK
TANKLOCATIE “DE VAALT - ECHTELD”**

**Project 2161026 d.d 03-08-2020
i.o.v. Lingedelta Vastgoed BV**

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



Bureau Star Line
Polderlaan 33
3241 SK Middelharnis
Tel.: 0187-487706
Fax: 0187-489130
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 Projectlocatie	6
2.1.1 Markt voor duurzame motorbrandstoffen	6
2.1.2 LNG-vrachtwagenmarkt	8
2.2 Marktgebied	10
2.3 Prijzen en kortingen	12
2.4 Tankstations onderzocht marktgebied	13
2.3 Doorzetclaim motorbrandstoffen marktgebied	14
Hoofdstuk 3 Demografische gegevens en ruimtelijke ontwikkelingen	18
3.1 Demografische gegevens	18
3.2 Demografische ontwikkeling	20
3.3 Bedrijventerrein Medel	20
Hoofdstuk 4 Verkeer en infrastructuur	24
4.1 Rijksweg A15	24
4.1.1 Verkeersintensiteiten A15	24
4.1.2 Toekomst en doortrekking A15	25
4.2 Provincialeweg N323	27
4.3 Overige infrastructuur en concrete ontwikkelingen	31
4.3.1 Verkeersrapport Medel Afronding 2020: scenario's	31
4.3.2 Verschillen verkeer 2020 en 2030 met of zonder Medel Afronding	39
Hoofdstuk 5 Volumepotentieelberekening motorbrandstoffen	41
5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied 2020	41
5.2 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied 2025 en 2030	43
5.3 Confrontatie vraag en aanbod motorbrandstoffen in totaal marktgebied	44
Hoofdstuk 6 Samenvatting en Conclusies	47
6.1 Conclusies invloed projectlocatie in kwantitatieve zin	47
6.2 Conclusies invloed projectlocatie Truckdiesel markt	49
6.3 Conclusies invloed projectlocatie in kwalitatieve zin	50
Bijlage I: Informatiebronnen	51
Bijlage II: Ontwikkelingen duurzame motorbrandstoffen	52
Bijlage III: Tankstations onderzocht marktgebied	54
Bijlage IV: Cijfers Truckdieselmarkt Cbs	64

1 INLEIDING

In opdracht van Lingedelta Vastgoed BV is door Bureau Star Line een Distributief Planologisch Onderzoek (DPO) opgesteld ten behoeve van een mogelijk nieuw op te richten tankstation aan de Medelsestraat in Echteld. De te onderzoeken tanklocatie, in dit onderzoek verder aangeduid als 'projectlocatie', ligt direct ten noordwesten van afslag 34 van de rijksweg A15. Lingedelta Vastgoed BV is eigenaar van de grond en wil de locatie ter plaatse in de markt aanbieden ten behoeve van een modern onbemand tankstation inclusief duurzame brandstoffen. Bij het tankstation is tevens ruimte voor zelfstandige exploitatie van een gebouw van in totaal ca. 260 m² met shop, horeca, toiletfaciliteit en terras. De locatie krijgt hiermee de functie van een TOP (parkeerplaatsen en elektrische laadpalen). De ligging van projectlocatie is weergegeven op kaart 1.



Kaart 1 Ligging projectlocatie

Kaart Google Maps (bewerkt)

Gelet op de ligging van de projectlocatie zal de volumepotentie vooral sterk gericht zijn op doorgaand personen- en vrachtverkeer op de snelweg A15 en de provincialeweg weg N323 en in mindere mate op verkeer afkomstig uit de omliggende markregio. Daarnaast zal de projectlocatie zich richten op doelgroepen voor de nieuwe duurzame motorbrandstoffen zoals LNG (liquid natural gas), snelladers voor elektrische voertuigen en een toekomstige mogelijkheid voor waterstof. Op de projectlocatie wordt op het voorterrein volgens de actuele planning voorzien in maximaal 2 dubbelzijdige pompen met 4 opstelplaatsen voor personenauto's en 3 opstelplaatsen / pompen voor vrachtwagens (Truckdiesel en LNG).

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 nieuw verkooppunt voor motorbrandstoffen op de beoogde locatie. 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. Om die reden wordt eerst dieper ingegaan op de situering van het tankstation en het potentiële bereik van de projectlocatie. Vervolgens is de regionale concurrentie c.q. regionale aanbod in kaart gebracht, waarbij sterk rekening is gehouden met de regionale ontsluitingsstructuur van de verkeersstromen die min of meer via de afrit 34 op de Rijksweg A15 ontsloten worden.

2.1 Projectlocatie

De projectlocatie kent om meerdere redenen een gunstige ligging die zich leent voor de beoogde realisatie van een tankstation.

Op de eerste plaats ligt de projectlocatie direct ten noorden van afrit 34 van de Rijksweg A15. Vanwege deze gunstige ligging ten opzichte van de afrit en de A15 zal de volumepotentie vooral sterk gericht zijn op doorgaand verkeer op de snelweg A15 en de provincialeweg weg N323, evenals op verkeer afkomstig uit de omliggende marktregio dat voornamelijk bestaat uit woon-werkverkeer dat gebruik maakt van de hoofdinfrastructuur rondom de projectlocatie en afrit 34.

Op de tweede plaats blijkt uit landelijke cijfers van Travelcard dat het aantal tankende leaserijders dat tankt bij snelwegstations al in 2016 in vijf jaar tijd was gehalveerd. Anno 2016 vond zo'n 16% van de tankbeurten van leaserijders plaats bij snelwegstations, terwijl dit vijf jaar daarvoor nog ruim 30% was. De omzet heeft zich voornamelijk verplaatst naar tankstations (veelal onbemand) aan het onderliggende wegennet. Met de toenemende groei in het aantal onbemande tankstations, het aantal tankstations nabij op- en afritten van de snelwegen en daarnaast ook het verduurzamen van met name het leasewagenpark, zal deze trend naar aangenomen mag worden alleen maar verder toegenomen zijn. Recentere cijfers dan 2016 zijn helaas nog niet beschikbaar. De situering van de projectlocatie is met name voor deze doelgroep dan ook zeer gunstig gelegen.

Op de derde plaats ligt de projectlocatie niet op korte afstand van gevoelige functies (zoals woningen). Ook dat is een bijkomende omstandigheid die de projectlocatie aantrekkelijk maakt voor realisatie van een tankstation.

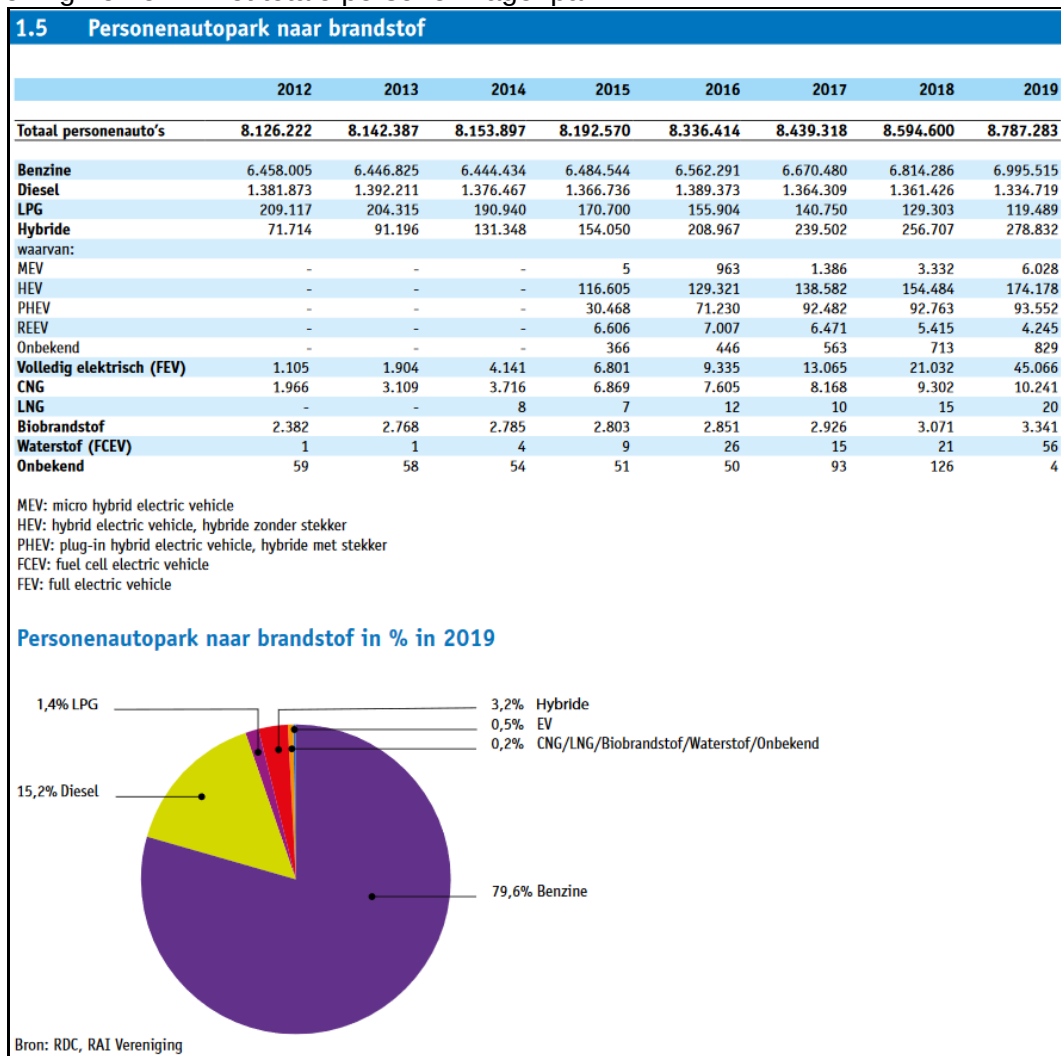
2.1.1 Markt voor duurzame motorbrandstoffen

Naast de reguliere motorbrandstoffen zal de projectlocatie zich richten op doelgroepen voor de nieuwe duurzame motorbrandstoffen (in dit geval LNG). De brandstof LNG (Liquefied Natural Gas) biedt milieuvordelen ten opzichte van het gebruik van diesel en draagt hiermee bij aan het verminderen van broeikasgassen. LNG wordt onder meer gebruikt in het wegvervoer en kent minder emissie van broeikasgassen dan dieselmotoren. Daarnaast geven LNG-motoren minder geluidsoverlast dan dieselmotoren, hetgeen een belangrijke kwaliteit van LNG is voor onder meer vervoerders die in binnensteden goederen afleveren, zoals in het geval van de bevoorrading van grote supermarkten (Staatscourant 10 december 2019, 67206, par. 2).

Voor de korte termijn is de verwachting van Rabobank Cijfers en Trends dat de totale afzet van brandstoffen in Nederland stabiel zal blijven. Het aandeel van benzine zal verder groeien ten koste van diesel. De verkoop van lpg zal sterk blijven dalen.

Op de lange termijn zal de vergroening van het wagenpark, door efficiëntere brandstofmotoren en de opkomst van elektrische auto's, tot een sterke daling leiden in de verkoop van brandstofproducten. Innoveren en verduurzamen is essentieel om te kunnen overleven in de markt. Denk hierbij aan het aanbieden van snellaadfaciliteiten voor volledig elektrische auto's en duurzame(re) brandstoffen zoals LNG. De Rabobank verwacht dat de markt voor duurzame(re) brandstoffen en groene stroom vanaf 2020 sterk zal groeien waarbij ook waterstof steeds sterker in beeld komt.

Figuur 1 geeft een weergave van het personenwagenpark naar motorbrandstof in Nederland in de periode 2012 tot en met 2019. Daarin is waarneembaar dat het aandeel benzineauto's sinds 2016 een sterke groei vertoont en dat het aandeel dieselauto's redelijk stabiel blijft. Sterke daler is het aandeel LPG-wagens. Niet verwonderlijk is het dat het wagenpark dat rijdt op nieuwe motorbrandstoffen (zoals LNG) sinds 2015 een stijgende lijn vertoont, hoewel het feitelijk aandeel van het wagenpark dat op de reguliere motorbrandstoffen (benzine, diesel en LPG) rijdt anno 2019 nog altijd 96,2% exclusief hybrides en 99,3% inclusief de hybrides is. Dat betekent dat de nieuwe brandstofauto's (waaronder volledig elektrisch, LNG, waterstof etc.), anno 2019 in totaal 0,7% voor hun rekening nemen in het totale personenwagenpark.



Figuur 1 Ontwikkeling personenwagenpark naar motorbrandstof 2012 – 2019

Bron: RDC, Rai Vereniging

2.1.2 LNG-vrachtwagenmarkt

Volgens het Nationaal LNG Platform is anno 2020 een sterke ontwikkeling gaande voor het gebruik van LNG als transportbrandstof. Mede vanwege stimulerende overheidsmaatregelen (zoals de recent ingevoerde Subsidieregeling LNG), groeit het aantal vrachtwagens dat gebruik maakt van LNG enorm. Op het nationaal LNG-platform wordt hierover het volgende opgemerkt:

“Vervallen LNG-accijnskorting door te snelle groei LNG-markt

Begin dit jaar werd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) de LNG-subsidieregeling gestart voor de duur van twee jaar. Deze regeling heeft tot doel de sector te ondersteunen in de stap van LNG naar bio-LNG en verving de accijnsteruggaveregeling van het ministerie van Financiën.

Bij de start van de subsidieregeling werd duidelijk dat deze regeling complexer is dan de vorige accijnsteruggaveregeling. Bij de huidige regeling zijn er afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de subsidie per kalenderjaar. Dit betekent dat er een inschatting gemaakt is van de ontwikkeling van het aantal LNG-voertuigen in 2020 en 2021.

Snellere ontwikkeling LNG-markt dan voorzien

Afgelopen jaren heeft de LNG-truck markt zich sneller ontwikkeld dan voorzien. Het aantal LNG-trucks in Nederland groeit richting de 800, mede dankzij de I&W-regeling. Het aantal LNG-trucks in onze buurlanden groeit nog sterker. Een laag accijnstarief in België en de Maut-vrijstelling in Duitsland vormen hiervoor de belangrijkste aanjager.

Deze positieve ontwikkeling heeft ook een nadeel. Het aantal LNG-trucks dat in Nederland tankt en gebruikmaakt van de LNG-regeling van I&W, is sterk gegroeid.”
(Bron: <https://www.nationaallngplatform.nl/vervallen-lng-accijnskorting-door-te-snelle-groei-lng-markt/>)

In de brandstofvisie van de overheid wordt de aardgasvariant gezien als een belangrijke verduurzamer van het goederenvervoer over weg en water, al is de verwachting dat ook diesel nog jaren een belangrijke rol zal spelen. Tevens werd in Europa besloten dat er een internationaal dekkend netwerk van LNG-vulpunten moet komen langs de belangrijkste snelwegen in de EU. Dit is vastgelegd in de Europese Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014(PB 2014, L307).

Onder meer vanwege strengere milieueisen en aantrekkelijke fiscale regelingen, bouwen steeds meer vrachtautofabrikanten voertuigen die op LNG kunnen rijden. LNG is simpelweg ‘aardgas in vloeibare vorm’ en ontstaat door aardgas te koelen tot ten minste -163°C. Zo wordt het gas vloeibaar (bij atmosferische druk) en het volume fors gereduceerd. Hierdoor wordt het efficiënt en economisch aantrekkelijk om aardgas te transporteren per boot of vrachtwagen.

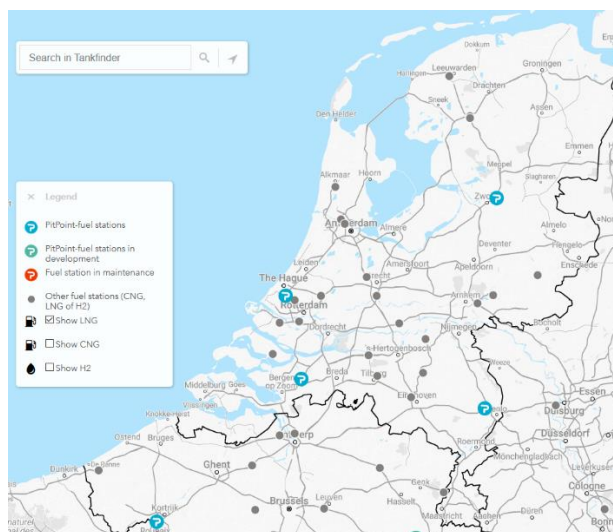
En diezelfde eigenschappen maken van LNG een aantrekkelijk alternatief voor brandstof in de transportsector. Zowel regelgeving (zoals bijvoorbeeld de hierboven genoemde Richtlijn) als verladers verhogen de druk op transporteurs om te verduurzamen. LNG vergroot hierbij de mogelijkheden om aardgas, de schoonste fossiele brandstof, in te zetten in de transportsector.

Een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle implementatie van LNG in de transportsector is het opzetten van een gedegen infrastructuur van LNG tankstations/bunkerfaciliteiten. Een slecht netwerk met weinig locaties leidt tot veel problemen, zoals beperkte inzetbaarheid en omrijden/-varen om te kunnen tanken (zie ook de hierboven aangehaalde Europese Richtlijn die de lidstaten oproept om een dekkende infrastructuur voor LNG op te zetten).

De wereldwijde vraag naar LNG zal komende jaren fors toenemen. Dat voorspelt Shell recentelijk in zijn jaarlijkse LNG Outlook. In 2019 groeide de markt met 12,5 procent naar 359 miljoen ton. In 2040 verwacht het olie- en gasconcern uit te komen op minimaal 700 miljoen ton, bijna een verdubbeling van de huidige vraag naar vloeibaar aardgas wereldwijd. LNG is onder meer interessant voor zwaar vrachtverkeer, als alternatief voor diesel.

Er was lange tijd onduidelijkheid of er wel of geen stimuleringsregeling zou komen voor LNG. Een eerdere accijnsmaatregel – die 5 jaar van kracht was – werd uiteindelijk niet doorgezet. Uiteindelijk kwam het kabinet toch over de brug en werd voor 2020 en 2021 een nieuwe compensatie van 18,7 eurocent per kg aangeboden (zie de Subsidieregeling LNG). Tot grote vreugde van aanbieders en afnemers van vloeibaar aardgas die afgelopen jaren flink geïnvesteerd hebben in het bouwen van tankstations en in het aanschaffen van LNG-trucks.

In Nederland kunnen LNG-trucks anno 2020 tanken bij 28 locaties en in België is de 15^e locatie in aanbouw. Ook in Duitsland en Frankrijk verloopt de ontwikkeling van LNG-stations inmiddels vlot. Een groot aantal partijen, waaronder Shell, Rolande en PitPoint, zet in op LNG (ca. 20% CO₂ reductie) en Bio-LNG (tot 100% CO₂ reductie). Shell opende onlangs een nieuw station in Gent, en PitPoint heeft onlangs haar volledig vernieuwde LNG-station in Zwolle geopend. Het station beschikt over de nieuwste innovaties en vier keer zoveel LNG-opslag als voorheen om aan de toenemende vraag naar LNG te kunnen voldoen. De verwachting is dat vooral het aantal stations in België komende tijd verder uitgebreid zal worden. Het streven in Nederland is dat in 2030 minimaal 3.500 trucks op LNG rijden en dat er nog 20 tot 40 nieuwe locaties bijkomen in het Nederlandse netwerk.



Kaart 2 LNG tankstations in 2020

Bron: Pitpoint



Foto 1 Locatie Rolande LNG Geldermalsen

De LNG-sector voor wegverkeer in Nederland richt zich primair op de doelgroep vrachtverkeer met lange afstand vervoer (100.000+ km-ers). Goed bereikbare locaties zijn daarvoor belangrijk, bij voorkeur in gebieden rondom distributiecentra. Langs de route van de A15 tussen Arnhem en Rotterdam is in de wijde regio van de projectlocatie thans 1 LNG tankstation gevestigd is. Het betreft hier een LNG installatie van Rolande LNG dat geplaatst is bij een Lukoil tankstation aan de Plettenburglaan 1 te Geldermalsen. De locatie ligt op 15,3 kilometer voorbij de projectlocatie op het bedrijventerrein Hondsgemet ten zuiden van Geldermalsen en ten noorden van de A15 en buiten het zicht van de A15.

2.2 Marktgebied

In de concurrentieanalyse (aanbodanalyse) zijn 19 verkooppunten voor motorbrandstoffen in de gemeenten Tiel, Buren en Neder-Betuwe en langs het tracé van de N323 en N322 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 (het voorgenomen tankstation).

Daarin is rekening gehouden met de ontsluitingsstructuur van de regio, waarbij het marktgebied rondom aansluiting 34 op de Rijksweg A15 bij Echteld wel is opgenomen, en het gebied rondom de eerstvolgende aansluiting (nr. 35) bij Kesteren niet (met uitzondering van de Tinq locatie in Ochten onder aan de A15, omdat deze locatie vooral ook doorgaand verkeer op de A15 bedient. Vanwege de ligging van bedrijventerrein Medel (gemeente Tiel), is het marktgebied van de gemeente Tiel ten noorden van de Rijksweg A15 (bedrijventerrein Kellen) wel opgenomen in het onderzoek evenals de tankstations in Tiel nabij de ontsluiting met de rijksweg A15 en ten oosten van Tiel (Ooij, ten oosten van de Westroijensestraat – Binnenhoek) omdat dit deel van Tiel ook in rechtstreekse verbinding staat met Bedrijventerrein Medel (via Laan van Westroijen en Grotebrugse Grintweg). Het overige deel van Tiel wordt hoofdzakelijk via beide rijkswegaansluitingen 'Tiel' en 'Tiel-West' ontsloten op de A15. Het is dan ook niet waarschijnlijk dat automobilisten uit het overige deel van Tiel speciaal om gaan rijden richting afrit 34 om daar te kunnen gaan tanken. De tankstations binnen het overige deel van Tiel zullen dan ook geen relevante invloed ervaren van de projectlocatie en zijn om die reden dan ook niet in het onderzoek opgenomen.

Het onderzochte marktgebied van de projectlocatie is dan als volgt afgebakend:

- aan de noordzijde door de rivier de Nederrijn;
- aan de oostzijde door de Vogelenzangseweg t.h.v. Lienden (nb deze aftakking van de N320 leidt het verkeer richting aansluiting 34 bij Echteld; meer oostwaarts is vooral gericht op afrit 35;
- aan de zuidzijde door rivier de Waal incl. tracé N323;
- aan de westzijde door de N835 ten noorden van de A15 en de Westenroijensestraat ten zuiden van de A15.

Naast het bovengenoemde marktgebied is tevens gekeken naar de tankstations in het gebied ten zuiden van de Waal langs het tracé van de N322 en N323 omdat de N322 aan de noordzijde aansluit op de A15 bij afrit 34, vlak bij de projectlocatie. De overige tankstations binnen in dit gebied (gemeenten Druten en West Maas en Waal) zijn vooral gericht op het lokale voorzieningenniveau per kern. Mede gelet op de ligging van deze locaties ten opzichte van de projectlocatie is het niet aannemelijk dat de desbetreffende tankstations binnen die gemeenten relevante invloed zullen ondervinden van de komst van een tankstation op de projectlocatie.

De projectlocatie wordt van het gebied ten zuiden van de Waal gescheiden door drie grote fysieke barrières namelijk de rijksweg A15, de Betuwespoorlijn en de rivier de Waal. Bovendien leidt de wegenstructuur ten zuiden van de Waal naast de A15 met name ook richting A50 (Nijmegen) en Oss (provinciale wegen), dus geheel andere rijrichtingen waardoor het regionaal verkeer ter plaatse wijd verspreid raakt en de projectlocatie uitsluitend via de N323 bereikbaar is. Om die reden zijn dan ook uitsluitend de tankstations langs de N322 en N323 ten zuiden van de Waal opgenomen in het marktonderzoek.

Kaart 3 geeft de ligging van de projectlocatie ten opzichte van de aanwezige tankstations binnen het onderzochte marktgebied weer. De nummers op de kaart verwijzen naar de onderzochte tanklocaties in paragraaf 2.2 en 2.3 en bijlage II.



Kaart 3 Ligging projectlocatie marktgebied (excl. Rijkswegstation 5 & 6 en stations N322 18 & 19 (Google Maps)

Op kaart 3 ontbreken de beide rijkswegstations langs de A15 en de beide tankstations langs de provinciale wegen N322 en N323 omdat deze te ver (ca 10 tot 15 km.) van de projectlocatie gevestigd zijn. Deze stations zijn wel meegenomen in de analyse.

2.3 Prijzen en kortingen

Tabel 1 laat de pompprijzen en verstrekte kortingen aan de pomp zien, zoals deze binnen het onderzochte marktgebied genoteerd werden, teneinde een indruk van de lokale en regionale prijsconcurrentie te krijgen. Bovenaan in de tabel staan de landelijke referentie-prijzen van Shell genoteerd d.d. 11 juni 2020.

Pompprijzen onderzocht marktgebied projectlocatie

Pompprijzen en kortingen	Benzine literprijs	Benzine korting	Diesel literprijs	Diesel korting	LPG literprijs	LPG korting
Tankstations						
Landelijke adviesprijs Shell	1,639		1,279		0,769	
1. Avia, Echteld	1,559	0,080	1,219	0,060	0,619	0,150
2. Autofood, gesloten & geamoveerd	x	x	x	x	x	x
3. Total, Ochten	1,549	0,090	1,219	0,060	0,659	0,110
4. Tinq, Ochten	1,569	0,070	1,219	0,060	x	x
5. Esso, rijksweg A15	1,659	0,000	1,339	0,000	nb	nb
6. Shell, rijksweg A15	1,649	0,000	1,299	0,000	nb	nb
7. Esso, Lienden	1,519	0,120	1,209	0,070	0,589	x
8. Q8, Lienden	1,519	0,120	nb	nb	x	x
9. BP Express, Ingen	1,439	0,200	1,139	0,140	0,529	0,240
10. GT24, Eck en Wiel	1,469	0,170	1,159	0,120	x	x
11. Lukoil Express, Maurik	1,479	0,160	1,159	0,120	x	x
12. Total Medel, Tiel	1,489	0,150	1,159	0,120	x	x
13. Total, Industrieweg , Tiel	1,489	0,150	1,159	0,120	x	x
14. Autofood, Tiel	1,459	0,180	1,179	0,100	x	x
15. Tango, Tiel	1,479	0,160	1,149	0,130	x	x
16. Shell Express, Tiel	1,479	0,160	1,149	0,130	x	x
17. Shell Truck diesel, Tiel	1,469	0,170	kaart	nb	x	x
18. BP N322 Afferden	1,569	0,070	1,229	0,050	0,619	0,15
19. Esso N322 Dreumel	1,559	0,080	1,229	0,050	x	x

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

Euro per liter

Uit tabel 1 is af te lezen dat de prijsconcurrentie in de regio redelijk hoog is. De kortingen op benzine variëren tussen de 7 en 20 cent, met uitzondering van de rijkswegstations en de kortingen op diesel variëren van 5 tot 14 cent aan de pomp.

2.4 Tankstations onderzocht marktgebied (aanbodzijde markt)

Binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie zijn de volgende tankstations nader onderzocht (zie voor de ligging kaart 4):

Tankstations	Adres	Plaats	Ligging	Opstelplaatsen PKW* LKW*	
<u>Gemeente Nederbetuwe:</u>					
1. Avia	Voorstraat 45	Echteld	dorp	6	0
2. Autofood (gesloten)	Industrieweg 4A	Ochten	dorp / bedr.terr.	ontmanteld	
3. Total	Transitoweg 2	Ochten	dorp / bedr.terr.	5	0
4. Tinq	Cuneraweg 13	Ochten	afrit rw	4	0
5. Esso 'Overbroek'	Rijksweg A15 (zz)	Ochten	rijksweg	8	2
6. Shell	Rijksweg A15 (nz)	Opheusden	rijksweg	8	1
<u>Gemeente Buren:</u>					
7. Esso	Vogelenzangseweg 43	Lienden	dorp / N320	4	0
8. Q8	Adelsweg 12	Lienden	dorp	2	0
9. BP Express	De Brei 12	Ingen	dorp / N320	8	0
10. GT24	Veerweg 14	Eck en Wiel	dorp	6	0
11. Lukoil Express	Doejenburg 200	Maurik dorp	dorp	2	0
<u>Gemeente Tiel:</u>					
12. Total 'Medel'	De Prinsenhof 2	Tiel (Medel)	bedr.terrein	4	5
13. Total 'De Kellen'	Industrieweg 6	Tiel	bedr.terrein	5	3
14. Autofood	Marconistraat 13	Tiel	bedr.terrein	4	0
15. Tango	Laan v. Westeroyen 10	Tiel	tangent	4	0
16. Shell Express	Grotebrugsegrintwg 236	Tiel	wijk	3	0
17. Shell Truckdiesel	Lat. Middenweg 3	Tiel	bedr.terrein	0	2
<u>Tracé N322:</u>					
18. BP	Maas en Waalweg 2	Afferden	N322	8	2
19. Esso	Heemstraweg 128p	Dreumel	N322	6	0
*Aantal opstelplaatsen voor hoofdzakelijk personenwagens (PKW, PersonenKraftWagen) en uitsluitend voor vrachtverkeer (LKW, LastKraftWagen)					
**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.

2.5 Doorzetclaim motorbrandstoffen (aanbod) marktgebied

Teneinde de doorzetclaim (oftewel het aanbod) motorbrandstoffen voor het onderzochte marktgebied van de projectlocatie (het beoogde tankstation) 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.

Binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie zijn thans 19 verkooppunten voor motorbrandstoffen gevestigd die min of meer binnen de invloedssfeer van de projectlocatie liggen en waarvan er anno 2020 inmiddels één gesloten en geamoveerd is (locatie 2 Autofood Ochten). Dat is inclusief de truckdiesel stations en inclusief rijkswegstations. 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. 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 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 doorgaande wegen) in kernen met vooral een dorps karakter (hoofdzakelijk gericht op personenwagens en kleine bedrijfswagens);
- Ligging aan doorgaande lokale verbindingswegen buiten bebouwde kom;
- Ligging op bedrijventerreinen (variërend van lokaal tot bovenregionaal, hoofdzakelijk gericht op bedrijfswagenpark incl. trucks)

Verder is een duidelijk onderscheid aanwezig tussen bemand en onbemand. Beiden zijn goed verspreid aanwezig.

Binnen de bebouwde kom varieert de gemiddelde doorzet per pomp grofweg van 300.000 liter per opstelplaats op een dorps- of wijkstation 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.

In algemene zin zijn dorps- of wijkstations gelegen in een wijk of langs wijkontsluitingswegen met een relatief lage verkeersintensiteit en binnen kleinere dorpskernen. Tangent stations liggen vooral aan doorgaande wegen met minimaal 10.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal, waarbij grote tangent stations vooral in stedelijke gebieden gelegen zijn.

Binnen het onderzochte marktgebied zijn de tankstations in de kleine kernen van de gemeenten Neder-Betuwe en Buren gerekend tot de dorps- en wijkstations en/of langs een verbindende/ontsluitende weg tussen wijken, met een gemiddelde doorzet per opstelplaats per jaar van circa 300.000 liter (in geval van bemand) tot 400.000 liter (in geval van onbemand met hogere kortingen en/of bemand langs doorgaande weg).

Gelet op de ligging van Tinq (ad 4) en Tango (ad 15) zijn deze locaties gerekend tot tangent tankstations met een gemiddelde doorzet per opstelplaats van 600.000 liter (stedelijk gebied en/of ligging nabij ontsluiting op rijksweg).

Op de rijksweglocaties wordt gerekend met een gemiddelde inname van 1 miljoen liter opstelplaats. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden met het feit dat het merendeel van de afzet op de rijkswegstations (ad 5 en 6) niet afkomstig is vanuit het onderzochte marktgebied. Beide rijksweglocaties worden om die reden slechts voor 10% meegewogen in het onderzoek. Dit geldt ook voor de Tinq locatie (ad 4) onder aan de rijksweg A15, dat zijn volume hoofdzakelijk van het doorgaande verkeer op de rijksweg A15 en N233 trekt. Deze locatie wordt door de ligging net van de rijksweg af (dus wel goed bereikbaar voor het achterland) voor 50% meegewogen in het onderzoek. Dit geldt eveneens voor beide locaties langs de N322 in de gemeenten West Maas en Waal en Druten. Omdat deze locaties buiten het onderzochte marktgebied liggen maar wel de dichtstbijzijnde tankstations zijn in het tracé N323/N322, zijn beide tankstations voor 25% 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.

De locaties 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 1,5 tot 2 miljoen liter per opstelplaats, afhankelijk van de ligging (voor de A-locaties wordt met 2 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 in Tiel dient dan ook in mindere mate meegewogen te worden omdat de getankte truckdiesel liters voor een belangrijk deel afkomstig zijn van (ver) buiten het onderzochte marktgebied. Hoewel het aandeel 'thuis' getankte liters in Tiel vermoedelijk een lager aandeel heeft ten opzichte van het totaal getankte truckdieselvolume, is in dit onderzoek toch ruim gerekend met een aandeel van 50% 'thuis' getankte truckdiesel liters. Tiel heeft haar eigen ontsluitingsstructuur op de A15 en het bewijs dat de locaties in Tiel noord in mindere mate van invloed zijn op de locaties ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal blijkt wel uit het feit dat de twee truckstoplocaties van H. van Dijkhuizen Olie - die beide op relatief kleine afstand van elkaar gelegen zijn - ruim kunnen voorzien in de afzet van Truckdiesel.

De A15 is een belangrijke (inter)nationale doorgaande route voor vrachtverkeer dat van Rotterdam-Europoort richting Duitsland (en verder) rijdt en vice versa. Daar komt bij dat de truckdieselmkt 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. In de omgeving van Tiel met de bovenregionale bedrijventerreinen is dat zeker ook aan de orde. Er mag dan ook vanuit gegaan worden dat het merendeel van de getankte truckdiesel liters in het onderzochte marktgebied voor een belangrijk deel ook afkomstig is van (ver) buiten het onderzoeksgebied en bovendien niet concurreert met andere locaties (omdat deze liters 'gestuurd' zijn, oftewel op basis van prijsafspraken met transporteurs, de zogenaamde 'kaartliters').

Tabel 3 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 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 2020: Aanbodzijde

Tankstation	Aantal opstel- plaatsen		Weging	Gemiddelde bruto doorzet opstelplaats		Gewogen volumeclaim in liters (netto aanbod)	
	PKW**	LKW**		PKW*	LKW*	PKW*	LKW*
Gemeente Neder-Betuwe:							
1. Avia	6	0	100%	300.000	0	1.800.000	0
2. Gesloten							
3. Total	5	0	100%	300.000	0	1.500.000	0
4. Tinq	4	0	50%	600.000	0	1.200.000	0
5. Esso A15	8	2	10%	1000000	1500000	800.000	300.000
6. Shell A15	8	1	10%	1000000	1500000	800.000+	150.000+
Totaal aandeel Neder-Betuwe:						6.100.000	450.000
Gemeente Buren:							
7. Esso	4	0	100%	300.000	0	1.200.000	0
8. Q8	2	0	100%	300.000	0	600.000	0
9. BP Express	8	0	100%	300.000	0	2.400.000	0
10. GT24	6	0	100%	300.000	0	1.800.000	0
11. Lukoil Exp.	2	0	100%	300.000	0	600.000	0
Totaal aandeel Buren:						6.600.000	0
Gemeente Tiel:							
12. Total Medel	4	5	100/50%	400.000	1500000	1.600.000	3.750.000***
13. Total Kellen	5	3	100/50%	400.000	1500000	2.000.000	2.250.000***
14. Autofood	4	0	100%	300.000	0	1.200.000	0
15. Tango	4	0	100%	600.000	0	2.400.000	0
16. Shell Exp.	3	0	100%	400.000	0	1.200.000	0
17. Shell Truck	0	2	100/50%	0	1500000	0	1.500.000***
Totaal aandeel Tiel:						8.400.000	7.500.000***
Tracé N322:							
18. BP	8	2	25%	400.000	1500000	800.000	750.000
19. Esso	6	0	25%	400.000	0	600.000	0
Totaal aandeel Tracé N322						1.400.000	750.000
Totaal marktgebied						22.500.000	8.700.000
Blauw = bemand / rood = onbemand							
*Effectief aantal opstelplaatsen = feitelijk aantal opstelplaatsen dat op het tankstation in gebruik is							
**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 2020); aantal opstelplaatsen x gemiddelde doorzet per opstelplaats x weging							
*** Voor gemeente Tiel zijn Truckdiesellocaties gerekend met 100% weging in Pkw en 50% in PKW							

Tabel 3 Gemiddelde doorzet motorbrandstoffen aanbodzijde marktgebied projectlocatie 2020 liters per jaar

3. DEMOGRAFISCHE GEGEVENS EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De projectlocatie is gesitueerd binnen de gemeente Neder-Betuwe. Het onderzochte marktgebied van de projectlocatie is verdeeld over de gemeenten: Neder-Betuwe, Buren en Tiel.

3.1 Demografische gegevens

Per gemeente zijn de demografische gegevens verzameld van dat deel van de gemeente dat is toegekend aan het onderzochte marktgebied. Deze cijfers zijn (mede) van belang de berekening van het volumepotentieel (zie hoofdstuk 5).

Gemeente Neder-Betuwe

Neder-Betuwe is een grote landelijke gemeente met in totaal 24.342 inwoners (1 januari 2020, bron: CBS). De gemeente bestaat uit zes dorpen: Dodewaard, Echteld, IJzendoorn, Kesteren, Ochten en Opheusden. Daarvan zijn alleen Echteld en Ochten toegerekend aan het onderzoeksgebied. De overige kernen worden in dit onderzoek verder buiten beschouwing gelaten omdat deze te ver gelegen zijn van de projectlocatie en via andere infrastructuur ontsloten worden.

Wat betreft de gehele gemeente Neder-Betuwe gelden de volgende uitgangspunten:

- de gemeente Neder-Betuwe telt in totaal 8.941 particuliere huishoudens (2019) en 12.642 geregistreerde personenwagens (2020), ofwel gemiddeld 1,38 personenwagens per huishouden anno 2019;
- verder staan in de gemeente Neder-Betuwe 3.009 gemotoriseerde bedrijfswagens geregistreerd waarvan 2.291 (76,1%) kleine bedrijfswagens en 214 (7,1%) vrachtwagens.

Bovenstaande percentages zijn toegepast op het aandeel bedrijfswagens binnen het deel van de gemeente Neder-Betuwe dat binnen het onderzochte marktgebied valt.

Het relevante marktdeelgebied van de gemeente Neder-Betuwe bestaat, zoals hierboven al is aangestipt, uit Echteld en Ochten. Voor dit marktdeelgebied gelden de volgende uitgangspunten:

- het marktdeelgebied telt anno 2019 in totaal 7.205 inwoners en 2.805 particuliere huishoudens, ofwel gemiddeld 2,57 inwoners per huishouden. Binnen het gebied staan 3.965 personenwagens geregistreerd.
- van de bedrijfswagens zijn nog geen actuele cijfers bekend en zijn de aantallen uit de update van 2018 overgenomen, zijnde 810 bedrijfswagens. Op basis van de gemeentelijke verhoudingen komt dit neer op 635 kleine bedrijfswagens en 53 vrachtwagens.

Gemeente Buren

Buren is net als Neder-Betuwe een grote landelijke gemeente met in totaal 26.742 inwoners (1 januari 2020, bron: CBS). De volgende kernen uit de gemeente Buren zijn toegerekend aan het onderzochte marktgebied: Ingen, Lienden en Maurik (incl. Eck en Wiel). De overige kernen zijn in dit onderzoek verder buiten beschouwing gelaten omdat deze te ver gelegen zijn van de projectlocatie en via andere infrastructuur ontsloten worden.

Wat betreft de gehele gemeente Buren gelden de volgende uitgangspunten:

- de gemeente Buren telt in totaal 10.906 particuliere huishoudens (2019) en 16.020 geregistreerde personenwagens. Dat zijn gemiddeld 1,44 personenwagens per huishouden anno 2019;
- verder staan in de gemeente Buren 3.442 gemotoriseerde bedrijfswagens geregistreerd waarvan 2.563 (74,5%) kleine bedrijfswagens en 274 (8%) vrachtwagens.

Bovenstaande percentages zijn toegepast op het aandeel bedrijfswagens binnen het deel van de gemeente Buren dat binnen het onderzochte marktgebied valt. Het relevante deelgebied bestaat uit de kernen Ingen, Lienden en Maurik (incl. Eck en Wiel)

Het relevante marktdeelgebied van de gemeente Buren bestaat, zoals hierboven uiteen is gezet, uit de dorpskernen Ingen, Lienden en Maurik (incl. Eck en Wiel). Voor dit marktdeelgebied gelden de volgende uitgangspunten:

- het marktdeelgebied heeft in totaal 15.230 inwoners en 6.255 particuliere huishoudens, ofwel gemiddeld 2,43 inwoners per particulier huishouden. Binnen het gebied staan 9.005 personenwagens geregistreerd;
- van de bedrijfswagens zijn nog geen actuele cijfers bekend en zijn de aantallen uit de update van 2018 overgenomen, zijnde 1.845 bedrijfswagens. Op basis van de gemeentelijke verhoudingen komt dit neer op 1.449 kleine bedrijfswagens en 173 vrachtwagens.

Gemeente Tiel

De gemeente telt in totaal 42.161 inwoners (1 januari 2020, bron: CBS). De volgende wijken en delen uit de gemeente Tiel zijn toegerekend aan het onderzochte marktgebied: Ooij, bedrijventerrein Kellen, bedrijventerrein Medel, Westroijen en Latenstein. De overige wijken en buurten worden in dit onderzoek verder buiten beschouwing gelaten omdat deze te ver gelegen zijn van de projectlocatie en/of via andere infrastructuur ontsloten worden richting A15 (Tiel-west).

Wat betreft de gehele gemeente Tiel gelden de volgende uitgangspunten:

- de gemeente Tiel telt in totaal 18.557 particuliere huishoudens (2019) en 23.490 geregistreerde personenwagens (2020), ofwel gemiddeld 1,27 personenwagens per huishouden in 2019;
- verder staan anno 2020 in de gemeente Tiel in totaal 3.589 gemotoriseerde bedrijfswagens geregistreerd waarvan 2.940 (81,9%) kleine bedrijfswagens en 219 (6,8%) vrachtwagens. Deze percentages zijn toegepast op het aandeel bedrijfswagens binnen het deel van de gemeente Tiel dat binnen het onderzochte marktgebied valt.

De onderzochte wijken en bedrijventerreinen binnen Tiel tellen samen in totaal 7.810 inwoners en 3.315 particuliere huishoudens, ofwel gemiddeld bijna 2,36 inwoners per particulier huishouden. Binnen het onderzoeksgebied staan 6.725 personenwagens geregistreerd. Omdat beide grote bedrijventerreinen in Tiel binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie vallen is voor Tiel gerekend met het totaal aantal geregistreerde bedrijfswagens binnen de gemeente, ofwel 2.940 kleine bedrijfswagens en 219 vrachtwagens.

Marktgebied projectlocatie

In tabel 4 is een opsomming gegeven van de verzamelde demografische gegevens van het onderzochte marktgebied van de projectlocatie. De cijfers worden als input gehanteerd voor de volumepotentieelberekening motorbrandstoffen van het marktgebied van de projectlocatie in hoofdstuk 5.

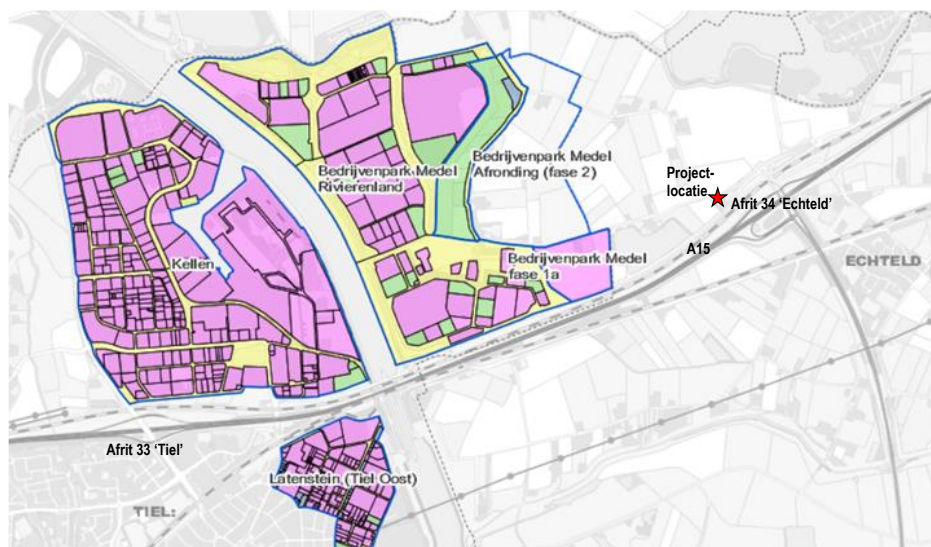
Marktgebied Tanklocatie De Vaalt 2020	aantal inwoners (2020)	aantal huishoudens (2019)	aantal personen wagens (2020)	aantal bedrijfswagens klein* vracht*
Echteld – Ochten	7.205 +	2.805 +	3.965 +	
Deel Neder-Betuwe	7.205	2.805	3.965	635 53
Ingen	2.095	885	1.270	
Lienden	6.475	2.545	3.755	
Maurik (Eck en Wiel)	6.660 +`	2.825 +	3.980 +	
Deel Buren	15.230	6.255	9.005	1.449 173
Ooij	3.085	1.350	1.265	
Bedrijventerrein Kellen	60	20	2.968	(totaal 1270)
Bedrijventerrein Medel	10	5	117	(totaal 275)
Westroijen	2.095	865	970	
Latenstein	2.560 +	1.075 +	1.405 +	
Deel Tiel	7.810	3.315	6.725	2.940* 219*
Totaal marktgebied	30.245	12.375	19.695	5.024 445

*aantal bedrijfswagens uitsluitend op gemeenteniveau beschikbaar voor 2020 (gemeente Tiel); op wijk- en buurtniveau nog geen update 2020 bekend. Om die reden zijn cijfers 2018 overgenomen.

Tabel 4 Demografische gegevens marktgebied projectlocatie De Vaalt

Bronnen: CBS Statline & ozo.nl

Verder zijn er binnen het onderzochte marktgebied meerdere grootschalige bedrijventerreinen gevestigd. Kaart 4 geeft de ligging van de bedrijventerreinen in het onderzochte marktgebied bij Tiel weer (zie verder paragraaf 3.3)



Kaart 4 Bedrijvenparken onderzoeksgebied Tiel t.o.v. projectlocatie

Bron: provincie Gelderland

3.2 Demografische ontwikkeling

In de volumepotentieelberekeningen (hoofdstuk 5) is een doorberekening gemaakt van het aantal personenwagens op basis van het gemiddeld aantal personenwagens per huishouden anno 2020 en op basis van het aantal huishoudens anno 2030. Omdat exacte prognose aantallen ontbreken, is in hoofdstuk 5.2 een globale schatting gemaakt van het aantal huishoudens anno 2030 op basis van de groeipercentages 2030 minus het groeipercentage van 2020, omdat de tabellen 5a en 5b groeipercentages ten opzichte van 2017 betreffen. De bevolkingsprognose voor de in het marktgebied gelegen drie gemeenten (Neder-Betuwe, Buren en Tiel) is terug te vinden in tabel 5a. Tabel 5b geeft een prognose voor de woningvoorraad.

Gebied	Groi t.o.v. 2017				Gebied	Groi t.o.v. 2017 [%]			
	2020	2030	2040	2050		2020	2030	2040	2050
Tiel	0%	-2%	-3%	-3%	Tiel	1%	5%	7%	10%
Buren	0%	2%	6%	9%	Buren	2%	10%	16%	20%
Culemborg	2%	5%	9%	13%	Culemborg	4%	16%	24%	31%
Geldermalsen	2%	4%	7%	9%	Geldermalsen	3%	11%	17%	22%
Lingewaal	0%	2%	2%	4%	Lingewaal	3%	9%	12%	12%
Maasdriel	1%	3%	6%	6%	Maasdriel	3%	9%	12%	12%
Neder-Betuwe	2%	6%	10%	11%	Neder-Betuwe	3%	10%	14%	16%
Neerijnen	2%	7%	14%	20%	Neerijnen	3%	13%	21%	27%
West Maas en Waal	1%	1%	0%	-3%	West Maas en Waal	2%	7%	7%	6%
Zaltbommel	2%	5%	7%	6%	Zaltbommel	4%	11%	14%	14%
Regio Rivierenland	1%	3%	5%	6%	Regio Rivierenland	3%	10%	14%	17%
Doetinchem	1%	0%	-3%	-7%	Doetinchem	2%	6%	5%	4%
Gorinchem	1%	2%	2%	2%	Gorinchem	2%	9%	12%	12%
Gelderland (PV)	1%	3%	3%	1%	Gelderland (PV)	2%	8%	9%	9%
Nederland	1%	5%	7%	8%	Nederland	2%	9%	12%	14%

Tabel 5a Bevolkingsprognoses regio Rivierenland
Bron: Toekomstvisie Tiel

Tabel 5b Woningvoorraad prognoses regio Rivierenland
Bron: Toekomstvisie Tiel

3.3 Bedrijvenpark Medel

In de nabijheid van de projectlocatie ligt bedrijvenpark Medel (gelegen aan de A15 in de gemeente Tiel, ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal en direct ten noordwesten van de projectlocatie). Het bedrijvenpark is anno 2020 nog volop in ontwikkeling.



Kaart 5 Bedrijvenpark Medel t.o.v. projectlocatie

Bron: <https://bedrijvenparkmedel.nl>

Het bedrijvenpark is groot (119 hectare uitgeefbaar) en flexibel. Het bedrijventerrein heeft een bovenregionaal karakter en heeft ruimte voor zowel kleine bedrijven als grote bedrijven. Op Medel zijn onder meer grote namen als DHL, Lidl, H&M en Keuhne + Nagel gevestigd.

Bedrijvenpark Medel heeft een eigen aansluiting op de A15. De rotonde op de N323 is vervangen door een kruising met stoplichten en aangesloten op het park; de afrit van de A15 heeft een rijstrook extra gekregen. Dit verbetert de doorstroming van het transport aanzienlijk.

Verder heeft het bedrijvenpark een containerterminal aan het Amsterdam-Rijnkanaal en biedt het plek aan bedrijven uit onder andere de logistieke sector, de bouw, handel en nijverheid en productiebedrijven. De containerterminal aan het Amsterdam-Rijnkanaal is een pure verrijking voor Bedrijvenpark Medel en vormt een onmisbare schakel met de zeehavens van Antwerpen, Amsterdam en Rotterdam. Naast ervaring en kennis biedt de terminal het park een grote hoeveelheid extra faciliteiten zoals op- en overslag, koeling, vervoertransport per boot of vrachtwagen, weging en verhuur van containers.

Bedrijvenpark Medel neemt in de sector logistiek en transport een bijzondere plek in. Het staat stevast in de top van beste logistieke hotspots van het land. En deze positie is onlangs door de Provincie Gelderland nog eens onderstreept nu zij 'Medel' heeft aangewezen als een van de drie XXL-locaties in de provincie.

Uitbreiding Bedrijvenpark Medel

De gemeenten Tiel en Neder-Betuwe werken gezamenlijk aan de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Medel. Aan de huidige 120 hectare willen de gemeenten Tiel en Neder-Betuwe in twee stappen ruim 50 hectare netto toevoegen. Als gevolg van de aanwezige vraag naar nieuwe bedrijfskavels in de regio Rivierenland wordt op korte termijn ingezet op een beperkte uitbreiding van het bedrijvenpark Medel. De gemeenschappelijke regeling bedrijvenpark Medel, bestaande uit de gemeenten Tiel en Neder-Betuwe, heeft hiervoor het initiatief genomen. Met name vanuit de transport en logistieke sector bestaat interesse naar kavels. Verwacht wordt dat het nieuwe bestemmingsplan medio 2020 vastgesteld kan worden.

Status juni 2020

Het industrieschap Medel is voornemens om ten oosten van het bestaande bedrijventerrein Medel in Tiel een uitbreiding van het bedrijventerrein te realiseren, aangeduid als Bedrijvenpark Medel afronding. In dit DPO (zie deze paragraaf en paragraaf 4.3) zijn de relevante (verkeers)gegevens voor het bedrijventerrein Medel betrokken (deze gegevens zijn ontleend aan de Oplegnotitie MER Bedrijvenpark Medel afronding 2020, d.d. mei 2020).



Kaart 6 Plangebied Bedrijvenpark Medel Afronding t.o.v. projectlocatie

Bron: Bedrijvenpark afronding 2020

4. VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

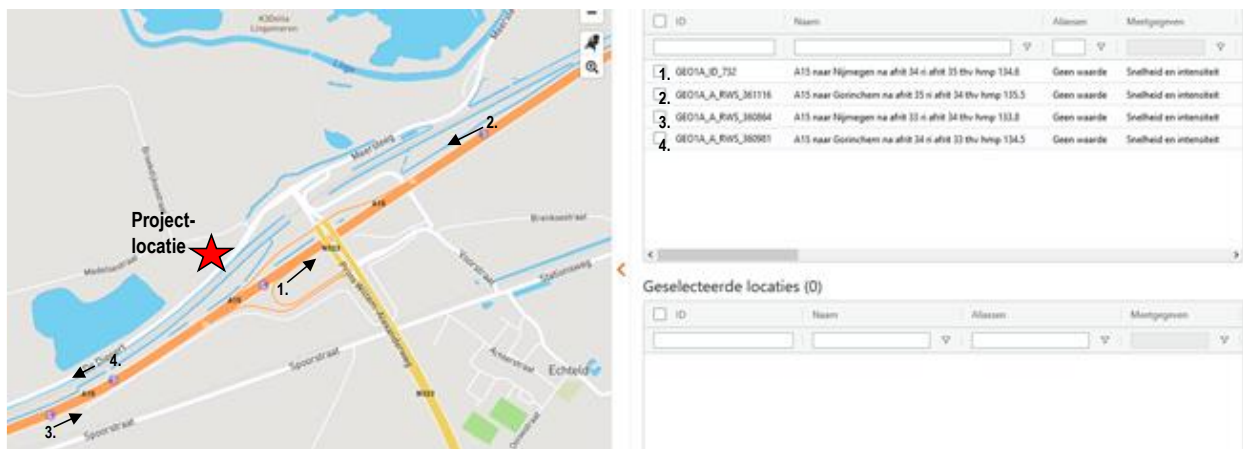
Rondom de projectlocatie is de volgende hoofdinfrastructuur aanwezig: de provinciale weg N323 en de rijksweg A15. Beide worden hieronder kort omschreven in relatie tot de projectlocatie, evenals de lokale infrastructuur rondom de projectlocatie zelf. Concrete ontwikkelingen (zoals de doortrekking van de A15 en uitbreiding van bedrijventerrein Medel) worden ook benoemd.

4.1 Rijksweg A15

De Rijksweg A15 vormt een oost-westverbinding door het midden van het land, vanaf de havens van Rotterdam tot aan Bommel tussen Arnhem en Nijmegen. De snelweg vormt een belangrijke achterlandverbinding door de provincies Zuid-Holland en Gelderland. In Gelderland loopt de A15 door de Betuwe, parallel aan de Betuweroute. Dit gebied is open en kent weinig grotere plaatsen tot het einde van de snelweg, waarbij Tiel de belangrijkste is.

4.1.1 Verkeersintensiteiten A15

Bij Rijkswaterstaat zijn de verkeersintensiteiten opgevraagd van het wegvak rijksweg A15 ten hoogte van de afrit 34 "Echteld". Kaart 7 geeft de ligging van de opgevraagde telpunten weer en de benaming van de desbetreffende telpunten op kaart 8 weer.



Kaart 7 Telpunten en wegvakken rijksweg A15 t.h.v. afrit 34

Bron: NDW

Tabel 6 geeft de verkeersintensiteiten 2019 per gemiddelde weekdag op de rijksweg A15 weer rondom de afrit 34 'Echteld' zoals weergegeven op kaart 8.

Wegvak A15	Benaming	Intensiteit Etmaal	% klein verkeer	% licht & middel	%zwaar verkeer
Telpunt 1	A15 naar Nijmegen na afrit 34	26.626	80,2 %	7,0 %	10,7 %
Telpunt 2	A15 naar Gorinchem na afrit 35	31.687	80,4 %	7,3 %	10,2 %
Vice versa ten oosten van afrit 34		58.313			
Telpunt 3	A15 naar Nijmegen na afrit 33	36.345	80,8%	6,5%	10,4 %
Telpunt 4	A15 naar Gorinchem na afrit 34	37.960	80,6%	7,0 %	10,1 %
Vice versa ten westen van afrit 34		74.305			

Tabel 6 Verkeersstellingen 2019 rijksweg A15 t.h.v. afrit 34 'Echteld' 2019

Bron: NDW

Tabel 6 laat zien dat op de A15 ten oosten van afrit 34 in 2019 in totaal 58.313 motorvoertuigen per etmaal passeerden, waarvan gemiddeld 26.626 in de rijrichting Nijmegen en 31.687 in de rijrichting Gorinchem. Het aandeel vrachtverkeer op beide weghelften is relatief gezien zeer hoog, ter plaatse van telpunt 1 (zie Kaart 7) gemiddeld 17,7% (7% licht en middelzwaar en 10,7% zwaar vrachtverkeer) richting Nijmegen en ter plaatse van telpunt 2 (zie Kaart 7) gemiddeld 17,5% (7,3% licht en middelzwaar en gemiddeld 10,2% zwaar) richting Gorinchem.

In 2017 (ten tijde van het eerdere onderzoek) bleek ook interessant daarin dat ook het aandeel vrachtverkeer dat in de rijrichting Gorinchem afrit 34 neemt, namelijk 24,6% van de gemiddeld 1.981 motorvoertuigen in 2017 dat dagelijks gemiddeld de afrit oprijdt, ofwel dagelijks gemiddeld 487 vrachtwagens (licht en zwaar). Op de zuidelijke afrit 34 vanuit Gorinchem namen in 2015 dagelijks gemiddeld 7.325 voertuigen de afrit, waarvan 12,4% vrachtverkeer, ofwel dagelijks 908 vrachtwagens (licht en zwaar, geen recente cijfers 2017 of 2020 beschikbaar). Bij elkaar opgeteld kwamen in 2015/2017 vanaf de rijksweg dagelijks dus ca. 1.395 vrachtwagens (licht en zwaar) in de directe nabijheid van de projectlocatie en 1.494 (noordelijke afrit, 2017) plus 6409 (zuidelijke afrit, cijfers 2015) personenwagens.

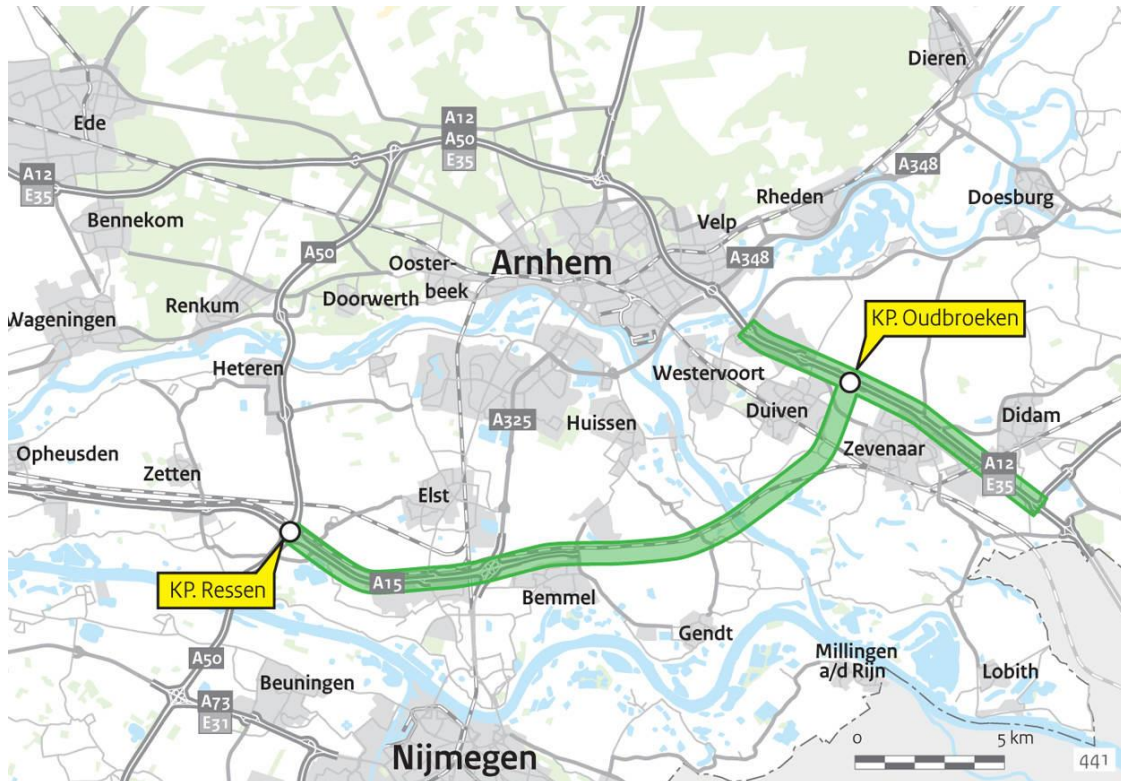
Ook het aandeel motorvoertuigen bij beide opritten (richting Gorinchem + cijfers 2015 richting Nijmegen) naar de snelweg A15 telt relatief veel vrachtverkeer, namelijk 1323 vrachtwagens (licht en zwaar) richting Gorinchem en 384 vrachtwagens (licht en zwaar, 2015) richting Nijmegen. Bij elkaar opgeteld gaan via de opritten '34' naar de rijksweg dagelijks dus ca. 1.707 vrachtwagens (licht en zwaar) in de directe nabijheid van de projectlocatie en 6.841 (noordelijke afrit, 2017) plus 2.786 (zuidelijke afrit, 2015) personenwagens. Omdat uit de verkeerscijfers van 2015 bleek dat de verdeling op- en afritten redelijk gelijkmatig verdeeld is, mag er voorzichtig vanuit worden gegaan dat het meeste verkeer vice versa verkeer is. Daarbij moet bij personenwagens voornamelijk aan woon-werk-verkeer en bezoekers Bedrijventerrein Medel gedacht worden en bij de vrachtwagens hoofdzakelijk aan bestemmingsverkeer bedrijventerrein Medel. Van 2017 zijn helaas geen telgegevens van de zuidelijke op- en afritten beschikbaar. Om die reden zijn voor de zuidelijke op- en afritten de telgegevens uit 2015 gehanteerd, met dien verstande dat alle overige telpunten anno 2017 in aantallen verkeer toegenomen zijn. Dit betreft dus een conservatieve benadering.

4.1.2 Toekomst en doortrekking A15

Regelmatig worden wensen geuit om de A15 tussen de knooppunten Deil en Valburg te verbreden naar 2x3 rijstroken. De snelweg kent veel doorgaand vrachtverkeer naar Duitsland en met name het deel tussen het knooppunt Deil en Tiel is overbelast. Mede doordat de toestroom vanaf de A2 groter is geworden vanwege de verbeterde doorstroming daar, knelt het op dit traject. Concrete plannen om de snelweg te verbreden zijn er nog niet, mede omdat de lijst aan noodzakelijke wegenprojecten aanzienlijk groter is dan het beschikbare wegenbudget.

De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A12, A50 en de A15 in de regio Arnhem-Nijmegen. Het wegensysteem is daarbij onvoldoende robuust. Deze nieuwe verbinding tussen de A12 en de A15 is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangemerkt als ontbrekende schakel in het wegennet op de (internationale) corridor Rotterdam-Duitsland.

De verkeersafwikkeling wordt verbeterd met de doortrekking van rijksweg 15 als autosnelweg, met 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de rijksweg A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Ook worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook. Het project draagt bij aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van doorstroming, robuustheid van het netwerk, ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen en het realiseren van een ontbrekende schakel in een internationale verbinding.



Kaart 8 Project doortrekking A15 ViA15

NB "Kp. Oudbroeken" is nog de oude benaming uit de planvormfase van Rijkswaterstaat. Het knooppunt heet in de vastgestelde nota inmiddels Knooppunt "De Liemers"

Kaart: Rijkswaterstaat

Status 2020

De doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 en A15 leveren een grote positieve bijdrage aan de verkeersafwikkeling in de regio Arnhem-Nijmegen. Ook wordt met het project een belangrijke verbinding tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland gerealiseerd.

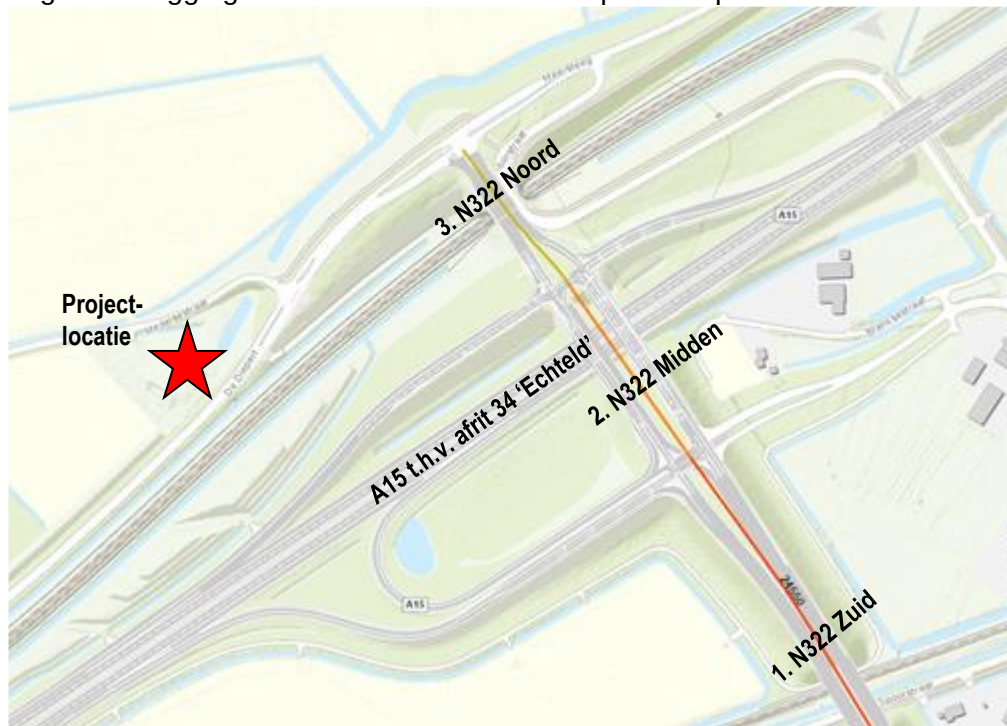
Inmiddels is er een nieuw tracébesluit (wijzigingsbesluit) genomen dat voorziet in de realisatie van het project ViA15. De voorgenomen verkeersmaatregelen dienen vooral voor een verbeterde doorstroming van het verkeer en ter voorkoming van congestie. Vooralsnog wordt uitgegaan van realisatie in 2024. De doortrekking A15 richting Zevenaar zal naar verwachting geen extra verkeer ter hoogte van Echteld aantrekken anders dan door autonome groei.

4.2 Provincialeweg N323

De provincialeweg N323 is feitelijk niet meer dan de Prins Willem-Alexanderbrug over de Waal en de aanlopen daarvan. De N323 is 5 kilometer lang. De N323 begint 100 meter ten noorden van de aansluiting Echteld op de A15 (ter hoogte van de projectlocatie) en loopt met 2x2 rijstroken naar het zuiden. Ten zuiden van de rivier de Waal eindigt de weg op de N322, de provinciale weg van Zaltbommel naar Druten en Nijmegen.

De huidige aansluiting Echteld had geen directe verbinding met de ontsluitingsweg van het nabijgelegen dorp Echteld. Daarnaast was de doorgaande capaciteit van de N323 richting het zuiden vanaf industrieterrein Medel onvoldoende. Daarom is na de zomer van 2016 begonnen met de ombouw van de aansluiting. Aan de noordzijde van de aansluiting werd de bestaande rotonde omgebouwd naar een T-splitsing. Daarnaast is de doorgaande capaciteit richting het zuiden in de aansluiting verhoogd door de aanleg van een extra rijstrook. Tevens is een ontsluitingsweg aangelegd vanaf de zuidelijke kruising in de aansluiting naar de Voorstraat in Echteld. De bestaande kruising zal hierbij worden voorzien van extra opstelstroken en verkeerslichten (het aldaar gevestigde Avia tankstation - ad 1 in marktanalyse - zal daar naar verwachting van mee profiteren). De tabellen 7, 8 en 9 geven de verkeersintensiteiten 2019 weer op de N323 van het wegvak N323 ten zuiden van de aansluiting A15 (tabel 7) tot aan de N323 ten noorden van de aansluiting A15 (tabel 9).

Kaart 9 geeft de ligging van de drie onderzochte telpunten op de N323 weer.



Kaart 9 Telpunten N323 t.h.v A15 afrit 34 'Echteld'

Bron: provincie Gelderland

Jaargegevens telvakken

Weg

☐ Zoeken

☐ N318
☐ N319
☐ N320
☐ N322
☒ N323
☐ N324
☐ N325
☐ N327
☐ N329
☐ N330
☐ ...

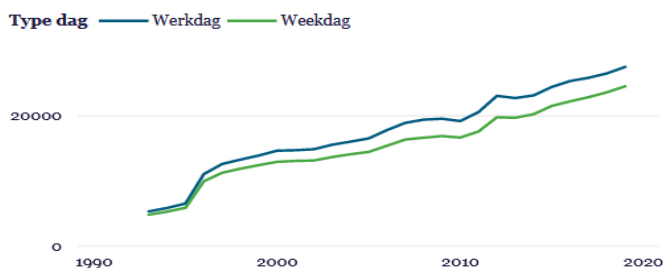
Telvak

☐ Zoeken

☒ 1. N 322 Van Heemstraweg (1.3) - Op-/Afrt A15 Zuid (5.5)
☐ 2. Op-/Afrt A15 Zuid (5.5) - Op-/Afrt A15 Noord (5.7)
☐ 3. Op-/Afrt A15 Noord (5.7) - Rotonde Medelweg/Meersteeg (5.9)

Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal, per jaar en type dag

Jaar	Werkdag	Weekdag	Zaterdag	Zondag
1993	5350	4850	3800	3410
1994	5880	5320	4090	3760
1995	6560	5900	4560	4060
1996	11080	9980	7570	7030
1997	12630	11280	8450	7580
1998	13300	11910	9050	7950
1999	13930	12450	9390	8150
2000	14670	12960	9530	8140
2001	14740	13100	9600	8570
2002	14890	13160	9520	8350
2003	15580	13690	9840	8430
2004	16050	14120	10000	8620
2005	16550	14480	9960	8620
2006	17830	15430	10510	8780
2007	18940	16380	11080	9160
2008	19430	16660	10950	8890
2009	19570	16910	11550	9210
2010	19210	16680	11710	8990
2011	20600	17620	11110	9160
2012	23080	19800	13240	10400
2013	22740	19720	13950	10800
2014	23150	20260	14640	11540
2015	24450	21540	15990	12440
2016	25360	22240	16130	12770
2017	25850	22880	17330	13570
2018	26520	23620	18270	14320
2019	27520	24550	19370	14890



Tabel 7 Verkeerstellingen 2019 N323 -zuid t.h.v. afrit 34 'Echteld' 2019

Bron: provincie Gelderland

Het telvak N323 ten zuiden van de aansluiting op de A15 bij Echteld (telvak 1 op kaart 10), telde in 2019 in totaal 3.850 vrachtwagens per gemiddelde weekdag, ofwel 15,7%. Het werkdaggemiddelde over 2019 is niet bekend.

Jaargegevens telvakken

Weg

Zoeken

☐ N318
☐ N319
☐ N320
☐ N322
☒ N323
☐ N324
☐ N325
☐ N327
☐ N329
☐ N330
☐ ...

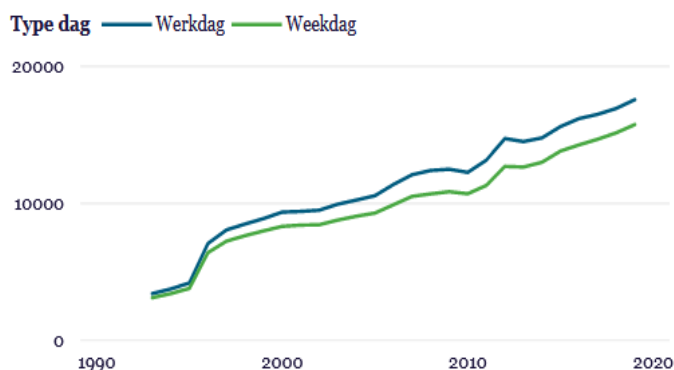
Telvak

Zoeken

☐ 1. N 322 Van Heemstraweg (1.3) - Op-/Afrit A15 Zuid (5.5)
☒ 2. Op-/Afrit A15 Zuid (5.5) - Op-/Afrit A15 Noord (5.7)
☐ 3. Op-/Afrit A15 Noord (5.7) - Ronde Medelweg/Meersteeg (5.9)

Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal, per jaar en type dag

Jaar	Werkdag	Weekdag	Zaterdag	Zondag
1993	3410	3110		
1994	3750	3410		
1995	4190	3790		
1996	7070	6400		
1997	8060	7240		
1998	8490	7640		
1999	8890	7990		
2000	9360	8320		
2001	9410	8410		
2002	9500	8440		
2003	9940	8780		
2004	10240	9060		
2005	10560	9290		
2006	11380	9900		
2007	12090	10510		
2008	12400	10690		
2009	12490	10850		
2010	12260	10700		
2011	13150	11310		
2012	14730	12700		
2013	14510	12650		
2014	14780	13000		
2015	15610	13820		
2016	16190	14270		
2017	16500	14680	11540	8740
2018	16930	15150		
2019	17570	15750		



Tabel 8 Verkeerstellingen 2019 N323 -tussen noord en zuid t.h.v. afrit 34 'Echteld' 2019 Bron: provincie Gelderland

Het telvak N323 tussen de noordelijke en zuidelijke afrit van de aansluiting op de A15 bij Echteld (telvak 2 op kaart 10), telde in 2019 in totaal 2.470 vrachtwagens per gemiddelde weekdag, ofwel eveneens 15,7%. Het werkdaggemiddelde over 2019 is niet bekend.

Jaargegevens telvakken

Weg

Zoeken

- ☐ N318
- ☐ N319
- ☐ N320
- ☐ N322
- ☒ N323
- ☐ N324
- ☐ N325
- ☐ N327
- ☐ N329
- ☐ N330

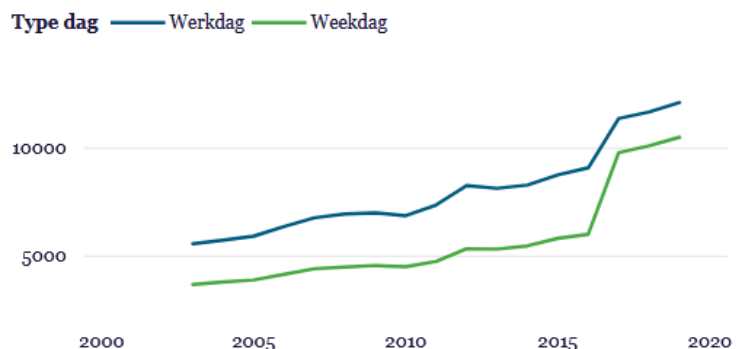
Telvak

Zoeken

- ☐ 1. N 322 Van Heemstraweg (1.3) - Op-/Afrt A15 Zuid (5.5)
- ☐ 2. Op-/Afrt A15 Zuid (5.5) - Op-/Afrt A15 Noord (5.7)
- ☒ 3. Op-/Afrt A15 Noord (5.7) - Ronde Medelweg/Meersteeg (5.9)

Gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal, per jaar en type dag

Jaar	Werkdag	Weekdag	Zaterdag	Zondag
2003	5580	3690	2840	2430
2004	5750	3810		
2005	5930	3900		
2006	6380	4160		
2007	6780	4420		
2008	6960	4500		
2009	7010	4570		
2010	6880	4510		
2011	7380	4760		
2012	8270	5350		
2013	8150	5330		
2014	8300	5480		
2015	8770	5830		
2016	9100	6020		
2017	11390	9800	7350	4310
2018	11690	10120		
2019	12130	10520		



Tabel 9 Verkeerstellingen 2019 N323 - noord t.h.v. afrit 34 'Echteld' 2019

Bron: provincie Gelderland

Het telvak N323 ten noorden van de noordelijke van de aansluiting op de A15 bij Echteld (telvak 3 op kaart 10), telde in 2019 in totaal 2.150 vrachtwagens per gemiddelde werkdag (17,7%) en 1.650 vrachtwagens per gemiddelde weekdag (15,7%).

Tabel 9 laat zien dat in 2019 het verkeersaanbod op de N323 ten noorden van de noordelijke op- en afritten van de A15 tot aan de rotonde Medelsestraat in totaal 12.130 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag en 10.520 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag telde. Dit verkeer is vooral gericht op bedrijventerrein Medel en het achterliggend verzorgingsgebied van Buren. Op de N323 tussen beide afritten ten noorden en ten zuiden van de A15 reden in 2019 in totaal 17.570 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag en 15.750 per gemiddelde weekdag (tabel 8). Direct ten zuiden van de op-en afritten A15 reden in 2019 maar liefst 27.520 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag en 24.550 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag (tabel 7).

Dat impliceert dat in 2019 op de N323 ter hoogte van afrit A15 noord dagelijks de overige 15.390 motorvoertuigen (27.520 (tabel 7) -/- 12.130 (tabel 9)) per gemiddelde werkdag van en naar de A15 rijden. Per gemiddelde weekdag bedraagt dat verschil 14.030 (24.550 -/- 10.520) motorvoertuigen.

Uit dit grote verschil in verkeersaanbod mag je concluderen dat het verschil van ca 15.390 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag en 14.030 per gemiddelde weekdag wel binnen het directe bereik van de projectlocatie ligt maar niet in het directe bereik van de 3 kilometer verderop gelegen tanklocatie Total op bedrijventerrein Medel (ad 12 in marktanalyse). Ofwel ca. 57% van het totale verkeersaanbod op de N323 ter hoogte van de aansluiting met de A15 ligt uitsluitend in het bereik van de projectlocatie en de overige ca. 43% overlapt voor een deel de verkeersstroom die langs de Total locatie op bedrijventerrein Medel komt (het andere – en naar verwachting kleinere - deel rijdt ter hoogte van de projectlocatie via de Meersteeg / Vogelenzangseweg richting noordoost (N320 t.h.v. Esso Lienden, ad 7 in marktanalyse).

4.3 Overige infrastructuur en concrete ontwikkelingen

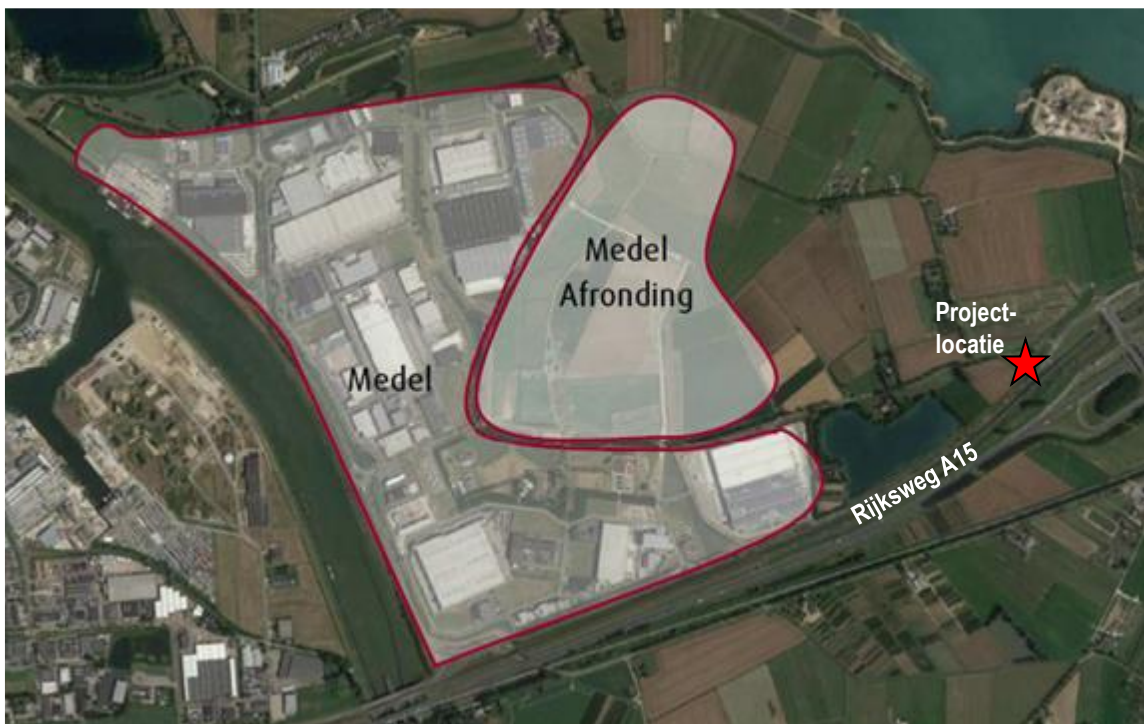
Het bedrijventerrein Medel wordt via de A15 afrit 34 Echteld (in het oosten) en via de A15 afrit 33 Tiel (in het westen) ontsloten. De grootschalige structuur van het terrein leidt tot een nieuwe wegenstructuur van het bedrijventerrein. Om de capaciteitsproblemen bij de uitbreiding van Bedrijvenpark Medel Afronding te voorkomen wordt aan de zuidzijde een nieuwe aansluiting richting De Diepert (rotonde) gerealiseerd. Vanaf de rotonde, in het verlengde van de Biezenwei, rijdt het verkeer in noordelijke richting het bedrijventerrein 'Medel afronding' op. Vanaf afrit 33 wordt het verkeer via de N835, de Kellenseweg, de Grotebrugse Grintweg en de Grotebrugse Grintweg-Oost / De Prinsenhof, de Grotebrugse Grintweg-Oost / De Lingewei of De Diepert naar het bedrijventerrein geleid.

Voor een aantal milieuthema's zijn op basis van het nieuwe bestemmingsplan Medel Afronding 2020 nieuwe analyses en berekeningen uitgevoerd, waaronder voor verkeer. In het MER Bedrijvenpark Medel Afronding (2017) waren de verkeersresultaten voor het jaar 2025 in beeld gebracht. In het kader van het nieuwe plan 2020 is het verkeersonderzoek door Goudappel Coffeng geactualiseerd (paragraaf 4.3.1). Voor de analyse van de effecten van het nieuwe plan zijn de verkeersresultaten van 2020 en 2030 in beeld gebracht en beoordeeld. Gebleken is dat door ruimtelijke en economisch beleid en ontwikkelingen, alsook door een grotere autonome groei de verkeersintensiteiten in de referentiesituatie 2030 hoger zijn dan in eerder opgestelde de referentiesituatie 2025 (2017).

De realisatie van Medel Afronding leidt tot extra verkeer. Als gevolg van deze verkeersgeneratie neemt de verkeersintensiteit op diverse wegen toe. Dit zijn (evenals bleek uit het MER Medel afronding uit 2017) met name de wegen op de routes naar aansluitingen 33 en 34 (nabij projectlocatie) van de A15 en de daar aangesloten provinciale wegen N323 (nabij projectlocatie) en N835 (nabij aansluiting 33 'Tiel' op A15). Deze effecten van het nieuwe plan (2020) wijzigen in hoofdlijn niet ten opzichte van het vernietigende plan (2017).

4.3.1 Verkeersrapport Medel Afronding 2020: scenario's

Om aan de vraag naar ruimte te voldoen op Medel, is het bestemmingsplan Kanaalzone – Medel afronding 2020 opgesteld (afgekort als Medel Afronding). KuiperCompagnons heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om (in overleg met de gemeente Tiel) het effect van Medel Afronding op de verkeersintensiteiten en de verkeersafwikkeling in beeld te brengen. De meest relevante data uit dit recente verkeersonderzoek in relatie tot de projectlocatie is in deze paragraaf overgenomen.



Kaart 10 Situering Medel Afronding 2020

Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

De uitgevoerde verkeersonderzoeken in het verkeersrapport van Medel Afronding bestaan uit de volgende onderdelen:

1. opstellen verkeersmodel 2020 zonder Medel Afronding;
2. opstellen verkeersmodel 2030 zonder Medel Afronding;
3. opstellen verkeersmodel 2020 met Medel Afronding;
4. opstellen verkeersmodel 2030 met Medel Afronding;
5. berekenen van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op 21 kruispunten op de hoofdroutes van en naar Medel (kaart 11). Op kaart 11 zijn met name de kruispunten 14,15, 16, 17 en 18 van invloed op de projectlocatie.

Van alle vier de varianten (1 t/m 4) zijn de volgende modelplots opgenomen:

- de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag in motorvoertuigen afgerond op honderdtallen;
- het verschil op een gemiddelde werkdag in 2020 en 2030 tussen de situaties met en zonder Medel Afronding in motorvoertuigen afgerond op honderdtallen.

Ad 5 Onderzoek verkeerskruispunten

Voor de situatie 2030 met Medel Afronding is een analyse gemaakt van de verkeersafwikkeling op de kruispunten in de ontsluitingsroutes van Medel Afronding. De locaties van deze kruispunten zijn weergegeven in tabel 10 en op kaart 10. Op kaart 10 en in tabel 10 zijn met name de kruispunten 14,15, 16, 17 en 18 van invloed op de projectlocatie.



Kaart 11 Onderzochte kruispunten Medel Afronding 2020 Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

nr	kruispunt	nr	kruispunt
1	N835 - A15 aansluiting 33 ('Tiel') zuidzijde	11	Grote Brugse Grintweg Oost - Grotewei
2	N835 - A15 aansluiting 33 ('Tiel') noordzijde	12	Grote Brugse Grintweg Oost - Lingewei - De Riemsdijk
3	N835 - Staartsestraat	13	De Diepert - Spoorstraat
4	N835 - Kellenseweg/Rivierenlandlaan	14	De Diepert - Biezenwei
5	Kellenseweg - Franklinstraat/Wattstraat	15	De Diepert - Oude Medelsestraat
6	Kellenseweg - Zuiderhavenweg	16	De Diepert - N323 - Meersteeg
7	Hoogkellenseweg - Kellenseweg	17	N323 - A15 aansluiting 34 ('Echteld') noordzijde
8	Grote Brugse Grintweg - Hoogkellenseweg	18	N323 - A15 aansluiting 34 ('Echteld') zuidzijde
9	De Diepert - Grotebrugse Grintweg	19	Westroijensestraat - Laan van Westroijen
10	De Diepert - Grote Brugse Grintweg Oost - De Prinsenhof	20	Laan van Westroijen - De Blomboogerd
		21	Laan van Westroijen - Grotebrugse Grintweg

Tabel 10 Onderzochte kruispunten Medel Afronding 2020 Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

Kruispunt 14: De Diepert – Biezenwei zit in beide spitsen tegen de capaciteitsgrenzen aan. Een kleine verstoring zal gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling. Doordat dit kruispunt aan zijn capaciteitsgrenzen zit, zal in de praktijk verkeer van en naar Medel Afronding mogelijk kiezen via de Lingewei in plaats van de Biezenwei te rijden. Daarmee neemt het verkeer op dit kruispunt af en is er voldoende capaciteit. Overigens is de oorzaak van de verkeerstoename op dit kruispunt (waardoor het kruispunt tegen de capaciteitsgrenzen aan zit) ook het gevolg van andere toekomstige nog niet vaststaande ontwikkelingen elders.

In onderstaande scenario's zijn per scenario de verkeersintensiteiten en verkeersprognoses opgenomen ter hoogte van de kruispunten 14, 15, 16, 17 en 18. Daarvoor zijn de intensiteitskaarten uit de modelplots in Bijlage I van het verkeersrapport Goudappel Coffeng gebruikt.

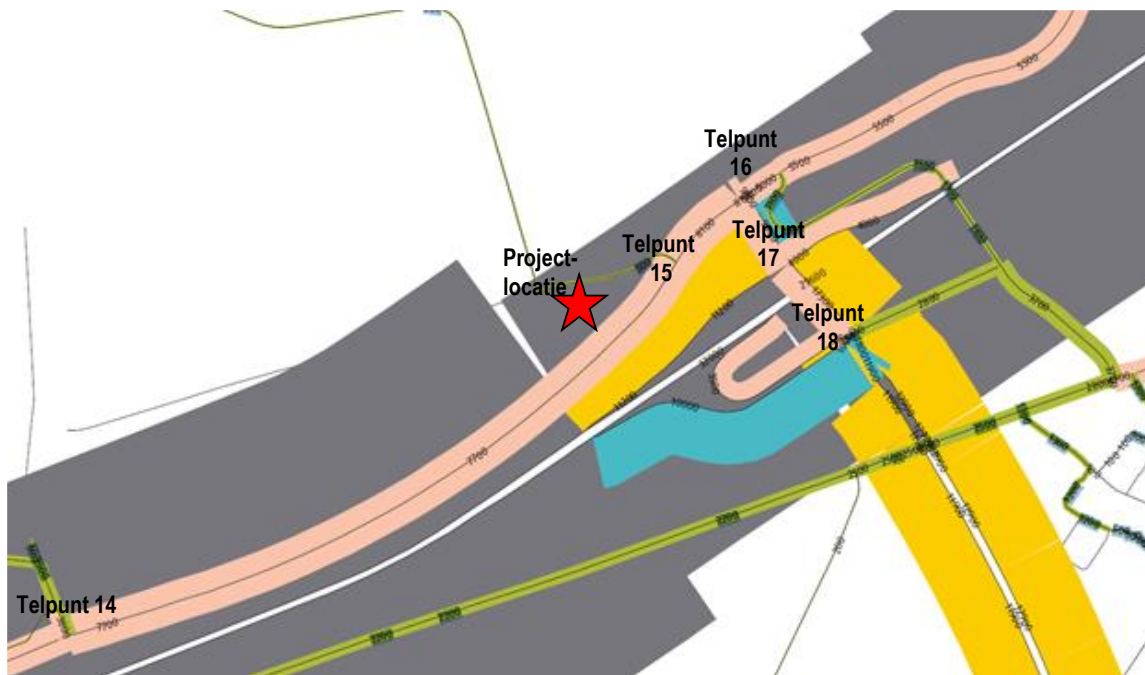
Ad 1 2020 zonder Medel Afronding

Het gehanteerde verkeersmodel heeft 2016 als basisjaar en 2030 als prognosejaar. Omdat voor de relevante milieuonderzoeken de verkeersgegevens van 2020 nodig zijn, is in het verkeersrapport van Goudappel Coffeng een modelvariant opgesteld voor 2020. In deze modelvariant zijn de volgende wijzigingen ten opzichte van het verkeersmodel voor het basisjaar 2016 doorgevoerd:

- De ritten van en naar bedrijventerrein Medel zijn opgenomen in het verkeersmodel op basis van verkeerstellingen uit 2015. Tussen 2015 en 2020 is Medel gegroeid, omdat diverse kavels zijn ontwikkeld. In totaal gaat het om circa 15 hectare tussen 2015 en 2020 ontwikkelde kavels. Het verkeer dat door deze kavels wordt gegenereerd is toegevoegd aan de modelvariant 2020 op basis van de getelde verkeersgeneratie per hectare in 2015.
- Van de ruimtelijke ontwikkelingen in Tiel tussen 2016 en 2030 is nagegaan of deze in 2020 al zijn gerealiseerd en indien dat het geval is opgenomen en aangevuld in de modelvariant 2020.
- Het aantal overige ritten (exclusief de hierboven beschreven ontwikkeling van Medel en andere ruimtelijke ontwikkelingen in Tiel) in de modelvariant 2020 is bepaald op basis interpolatie van het totaal aantal ritten tussen het basisjaar 2016 en het prognosejaar 2030. Er is daarbij uitgegaan van een lineaire groei van het aantal ritten tussen 2016 en 2030. De groei is evenredig verdeeld over de jaren. Daarmee is de groei van 2016 naar 2020 bepaald. Vervolgens is deze groei bij het totaal aantal ritten in 2016 opgeteld om zo te komen tot 2020.
- Tot slot zijn in de modelvariant 2020 de veranderingen in het verkeersnetwerk tussen 2016 en 2020 rondom Medel opgenomen. De belangrijkste veranderingen zijn:
 - de Medelsestraat is geknipt en de Medelsestraat-Oost is aangesloten op de Biezenwei;
 - de Voorstraat is met een nieuwe verbinding ten zuiden van de A15 aangesloten op de Prins Willem Alexanderweg N323 en de kruispunten van de 323 zijn voorzien van verkeerslichten;
 - en aanpassing aansluiting 33 (verdubbeling linksafvak op de zuidelijke afrit) met doorstromingsmaatregelen N835 tussen A15 en Kellenseweg/Rivierenlandlaan.

Verkeersintensiteiten rondom verkeerskruispunten modelplots verkeersonderzoek Goudappel Coffeng 2020 voor scenario 2020 zonder Medel Afronding (kaart 12a):

- Telpunt 14: 7.700 mvt/werkdag
- Telpunt 15: 8.100 mvt/werkdag
- Telpunt 16: 8.100 mvt/werkdag (nb niet volledig leesbaar op kaart)
- Telpunt 17: 9.900 mvt/werkdag
- Telpunt 18: 17.300 mvt/werkdag

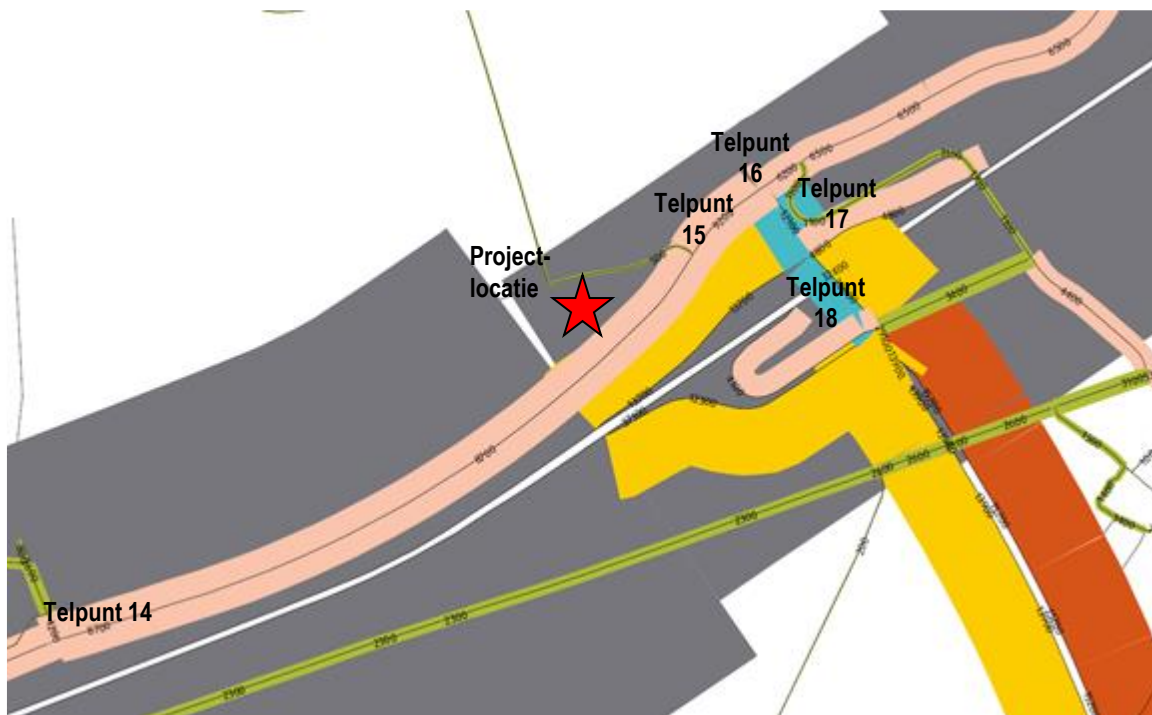


Kaart 12a Verkeersintensiteiten 2020 zonder Medel Afronding, Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

Ad 2 2030 zonder Medel Afronding

De modelvariant 2030 zonder Medel Afronding geeft de toekomstige situatie weer wanneer Medel Afronding niet wordt ontwikkeld. Deze modelvariant is gebaseerd op prognosejaar 2030 van het verkeersmodel. Op de volgende onderdelen is het prognosejaar aangepast om tot deze modelvariant te komen:

- In het prognosejaar 2030 van het regionale verkeersmodel was de verkeersgeneratie van Medel Afronding reeds opgenomen, voor deze modelvariant 2030 zonder Medel Afronding is deze verwijderd. Het ging bij de ontwikkeling van het verkeersmodel om een schatting voor Medel Afronding. De inschatting is nu geactualiseerd op basis van voortschrijdend inzicht over bijvoorbeeld de omvang en het type ontwikkeling.
- De verkeersgeneratie van Medel is overgenomen uit de modelvariant 2020, waarbij de verkeersgeneratie is toegevoegd van de in 2020 nog leegstaande/beschikbare 17 hectare kavels in Medel. Hierbij is uitgegaan van de getelde verkeersgeneratie per hectare.
- Van de overige ruimtelijke ontwikkelingen in Tiel opgenomen in het prognosejaar 2030 is nagegaan of deze nog actueel zijn en waar nodig aangepast op de laatste inzichten, zoals de voortgang van de woningbouw in Passewaaij. De belangrijkste ontwikkeling in de nabijheid van Medel in 2030 is de herontwikkeling van de oude glasfabriek locatie tot een recyclebedrijf met circa 3.900 mvt bewegingen per werkdagemaal (op basis van een eerste inschatting van een mogelijke ontwikkeling, door de gemeente Tiel).
- Tot slot is het verkeersnetwerk rondom Medel in het prognosejaar 2030 gecontroleerd en daar waar nodig aangepast. De belangrijkste aanpassingen zijn:
 - de maximumsnelheid van de Grotebrugse Grintweg is verlaagd naar 30 km/uur tussen Westroijensestraat en Bulkweg;
 - en de aanpassingen voor modelvariant 2020 zijn ook verwerkt in 2030.



Kaart 12b Verkeersintensiteiten 2030 zonder Medel Afronding, Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

Verkeersintensiteiten rondom verkeerskruispunten modelplots verkeersonderzoek Goudappel Coffeng 2020 voor scenario 2030 zonder Medel Afronding (kaart 12b):

- Telpunt 14: 8.700 mvt/werkdag
- Telpunt 15: 9.200 mvt/werkdag
- Telpunt 16: 9.200 mvt/werkdag (nb niet volledig duidelijk op kaart)
- Telpunt 17: 12.100 mvt/werkdag
- Telpunt 18: 20.600 mvt/werkdag

Ad 3 2020 met Medel Afronding

De modelvariant 2020 met Medel Afronding is gebaseerd op de modelvariant 2020 zonder Medel Afronding. Op de volgende onderdelen is deze variant aangepast om tot de nieuwe variant te komen:

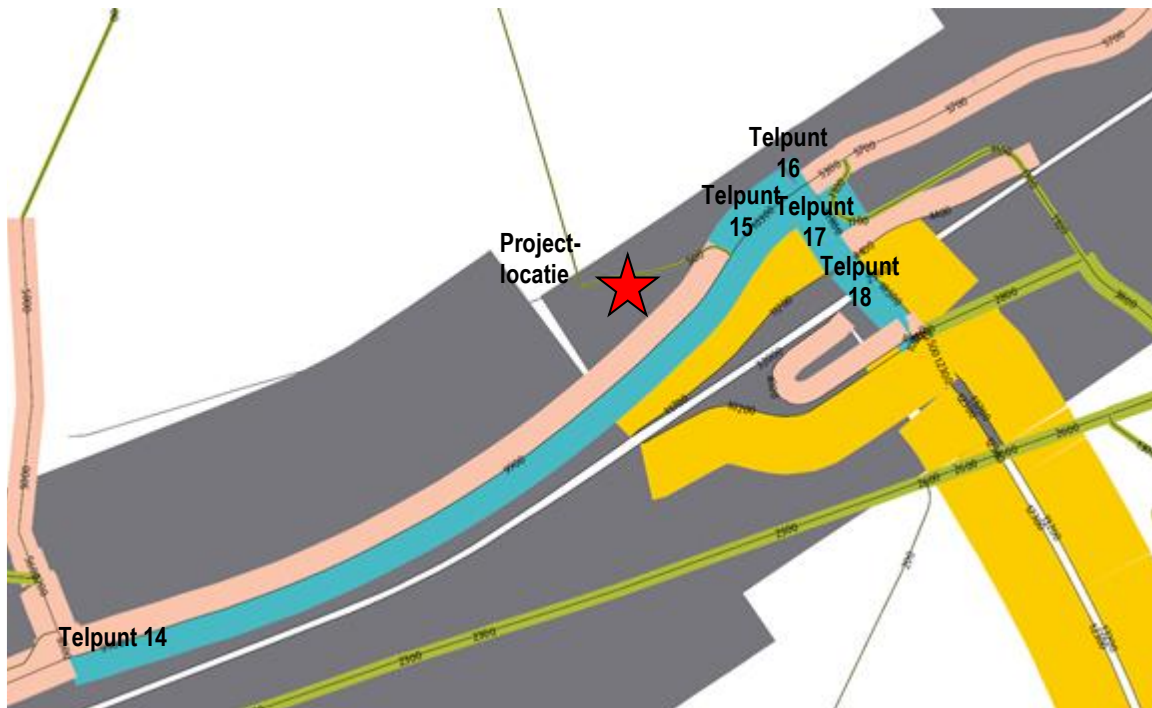
- Voor het wegennet in Medel Afronding is uitgegaan van een interne verbindingen (50 km/h) tussen de Biezenwei in het zuiden en de Prinsenhof/Lingewei in het noordwesten. De Broekdijksestraat/Bredesteeg krijgt geen verbinding met het bedrijventerrein. Er zijn geen andere aansluitingen van Medel Afronding op het omliggend wegennet.
- De verkeersgeneratie van Medel Afronding is bepaald op basis van de verkeersgeneratie van Medel ten oosten van de Grotebrugse Grintweg-Oost. De oppervlakte van Medel Afronding (48 hectare uitgeefbare kavels) is 0,57 keer zo groot als de oppervlakte van dit oostelijk deel van Medel (84 hectare uitgeefbare kavels). Omdat de doelgroep en het karakter en type bedrijvigheid van Medel Afronding vergelijkbaar zal zijn met Medel is de verkeersgeneratie van Medel Afronding gebaseerd op de verkeersgeneratie van Medel.

Hierbij is het westelijk deel van Medel (ten westen van de Grotebrugse Grintweg-Oost) buiten beschouwing gelaten, omdat dit deel als gevolg van de daar gevestigde containerhaven en milieustraat een van Medel afwijkend type bedrijvigheid heeft. Ook is rekening gehouden met de leegstaande/beschikbare kavels in Medel.

- In bestaand Medel ten oosten van het kanaal is de maximale bouwhoogte deels 16 en deels 20 meter. In Medel Afronding is dat deels 16 en deels 30 meter. Het is onwaarschijnlijk dat dit in de praktijk veel effect heeft op de verkeersgeneratie aangezien de grotere hoogte vooral bedoeld is voor incidenteel extra hoogte bijvoorbeeld voor de koeltorens van koelhuizen. Omdat in theorie dit wel effect kan hebben op de verkeersgeneratie, is toch extra verkeer toegevoegd. Omdat voor 70% van Medel Afronding deze hogere bouwhoogte is toegestaan zal de verkeersgeneratie van een gemiddelde hectare kavel op Medel Afronding 17,5% meer zijn dan op een gemiddelde kavel van bestaand Medel.

Verkeersintensiteiten rondom verkeerskruispunten modelplots verkeersonderzoek Goudappel Coffeng 2020 voor scenario 2020 met Medel Afronding (kaart 12c):

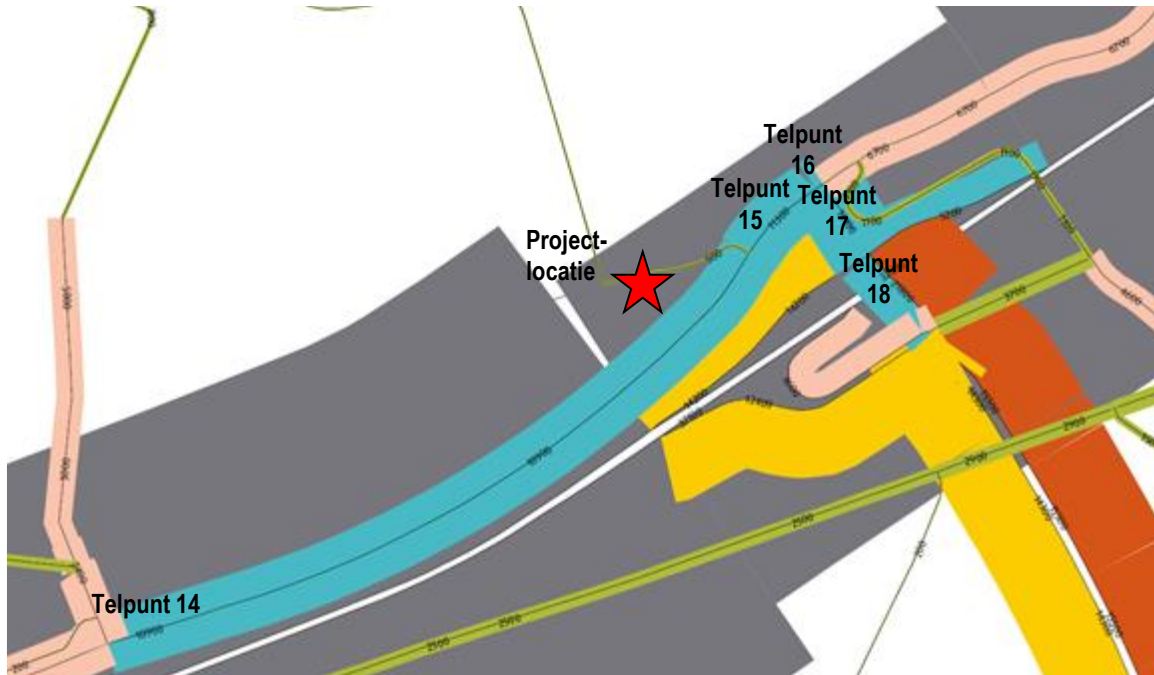
- Telpunt 14: 9.900 mvt/werkdag
- Telpunt 15: 10.300 mvt/werkdag
- Telpunt 16: 10.300 mvt/werkdag (nb niet volledig duidelijk op kaart)
- Telpunt 17: 11.800 mvt/werkdag
- Telpunt 18: 18.500 mvt/werkdag



Kaart 12c Verkeersintensiteiten 2020 met Medel Afronding, Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

Ad 4 2030 met Medel Afronding

De modelvariant 2030 met Medel Afronding is opgesteld door de beschreven wijzigingen in de modelvariant 2020 met Medel Afronding (ad 3) op dezelfde wijze toe te voegen aan de modelvariant 2030 zonder Medel Afronding (ad 2).



Kaart 12d Verkeersintensiteiten 2030 met Medel Afronding, Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

Verkeersintensiteiten rondom verkeerskruispunten modelplots verkeersonderzoek Goudappel Coffeng 2020 voor scenario 2030 met Medel Afronding (kaart 12d):

- Telpunt 14: 10.900 mvt/werkdag
- Telpunt 15: 11.300 mvt/werkdag
- Telpunt 16: 11.300 mvt/werkdag (nb niet volledig duidelijk op kaart)
- Telpunt 17: 14.100 mvt/werkdag
- Telpunt 18: 21.800 mvt/werkdag

Op de modelplots in het verkeersrapport van Goudappel Coffeng met de verschillen tussen de varianten met en zonder Medel Afronding is het effect van Medel Afronding op de verkeersintensiteit te zien. Te zien is dat als gevolg van de verkeersgeneratie van Medel Afronding op diverse wegen de verkeersintensiteit toeneemt. Dit zijn met name de wegen op de routes naar aansluitingen 33 en 34 van de A15 en de daar aangesloten provinciale wegen N323 en N835.

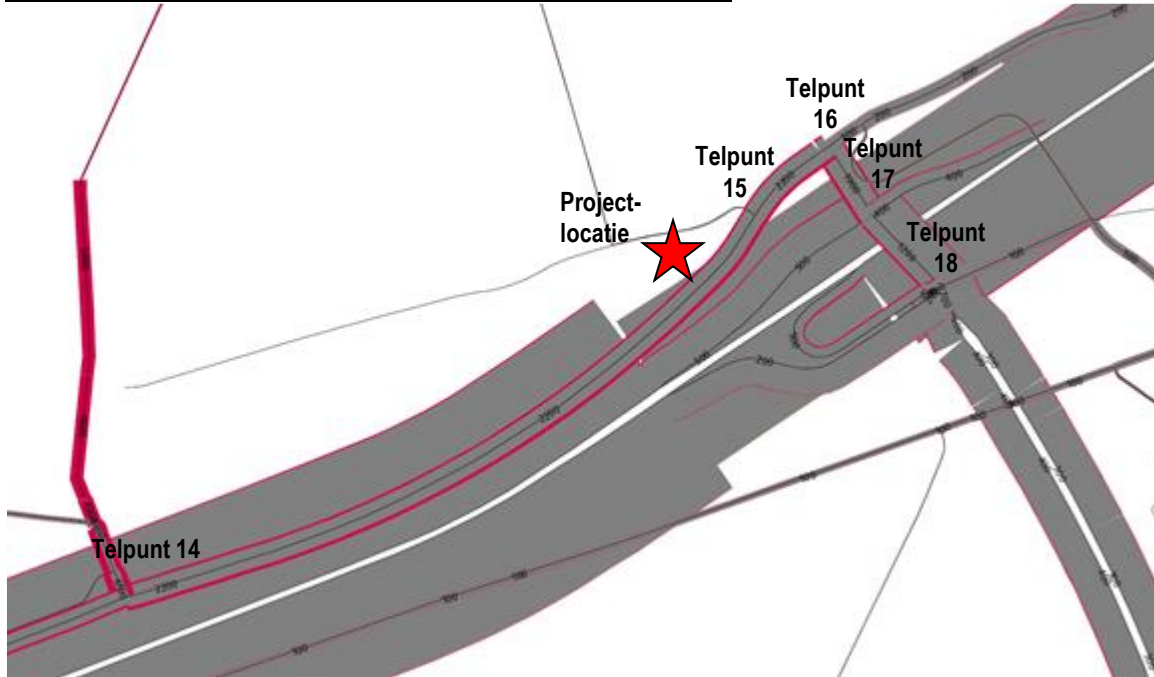
Ook de modelplot met de verschillen tussen de varianten 2020 en 2030 zonder Medel Afronding is opgenomen. Twee locaties vallen hier op.

- De grootste toename van het verkeer is te zien op de A15.
- De afname op de Grotebrugse Grintweg in de bebouwde kom van Tiel tussen de Laan van Westroijen en de Westroijensestraat. Dit is het gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km per uur

4.3.2 Verschillen verkeer 2020 en 2030 met of zonder Medel Afronding

Onderstaande kaart 12a en 12b geven de verschillen in verkeersintensiteiten weer voor zowel het jaar 2020 als 2030, waarbij per jaar het verschil in verkeersaanbod wordt weergegeven tussen scenario's met en zonder Medel Afronding.

Scenario 2020: Verkeer met en zonder Medel Afronding



Kaart 13a Verschiedenheid in verkeersintensiteiten 2020 tussen scenario met en zonder Medel Afronding
Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

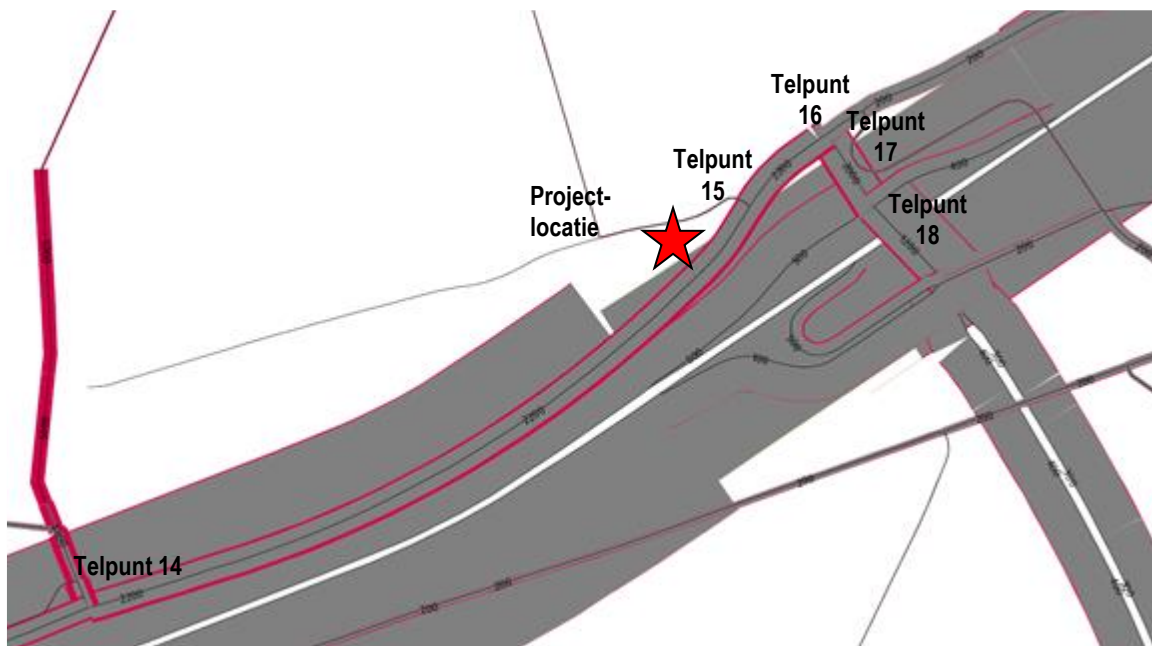
Verschiedenheid in verkeersintensiteiten rondom verkeerskruispunten modelplots verkeersonderzoek Goudappel Coffeng 2020 voor scenario 2020 met en zonder Medel Afronding (kaart 13a):

- Telpunt 14: verschil 2.200 mvt/werkdag
- Telpunt 15: verschil 2.200 mvt/werkdag
- Telpunt 16: verschil 2.200 mvt/werkdag (nb niet volledig duidelijk op kaart)
- Telpunt 17: verschil 1.900 mvt/werkdag
- Telpunt 18: verschil 1.200 mvt/werkdag

Scenario 2030: Verkeer met en zonder Medel Afronding

Verschiedenheid in verkeersintensiteiten rondom verkeerskruispunten modelplots verkeersonderzoek Goudappel Coffeng 2020 voor scenario 2030 met en zonder Medel Afronding (kaart 13b):

- Telpunt 14: verschil 2.200 mvt/werkdag
- Telpunt 15: verschil 2.200 mvt/werkdag
- Telpunt 16: verschil 2.200 mvt/werkdag (nb niet volledig duidelijk op kaart)
- Telpunt 17: verschil 2.000 mvt/werkdag
- Telpunt 18: verschil 1.200 mvt/werkdag



Kaart 13b Verschil in verkeersintensiteiten 2030 tussen scenario met en zonder Medel Afronding
Bron: Verkeersrapport Medel Afronding Goudappel Coffeng

Uit de kaarten 13a en 13b mag geconcludeerd worden dat zowel in 2020 als in 2030 het verschil in verkeersaanbod tussen verkeersscenario met of zonder Medel Afronding het verschil ter hoogte van de projectlocatie 2.200 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag bedraagt. Op basis van ervaringscijfers zal dat per gemiddelde weekdag naar verwachting rond de 2.000 motorvoertuigen per etmaal liggen.

5. VOLUMEPOTENTIEELBEREKENING MOTORBRANDSTOFFEN

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

5.1 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied 2020

In 2020 beschikt het onderzochte marktgebied van de projectlocatie in totaal over 30.245 inwoners (29.920 inwoners in 2017) en 12.375 huishoudens (tegenover 11.940 huishoudens in 2017). Het totaal aantal geregistreerde personenwagens in het onderzochte marktgebied bedraagt in 2020 in totaal 19.695 auto's (tegenover 18.570 personenwagens in 2017). Daarnaast staan er binnen het onderzochte marktgebied in totaal 5.024 gemotoriseerde kleine bedrijfswagens (4.836 in 2017) en 445 vrachtwagens (463 in 2017) geregistreerd. De kengetallen van het onderzochte marktgebied staan vermeld in tabel 4, hoofdstuk 3.1.

Tabel 11a geeft een overzicht van het aanwezige volumepotentieel motorbrandstoffen per productsoort voor personenwagens en bedrijfswagens binnen het onderzochte marktgebied anno 2020. Daarin is voor de categorie personenwagens per gemeente en per kern uitgegaan van het feitelijke aandeel benzinewagens (bron:cbsinuwbuurt.nl). Voor LPG is gerekend met een aandeel van 1,5% en het resterende aandeel is toegekend aan dieselwagens. In dit onderzoek wordt er vooralsnog van uitgegaan dat alle bedrijfswagens in 2020 op diesel rijden.

Brandstofsoort	Volumepotentieel motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie 2020			
Deelgebied:	Neder-Betuwe	Buren	Tiel	Totaal
Benzines	2.447.425	5.600.457	4.192.932	12.233.532
Diesel pers.wagens	917.410	2.018.439	1.491.177	4.438.300
LPG **	121.558	276.074	206.174	603.806
	----- +	----- +	----- +	----- +
Totaal pers.wagens	3.486.393	7.894.970	5.890.282	17.275.638
Diesel bestelwagens***	1.096.784	2.502.740	5.078.024	8.677.548
Truckdiesel***	1.060.000	3.460.000	4.380.000	8.900.000
	----- +	----- +	----- +	----- +
Totaal bedrijfswagens	2.156.784	5.962.740	9.458.024	17.577.548
Bruto volumepotentie*	5.643.117	13.857.710	15.348.306	34.853.186

**bruto volumepotentie = de totaal aanwezige vraag naar motorbrandstoffen op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen binnen marktgebied projectlocatie exclusief toe- en afvloeiing;*
***Lpg is doorberekend op basis van de huidige verdeling echter naar verwachting zal deze brandstof verder afnemen ten gunste van de reguliere en/of nieuwe motorbrandstoffen. Daar zijn thans nog geen cijfers van beschikbaar;*
**** Van de kernen/ deelgebieden Neder-Betuwe en Buren zijn nog geen actuele aantallen bekend van het bedrijfswagenpark. Om die reden zijn de vorige cijfers (update 2018) gehandhaafd.*

Tabel 11a

Volumepotentieel motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie 2020

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 2020 (huidige markt), komt Bureau Star Line uit op een bruto aanwezig volumepotentieel van ruim. 34,8 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis. Dit volumepotentieel is opgebouwd uit twee componenten, namelijk (1) de particuliere huishoudens en (2) de zakelijke markt (bedrijfswagens en vrachtwagens).

Voor de particuliere huishoudens bedraagt het bruto aanwezige volumepotentieel binnen het onderzochte marktgebied ca. 17,3 miljoen liter motorbrandstof per jaar; een groei van ca. 10% ten opzichte van de cijfers uit 2017/2018 (ca 15,7 miljoen liter). Voor de bedrijfswagens en vrachtwagens bedraagt het bruto aanwezige volumepotentieel ca. 17,6 miljoen liter motorbrandstof per jaar.

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, 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 rijkswegennet plaatsvindt, maar eerder naar stedelijke gebieden en/of gebieden waar relatief veel prijsconcurrentie is. Gelet op het groot regionale karakter van het onderzochte marktgebied wordt er ten eerste vanuit gegaan dat een belangrijk deel van het zogenaamde afvloeiende volume ook weer elders binnen de onderzochte regio getankt wordt, met name rondom de kleinere kernen en het grote buitengebied daaromheen. Bovendien heeft het marktgebied een hoge verkeersaantrekkende werking van de economische regio (bovenregionale 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 (naar verwachting met name truckdieselvolume en werkverkeer).

De herkomst van de cijfers die gehanteerd zijn voor de berekening van het volumepotentieel, 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 inwbuurt. 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.

- Per gemeente en kern zijn bij het CBS statistieken bekend over onder meer het aantal inwoners, huishoudens, gemiddeld aantal personen per huishouden, aantal geregistreerde personen- en bedrijfswagens (onderverdeeld naar o.a. vrachtwagens en bestelwagens) en aandeel benzinewagens. Op basis van deze gegevens kan een nauwkeurige berekening van het marktgebied gemaakt worden;
- Ministerie van Economische Zaken t.b.v. de gemiddelde doorzet per tankstation en toe- en afvloeiingspercentages. De nieuwe duurzame brandstoffen zijn gelet op het marginale aandeel in de huidige markt nog niet meegerekend. Wel is er op basis van de klimaatdoelstellingen een indicatieve berekening gemaakt voor het jaar 2025 en 2030 (paragraaf 5.2 en zie toelichting bijlage III).

5.2 Volumepotentieelberekening vraagzijde marktgebied 2025 en 2030

Tabel 11a in paragraaf 5.1 gaf een overzicht van het aanwezige volumepotentieel motorbrandstoffen per productsoort binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie weer voor zowel personenwagens als bedrijfswagens anno 2020, waarin het aandeel nieuwe duurzame motorbrandstoffen nog behoorlijk marginaal is; te gering om daar nu reeds concrete berekeningen op los te laten.

In tabel 11b is een doorkijk gegeven naar het jaar 2025 en het jaar 2030. Het prognosejaar 2040 is buiten beeld gelaten omdat met de in gang gezette transitie naar nieuwe brandstoffen (elektrisch, waterstof, LNG, Groengas etc.) thans nog geen concrete volumeprognose gemaakt kan worden. Bij gebrek aan concrete prognoseaantallen voor zowel de personenwagenmarkt als de bedrijfswagenmarkt is in de berekeningen voor 2030 uitgegaan van de prognosecijfers van het aantal huishoudens (tabel 5b, paragraaf 3.2), welke bij benadering zijn doorberekend op basis van gemiddeld aantal personenwagens per huishouden in 2020 naar aantal personenwagens in 2030. Daarin zijn van de groeipercentages voor 2030 de groeipercentages van 2020 afgetrokken.

Volgens de laatste cijfers van het CBS over het jaar 2018 nemen de reguliere brandstofauto's benzine en diesel (incl. hybrides en ethanol) bij elkaar opgeteld in totaal 96,7% van het totale personenwagenpark voor hun rekening. Inclusief 1,5% LPG is dat in totaal 98,2%. De overige 1,8% van het totale personenwagenpark in Nederland komt bij elkaar opgeteld ten goede aan: plug-in hybrides (1,1%), full elektrisch incl. waterstof (0,5%) en overig (waaronder LNG) (0,11%). Tot aan 2030 is er dus nog een flinke slag te slaan wil de overheid met haar klimaatbeleid op circa 2 miljoen elektrische voertuigen uitkomen in 2030. Op basis van het huidige personen- en kleine bedrijfswagenpark (totaal 10.332.716 wagens in 2018 waarvan 9.353.259 personenwagens en 979.457 bestelauto's) zou dat in 2030 dan een elektrisch aandeel van 19,4% van het totale wagenpark in Nederland betekenen. Op basis van de ambities in het klimaatbeleid van de Nederlandse overheid is in onderstaande tabel 11b gerekend met nagenoeg 100% fossiele brandstofwagens in de huidige markt, anno 2020, 90% fossiel en 10% elektrisch in 2025 en 80% fossiel en 20% elektrisch in 2030 (zie ook Bijlage II).

Brandstofsoort Volumepotentieel motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie 2020 - 2030			
	2020 100% fossiel*	2025 90% fossiel*	2030 80% fossiel*
Benzines	12.233.532	11.326.592	10.349.338
Diesel pers.wagens	4.438.300	4.109.264	3.754.718
LPG	603.806	559.042	510.809
	----- +	----- +	----- +
Totaal pers.wagens	17.275.638	15.994.878	14.614.865
Diesel bedrijfswagens	17.577.548	15.819.793	14.062.038
	----- +	----- +	----- +
Bruto volumepotentie**	34.853.186	31.814.692	28.676.903
Aandeel nieuwe brandstoffen***	0%	10%	20%

**Scenario's op basis van 100% fossiele brandstofmarkt (2020), 90% fossiel en 10% elektrisch (en andere nieuwe brandstoffen) in 2025 en 80% fossiel en 20% elektrisch en andere nieuwe brandstoffen in 2030*
***bruto volumepotentie = de totaal aanwezige vraag naar fossiele motorbrandstoffen op basis van aantal geregistreerde motorvoertuigen binnen marktgebied c.q. gemeente exclusief toe- en afvloeiing.*
**** aandeel nieuwe brandstoffen elektrisch, CNG (Groengas), LNG, Waterstof*

Tabel 11b Volumeprognose (totale vraag) marktgebied projectlocatie 2020 – 2030

Wanneer de actuele bevolkingscijfers inclusief het aantal personenwagens en bedrijfswagens (diesel) worden doorberekend naar het volumepotentieel motorbrandstoffen voor personen- en bedrijfswagens voor het onderzochte marktgebied van de projectlocatie, komt Bureau Star Line voor de huidige markt (2020) uit op een aanwezig volumepotentieel motorbrandstoffen van bijna 34,9 miljoen liter motorbrandstof op jaarbasis. Wanneer in de toekomst enerzijds rekening wordt gehouden met de beoogde groei in het aantal huishoudens en anderzijds rekening wordt gehouden met een afname van de fossiele motorbrandstoffen zoals beoogd in het klimaatbeleid van de overheid, dan neemt het volumepotentieel voor fossiele motorbrandstoffen tot 2025 af naar ca. 31,8 miljoen liter. Voor 2030 resulteert dat bij een 20% aandeel van de elektrische (en vergelijkbare nieuwe brandstoffen) markt in een verdere afname van de fossiele motorbrandstoffen, namelijk ca. 28,7 miljoen liter bruto. In beide toekomstscenario's is alleen gerekend met een groei van het personenwagenpark op basis van de verwachte groei in het aantal huishoudens. De bedrijfswagenmarkt is voor de jaren 2025 en 2030 gelijk gesteld aan het actuele bedrijfswagenpark omdat concrete prognoses ontbreken.

5.3 Confrontatie vraag en aanbod motorbrandstoffen in totaal marktgebied

Door het vergelijken van de vraag naar motorbrandstoffen (hoofdstuk 3 en 5) 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 al dan geen nieuw verkooppunt voor motorbrandstof.

Het bruto aanwezige volumepotentieel motorbrandstoffen (vraag, tabel 12a) binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie bedraagt in 2020 (huidige markt) in totaal ca. 17,3 miljoen liter op jaarbasis voor de personenwagenmarkt en ca. 17,6 miljoen liter (diesel) voor de bedrijfswagenmarkt, waarvan bijna 8,9 miljoen liter uitsluitend truckdieselvolume.

Het bruto aanbod aan volumecapaciteit op de aanwezige tankstations (tabel 3) in het onderzochte marktgebied bedraagt in 2020 in totaal ca. 22,5 miljoen liter op jaarbasis voor de personenwagen- en deels (kleine) bedrijfswagenmarkt en ca. 8,7 miljoen liter Truckdieselvolume ("thuis tankers"). Tabel 12a 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 weer.

Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod motorbrandstoffen totaal marktgebied

	Totaal Marktgebied
Bruto volumepotentieel (vraag, tabel 11a)	34.853.186
Bruto volumeclaim* (aanbod, tabel 3)	31.200.000**
	----- -/-
Bruto Vraagoverschot	+ 3.653.186
<i>*22,5 miljoen liter personenwagenmarkt/ deel (kleinere) bedrijfswagens + 8,7 miljoen truckdiesel</i>	
<i>**inclusief volumedoorzet N-tanklocaties tracé N322</i>	

Tabel 12a Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod in motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie totaal in liters per jaar, periode 2020

Tabel 12b geeft de resultaten van de marktconfrontatie tussen de bruto gewogen vraag en het bruto aanbod in de markt van motorbrandstoffen voor uitsluitend personenwagens en deels (kleine) bedrijfswagens (dus exclusief Truckdiesel) binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie weer.

Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod motorbrandstoffen excl. Truckdiesel totaal marktgebied

	Totaal Marktgebied
Bruto volumepotentieel* (vraag, tabel 11a)	25.953.186
Bruto volumeclaim* (aanbod, tabel 3)	22.500.000**
	----- -/-
Bruto Vraagoverschot	+ 3.453.186
<i>*22,5 miljoen liter personenwagenmarkt/ deel (kleinere) bedrijfswagens + 8,7 miljoen truckdiesel</i>	
<i>**inclusief volumedoorzet N-tanklocaties tracé N322</i>	

Tabel 12a Marktconfrontatie bruto vraag en aanbod in motorbrandstoffen marktgebied projectlocatie totaal in liters per jaar, periode 2020

Op basis van de bovenstaande berekeningen kan geconcludeerd worden dat er binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie in **kwantitatieve** zin sprake is van een actueel vraagoverschot van bijna 3,5 miljoen liter op jaarbasis voor de personenwagenmarkt en kleine bedrijfswagenmarkt (totale markt excl. Truckdiesel, tabel 12b). Inclusief de Truckdieselmarkt is sprake van een vraagoverschot van ruim 3,6 miljoen liter in de totale markt (totale markt incl. Truckdiesel, tabel 12a).

Daaruit mag geconcludeerd worden dat zowel de huidige onderzochte markt voor personenwagens en kleine bestelwagens als ook de totale markt inclusief Truckdiesel voldoende vraagoverschot heeft voor de realisatie van een nieuw tankstation op de projectlocatie.

Wat betreft de Truck diesel markt wordt nog het volgende opgemerkt.

Het feit dat er meerdere grote(re) truckdiesel locaties binnen het onderzochte marktgebied aanwezig zijn, is al een bewijs dat de vraag naar truckdiesel ter plaatse enorm is. Het marktgebied parallel aan de rijksweg A15 is een belangrijke nationale en internationale transportroute die rechtsreeks leidt naar The Port of Rotterdam; een route waarlangs dus veel transportbedrijven en logistiek gebonden bedrijven gevestigd zijn en waar dus getankt wordt. De omvang van de vraag naar Truckdiesel is dan ook bijna niet te meten, juist omdat de truckdiesel sector zeer complex en volledig anders tankgedrag vertoont dan de reguliere tankstations voor personen en lokaal bedrijvenverkeer. Gelet op de verwachte groei en uitbreidingsbehoefte c.q. -plannen binnen de diverse gemeenten en in het bijzonder voor bedrijvenpark Medel, is het aannemelijk te veronderstellen dat ook de vraag naar zowel aantallen liters Truckdiesel als ook de vraag naar duurzame brandstoffen in de plaats van Truckdiesel (bijvoorbeeld LNG) de komende jaren flink zal toenemen. Het aantal LNG-trucks is de afgelopen periode sterk gestegen en nadert op dit moment 800 trucks (zo blijkt uit nieuwsbericht van platformlng.nl). Shell verwacht dat het volume LNG groeit van 359 mln. ton naar 700 mln. ton per jaar (bron: Tankpro 21-2-2020).

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. 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 2020 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. 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 A15 dat goedkoper en/of duurzamer wil tanken maar dit wel zo dicht mogelijk bij de snelweg wil doen;
- b. Regionaal verkeer dat via aansluiting 34 'Echteld' de snelweg op- en afrijdt;

Zowel in kwantitatieve zin als kwalitatieve zin is er behoefte aan het beoogde tankstation.

6.1 Conclusies invloed projectlocatie in kwantitatieve zin

Bij de bepaling van de invloed van de projectlocatie in kwantitatieve zin, wordt de invloed uitgedrukt in aantallen liters op jaarbasis.

Ad a. Door de situering van de projectlocatie direct nabij de noordelijke op- en afrit 34 'Echteld' van de rijksweg A15, mag ervan uitgegaan worden dat een belangrijk deel van het totaal te realiseren volume op de projectlocatie afkomstig zal zijn van doorgaand verkeer op de A15. Uit landelijke cijfers van tankpasaanbieder Travelcard uit 2016 bleek dat het aantal tankende leaserijders bij stations aan rijkswegen in vijf jaar tijd was gehalveerd. In 2016 vond zo'n 16% van de tankbeurten van leaserijders al plaats bij snelwegstations, terwijl dat vijf jaar daarvoor nog ruim 30% was. De omzet heeft zich voornamelijk verplaatst naar onbemande stations aan het onderliggende wegennet.

Op de A15 t.h.v. afrit 34 reden in 2019 in totaal 58.313 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag, waarvan 46.830 kleine wagens (gemiddeld 80,3% personenwagens en kleine bedrijfswagens). Beide verkeersstromen op de A15 (richting Nijmegen en Gorinchem) zijn via de op- en afritten voor de projectlocatie bereikbaar. Wanneer voor de projectlocatie gerekend wordt met een bescheiden verkeersinname tussen de 0,25 tot maximaal 0,5%, dan zou dat op de projectlocatie voor deze doelgroep een volumepotentieel genereren tussen de ca. 1,3 en 2,6 miljoen liter op jaarbasis, uitgaande van een gemiddelde tankbeurt van 30 liter. Mate van inname op de projectlocatie zal vooral afhankelijk zijn van merknaam, exploitatievorm en prijsstelling. Ruim 8 kilometer oostwaarts vervult Tinq bij Ochten een vergelijkbare positie in onbemande vorm; die afstand is voldoende groot. De dichtstbijzijnde rijksweglocaties oostwaarts liggen nog verder op bijna 10 kilometer van de projectlocatie; daar ligt de Tinq locatie bij Ochten dus nog tussen waardoor beide rijksweglocaties dus geen verdere concurrentie vanuit de projectlocatie hoeven te verwachten, anders dan dat ze die al van Tinq krijgen. De dichtstbijzijnde rijksweglocaties westwaarts liggen pas op ca. 23 kilometer en zijn gelet op de grote afstand alsmede het tussenliggende rijkswegen knooppunt A15/A2 daarom niet in het onderzoek opgenomen.

Ad b. Het verkeersaanbod op de N323 tot aan de afritten van de A15 bedroegen in 2019 in totaal 27.250 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag en 24.550 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag. Daarboven, tussen de aansluiting A15 en de rotonde Medelsestraat resteren in 2019 in totaal 12.130 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag en 10.250 per gemiddelde weekdag. Het verkeersaanbod op dit stukje weg van de N323 (A15-rotonde) is vooral gericht op bedrijventerrein Medel en het achterliggend verzorgingsgebied van Buren.

Dat impliceert dat in 2019 op de N323 ter hoogte van afrit A15 noord dagelijks de overige 15.390 motorvoertuigen (27.250 (tabel 7) -/- 12.130 (tabel 9)) per gemiddelde werkdag van en naar de A15 rijden en afkomstig zijn van het deel van de N323 ten zuiden van de N323. Per gemiddelde weekdag bedraagt dat verschil 14.030 motorvoertuigen. Het betreft hier dus hoofdzakelijk het aandeel van het verkeersaanbod van de N323 dat niet het gebied ten noorden van de A15 inrijdt. Uit dit grote verschil in verkeersaanbod mag je concluderen dat het verschil van ca 15.390 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag en 14.030 per gemiddelde weekdag wel binnen het directe bereik van de projectlocatie ligt maar niet in het directe bereik van de 3 kilometer verderop gelegen tanklocatie Total op bedrijventerrein Medel (ad 12 in marktanalyse). Ofwel ca. 57% van het totale verkeersaanbod op de N323 ter hoogte van de aansluiting met de A15 ligt uitsluitend in het bereik van de projectlocatie en de overige ca. 43% overlapt voor een deel de verkeersstroom die langs de Total locatie op bedrijventerrein Medel komt. Het andere – en naar verwachting kleinere - aandeel verkeer rijdt ter hoogte van de projectlocatie via de Meersteeg / Vogelenzangseweg richting noordoost (N320 t.h.v. Esso Lienden).

Wanneer voor deze doelgroep gerekend wordt met een aannemelijk gemiddelde inname tussen de 1 en 1,5% (op basis van 20.696 motorvoertuigen per gemiddelde weekdag: 24.550 mvt/etmaal minus 15,7% vrachtverkeer), dan zou dat op de projectlocatie voor deze doelgroep exclusief vrachtverkeer een volume potentieel genereren tussen de ca 2,3 en 3,4 miljoen liter op jaarbasis, uitgaande van een gemiddelde tankbeurt van 30 liter. Volgens de verhoudingen zou dan ca. 43% van dat volume overlappen met dezelfde doelgroep als voor de meest nabij gelegen tanklocaties Total Medel en Esso Lienden (en in wat mindere mate voor de overige tankstations binnen het onderzochte marktgebied van de gemeente Buren), ofwel afgerond ca. 1 tot 1,5 miljoen liter op jaarbasis. Het betreft hier in totaal 6 tankstations (5 gemeente Buren en Total Medel). Bij een gelijkmatig verdeeld effect van het overlappende volume komt dat neer op ca. 167.000 liter tot 250.000 liter per tankstation. Naar verwachting zullen echter de kleine dorpspompen binnen het onderzochte marktgebied niet of nauwelijks geraakt worden door de komst van de projectlocatie omdat de onderlinge afstanden relatief groot zijn (ook qua tijd, landelijke wegen) en Total Medel en Esso Lienden ook reeds in dezelfde route voor de andere locaties gevestigd zijn.

Meer zuidwaarts bij Echteld is een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd vanaf de zuidelijke kruising in de aansluiting naar de Voorstraat in Echteld. De bestaande kruising zal hierbij worden voorzien van extra opstelstroken en verkeerslichten. Het aldaar gevestigde Avia tankstation (ad 1 in marktanalyse) zal daar naar verwachting van mee profiteren waardoor deze locatie naar verwachting niet nadelig beïnvloed zal worden door de komst van de projectlocatie.

Samenvattend zou in kwantitatieve zin het volume potentieel voor de projectlocatie uit kunnen komen op ca. 3.6 tot 6 miljoen liter op jaarbasis (exclusief Truckdiesel), waarvan slechts 1 tot 1,5 miljoen liter overlapt met het verkeersaanbod bij tankstations in het achterliggende verzorgingsgebied Medel en de gemeente Buren.

Op basis van de berekeningen in de marktconfrontatie tussen vraag en aanbod kan geconcludeerd worden dat er binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie in kwantitatieve zin sprake is van een actueel vraagoverschot van bijna 3,5 miljoen liter op jaarbasis voor de personenwagenmarkt en kleine bedrijfswagenmarkt (totale markt excl. Truckdiesel).

Inclusief de Truckdieselmarkt is sprake van een vraagoverschot van ruim 3,6 miljoen liter in de totale markt (totale markt incl. Truckdiesel). Daaruit mag geconcludeerd worden dat zowel de huidige onderzochte markt voor personenwagens en kleine bestelwagens als ook de totale markt inclusief Truckdiesel voldoende vraagoverschot heeft voor de realisatie van een nieuw tankstation op de projectlocatie.

Het vraagoverschot zou met het berekende aandeel van de projectlocatie dan met ca. 1 tot 1,5 miljoen liter binnen het onderzochte marktgebied toenemen waarmee het vraagoverschot excl. Truckdiesel afneemt tot een vraagoverschot van 2,5 tot 2 miljoen liter op jaarbasis, dus alsnog een behoorlijk vraagoverschot. Geconcludeerd wordt dan ook dat de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige tankstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet in onevenredige mate wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de projectlocatie.

6.2 Conclusies invloed projectlocatie Truckdieselmarkt

De markt voor Truck diesel valt niet te bepalen op basis van gemeentegrenzen. Voor het eigen vrachtwagenpark binnen het onderzochte marktgebied van de projectlocatie zijn thans in aantallen weliswaar voldoende tanklocaties aanwezig. Echter dit betreft slechts een beperkt deel van het totaal aantal liters dat op de truckdiesel locaties getankt wordt. Het feit dat er meerdere grote(re) truckdiesel locaties binnen het marktgebied aanwezig zijn, is al een bewijs dat de vraag naar truckdiesel ter plaatse enorm groot is. Het marktgebied parallel aan de rijksweg A15 is een belangrijke nationale en internationale transportroute die rechtsreeks leidt naar The Port of Rotterdam; een route waarlangs dus veel transportbedrijven en logistiek gebonden bedrijven gevestigd zijn en waar dus getankt wordt. De omvang van de vraag naar Truckdiesel is dan ook bijna niet te meten, juist omdat de truckdiesel sector zeer complex, groot en volledig anders tankgedrag vertoont dan de reguliere tankstations voor personen en lokaal bedrijvenverkeer. In de truckdieselmarkt mag eigenlijk wel gesteld worden dat alle liters 'gestuurde kaartliters' betreffen die op basis van prijsafspraken met afzonderlijke tankstationmerken en/of organisaties als UTA en DKV gemaakt worden. Met andere woorden, een transportbedrijf met Shellkaarten, zal bijvoorbeeld niet bij Esso gaan tanken. Dus tenzij 2 truckdiesellocaties met hetzelfde merk in elkaars nabijheid gevestigd zijn, zal er op lokaal niveau niet of nauwelijks sprake zijn van concurrentie. Concurrentie in de truckdieselmarkt vindt vooral op regionaal (kleine oliehandelaren met ieder hun eigen kaart), nationaal (A-merken) en internationaal (A-merken en accijnsverschillen met buitenland) plaats.

Gelet echter op met mogelijk te verwachten uitbreiding van Bedrijvenpark Medel in relatie tot de economische groei (zie ook bijlage IV), hetgeen ook waarneembaar is in de verkeerscijfers, is het aannemelijk te veronderstellen dat ook zowel de kwantitatieve als met name ook de kwalitatieve (bv. LNG) vraag naar transportliters de komende jaren verder zal toenemen. Qua ligging ligt de projectlocatie met name ook gunstig – en bovendien het meest gunstig ten opzichte van de andere truckdiesel locaties - voor het doorgaande vrachtverkeer op de rijksweg A15 en de N323 dat ter hoogte van de projectlocatie de rijksweg op- en afrijdt. Ook hier zal slechts voor een beperkt deel sprake zijn van enige mate van overlapping met het tankende vrachtverkeer bij Total Medel. Gelet op de onderzochte verkeersstromen wordt Total Medel immers vanuit meerdere verkeersroutes gevoed.

Naast de verkeersstroom via De Diepert (zelfde tracé als projectlocatie met naar verwachting 9.200 (zonder Medel Afronding) tot 11.300 (met Medel Afronding) mvt/etmaal in 2030) komt vooral ook verkeer vanuit het westen (Grotebrugse Grintweg met naar verwachting 12.000 (zonder Medel Afronding) tot 13.500 (met Medel Afronding) mvt/etmaal in 2030) en noorden (Grotebrugse Grintweg Oost met 4.000 (zonder Medel Afronding) tot 4.300 mvt/etmaal in 2030) naar bedrijvenpark Medel. Deze laatste twee verkeersstromen vallen in principe buiten het bereik van de projectlocatie. Geconcludeerd wordt dan ook dat de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige truck dieselstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet in onevenredige mate wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de projectlocatie. Dit geldt voor beide scenario's: met en zonder Medel Afronding.

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 conclusies uit het onderzochte marktgebied getrokken worden:

- Er is een duidelijke verdeling aanwezig tussen bemand (9 locaties, waarvan 2 rijkswegstations en 2 locaties langs de provincialeweg) en onbemand (9 locaties). Beide zijn redelijk goed verspreid aanwezig;
- Van de 19 onderzochte tanklocaties hebben 6 locaties aparte opstelplaatsen voor Truckdiesel. Daarvan zijn er 2 onbemand en zijn er 2 locaties rijkswegstations;
- Binnen het onderzochte marktgebied zijn diverse merken op alle niveaus (A-merken, B-merken, prijsmerken) goed vertegenwoordigd. Met name het merk Total is flink oververtegenwoordigd (met name in gemeente Tiel). Dit is zeer waarschijnlijk toe te schrijven aan de hoofdvestiging van de firma H. van Dijkhuizen Olie BV in Tiel die het merk Total vertegenwoordigd. Dijkhuizen Olie heeft maar liefst 6 Total tankstations in Tiel inclusief beide truckstoplocaties De Kellen en Medel (de andere 4 locaties liggen buiten het onderzochte marktgebied);
- Het aanbod aan duurzame motorbrandstoffen is nog sterk ondervertegenwoordigd. Total Medel is de enige partij binnen het onderzochte marktgebied die herkenbaar groene brandstoffen verkoopt (CNG en elektrisch oplaadpunt). De projectlocatie is bij uitstek gunstig gelegen om in te spelen op de markt van duurzame motorbrandstoffen, met name ook LNG. Door de ligging onder aan de rijksweg A15 en de N323 is een zeer 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;
- Tot slot ligt de projectlocatie zeer gunstig voor bv. de toeristenmarkt. De locatie ligt zeer strategisch en is goed bereikbaar voor een groot publiek dat bv. een dagtocht door de Betuwe wil maken. Dit zou bv. gerealiseerd kunnen worden in combinatie met (elektrische) fiets of (elektrische) scooterhuur, horecafaciliteiten in combinatie met een VVV-corner etc. Steeds meer gemeenten zoeken naar centraal gelegen duurzame toeristische overstappunten en de projectlocatie lijkt qua ligging zeker in die mogelijk aanwezige behoefte te kunnen voorzien.

BIJLAGE I: INFORMATIEBRONNEN

Rapportages/ boekwerken:

- CBS Statline 2017: gemeenten Neder-Betuwe, Buren, Tiel en Nederland
- "Tankstations in cijfers, door Bovag BBT 2015;
- "Gelderland, Aanvulling op het MER Milieueffecten fase 2" door Rho Adviseurs i.o.v. bedrijvenpark Medel, projectnr. 130520.17762.00 d.d. 26-06-2014;
- "LNG: dé transitiebrandstof op weg naar een duurzame toekomst", door Rabobank Cijfers en Trends, Sector Energy & Waste, Sector Transport & Logistiek en Sector Automotive, Transport & Logistics d.d. december 2015;
- "Oplegnotitie MER "Bedrijvenpark Medel afronding 2020" door Antea Group i.o.v. Industrieschap Medel, projectnummer 0458114.100 definitief d.d. 15 mei 2020 ;
- "Toekomstvisie Tiel" Definitieve versie 59538, door Berenschot Openbaar d.d. 28 juni 2019;
- "Medel Afronding, Verkeersberekeningen verkeersmodel en Verkeersafwikkeling" door Goudappel Coffeng, kenmerk 006064.20200207.R1.05 d.d. 9 april 2020;
- "Mobiliteit in cijfers, Auto's 2019 – 2020, door Rai Vereniging & Bovag d.d. september 2019.

Mondelinge / schriftelijke informatie + internet:

- Gemeentesite: <http://www.tiel.nl/>
- Gemeentesite: <http://www.nederbetuwe.nl/>
- Gemeentesite: <http://www.buren.nl/>
- Site rijksweg A15: <https://www.wegenwiki.nl/A15>;
- Site N323: <https://www.wegenwiki.nl/N323> (Nederland);
- Site inzake doortrekking A15: <https://www.mirtoverzicht.nl/projecten/ressen-oudbroeken>
- Site: <http://www.tankpro.nl/brandstof/2015/02/23/benzineverkoop-in-2014-op-laagste-niveau-sinds-1993/> inzake landelijke cijfers CBS motorbrandstoffen;
- Site: <https://bedrijvenparkmedel.nl/>
- Site: <https://www.logistiek.nl/logistieke-dienstverlening/artikel/2020/03/bedrijvenpark-medel-topbedrijvenpark-op-toplocatie-101172487>;
- Site: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a12-a15-doortrekken-knooppunt-ressen-oudbroeken/nieuws/index.aspx>
- TankPro: <https://www.tankpro.nl/brandstof/2020/02/21/shell-verwacht-verdubbeling-van-wereldwijde-lng-markt-in-2040/> d.d. 21-02-2020
- Artikel Interoll Logistiek d.d. 2-2-2016 inzake uitbreiding Medel: <http://www.logistiek.nl/warehousing/nieuws/2014/6/medel-uitbreiden-met-85-hectare-101137833>;
- Site: <http://www.medel.nl/index.php/nieuwe-vestigingen/107-van-dijkhuizen>
- Site: <http://www.rolandelng.nl/nl/lng-cng-tanken.htm>;
- Site: <https://www.ttm.nl/materieel/lng-cng/nieuw-lng-station-in-zwolle/126814/> d.d.18 mei 2020;
- Site: <https://www.rabobank.nl/bedrijven/cijfers-en-trends/mobiliteit/tankstations/>

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-structurerend voor ruimtelijke inrichting. Steden zijn ingericht op optimale bereikbaarheid, met bijzondere aandacht voorlopen, fietsen en OV.
Anders	Logistiek: stedelijke zero-emissie milieuzones nemen grote vlucht, evenals bundeling van toeleverende vervoerstroom naar en binnen stedelijke regio's door ketenregie en innovatieve logistieke systemen.	Ketenregie en innovatieve zero-emission-concepten zijn de norm
	Personenvervoer: reisgedrag meer contextafhankelijk. Vaker gecombineerde vervoerssystemen met grotere rol voor OV en fiets. Meer thuiswerken en teleconfereren. Logistiek: grotere rol voor multimodale hubs	Digitale innovaties en zelfrijdende auto's leiden tot geheel nieuw en moeilijk voorspelbaar mobiliteitsgedrag. Multimodale hubs hebben centrale schakelfunctie 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 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. Daarom streeft het kabinet er naar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. 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 Neder-Betuwe

1. Avia 'Van Wamel' aan de Voorstraat 45 te Echteld

Type en ligging station:	Bemande dorpspomp doorgaande weg
Brandstoffen:	Benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, wasbox en bedrijf Van Wamel (tuinmachines)
Openingstijden:	Ma-vrij 7-20, Zat 8-18, zondag gesloten
Afstand tot projectlocatie:	1,3 km
Infrastructuur:	Ontsluiting Echteld via Voorstraat / Medelsestraat naar N323 ten noorden van A15, in nabije toekomst rechtstreeks via N323



Foto 2 Avia Van Wamel Google Maps

2. Autofood aan de Industrieweg 4A te Ochten: update 2020 locatie gesloten en geamoveerd

Type en ligging station:	bedrijventerrein dorp
Brandstoffen:	gesloten
Voorterrein:	geamoveerd
Extra voorzieningen:	geamoveerd
Openingstijden:	gesloten
Afstand tot projectlocatie:	5,2 km
Infrastructuur:	lokaal verkeer



Foto 3 Autofood Ochten (gesloten)

Google Maps

3. Total aan de Transitoweg 2 te Ochten

Type en ligging station:	Bemand, bedrijventerrein dorp
Brandstoffen:	Benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	5 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	kleine shop, 2 wasboxen
Openingstijden:	met nachtautomaat 24/7
Afstand tot projectlocatie:	5,4 km
Infrastructuur:	lokaal verkeer, aanduiding vanaf doorgaande weg



Foto 4 Total Ochten

Google Maps

4. Tinq aan de Cuneraweg 13 te Ochten

Type en ligging station:	Onbemand, onder aan afrit 35 van A15 (zuidzijde)
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	McDonald's
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	8,1 km. (via A15)
Infrastructuur:	Gericht op met name rijkswegverkeer A15
Bijzonderheden & acties:	extra hoge korting op woensdag en zaterdag



Foto 5 Tinq Ochten

Google Maps

5. Esso 'Overbroek' aan de Rijksweg A15 (zuidzijde) te Ochten

Type en ligging station:	Rijkswegstation
Brandstoffen:	Benzine, Diesel (incl. AdBlue) en LPG
Voorterrein:	8 opstelplaatsen personenwagens + 2 Truckdiesel
Extra voorzieningen:	Shop
Openingstijden:	24/7 met betaalautomaat
Afstand tot projectlocatie:	9,5 km.
Infrastructuur:	rijkswegverkeer na afrit 34 ri. Arnhem/Nijmegen



Foto 6 Esso A15 bij Ochten

Google Maps

6. Shell 'Varakker' aan de Rijksweg A15 (noordzijde) te Opheusden

Type en ligging station:	Rijkswegstation
Brandstoffen:	Benzine, Diesel (incl. AdBlue) en LPG
Voorterrein:	8 opstelplaatsen personenwagens + 1 Truckdiesel
Extra voorzieningen:	Shop
Openingstijden:	24/7 met betaalautomaat
Afstand tot projectlocatie:	9,6 km.
Infrastructuur:	voor afrit 34 richting Rotterdam
Bijzonderheden & acties:	elektrische oplaadpunten Shell in aanbouw



Foto 7 Shell A15 bij Ochten

Google Maps

Onderzochte tankstations gemeente Buren

7. Esso aan de Vogelenzangseweg 43 te Lienden

Type en ligging station:	Bemand full service, inkomend dorp vanaf N320
Brandstoffen:	Benzine, diesel en LPG
Voorterrein:	4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	Shop, carwash roll over + 2 wasboxen
Openingstijden:	Niet bekend
Afstand tot projectlocatie:	3,9 km.
Infrastructuur:	zichtbaar en bereikbaar vanaf N320
Bijzonderheden & acties:	voorheen Texaco (foto),



Foto 8 Esso Lienden

Google Maps

8. Q8 aan de Adelsweg 12 te Lienden

Type en ligging station:	Onbemand, dorpspomp centrum
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	2 opstelplaatsen, geen luifel
Extra voorzieningen:	4 wasboxen
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	4,2 km.
Infrastructuur:	lokaal verkeer
Bijzonderheden & acties:	Goedkoopste tankstation in onderzoeksgebied



Foto 9 Q8 Lienden

Google Maps

9. BP Express aan De Brei 12 te Ingen

Type en ligging station:	Onbemand, provinciale weg N320 en dorp
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	8 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	shop, carwash roll over
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	6,7 km.
Infrastructuur:	doorgaand verkeer en lokaal verkeer
Bijzonderheden & acties:	goedkoopste tankstation binnen onderzoeksgebied



Foto 10 BP Express Ingen

Google Maps

10. GT24 aan de Veerweg 14 te Eck en Wiel

Type en ligging station:	Onbemand, dorpspomp doorgaande weg
Brandstoffen:	Benzine, diesel
Voorterrein:	6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Openingstijden:	24/7
Afstand tot projectlocatie:	9 km.
Infrastructuur:	lokaal verkeer
Bijzonderheden & acties:	omgebouwd van Autofood (bemand) naar GT24



Foto 11 GT24 Eck en Wiel

Google Maps

11. Lukoil Express aan de Doejenburg 200 te Maurik

Type en ligging station:	Onbemand, bedrijventerrein, dorpsfunctie
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	2 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	Geen
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	9,1 km.
Infrastructuur:	lokaal verkeer
Bijzonderheden & acties:	Samen met BP Express (ad 8) goedkoopste tankstation in onderzoeksgebied, nieuwe locatie



Foto 12 Lukoil Express Maurik

Bron: Lukoil.nl

Onderzochte tankstations gemeente Tiel

12. Total 'Medel' aan De Prinsen Hof 2 te Tiel (Medel)

Type en ligging station:	Bemand full service incl. truckdiesel op 5000m ² , bovenregionaal bedrijventerrein Medel
Brandstoffen:	Benzine, diesel, CNG, elektrisch oplaadpunt
Voorterrein:	4 opstelplaatsen personenwagens, 5 opstelplaatsen truckdiesel, 1 CNG en 1 oplaadpunt
Extra voorzieningen:	Shop/restaurant Bufkes, 2 x truckwash, carwash roll over
Openingstijden:	24/7
Afstand tot projectlocatie:	3,1 km.
Infrastructuur:	Doorgaand verkeer bedrijventerrein Tiel en Medel
Bijzonderheden & acties:	nieuw station Dijkhuizen Olie te Tiel



Foto 13 Total 'Medel' te Tiel

Google Maps

13. Total 'De Kellen' aan de Industrieweg 6 te Tiel

Type en ligging station:	Onbemand, bedrijventerrein De Kellen
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	5 opstelplaatsen, waarvan 3 Truckdiesel
Extra voorzieningen:	Truckwash
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	4,8 km.
Infrastructuur:	Ligging op bedrijventerrein
Bijzonderheden & acties:	Locatie H. van Dijkhuizen Olie



Foto 14 Total 'De Kellen' te Tiel

Google Maps

14. Autofood aan de Marconistraat 13 te Tiel

Type en ligging station:	Onbemand, bedrijventerrein
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	VW dealer
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	5,3 km.
Infrastructuur:	lokaal bereik bedrijventerrein
Bijzonderheden & acties:	geen



Foto 15 Autofood Marconistraat te Tiel

Google Maps

15. Tango aan de Laan van Westeroyen 10 te Tiel

Type en ligging station:	Onbemand, tangent
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	4 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	wasstraat Car Wellness 40 mtr, Van der Valk Motel
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	4 km.
Infrastructuur:	ontsluiting richting A15, via inrit Van der Valk bereikbaar
Bijzonderheden & acties:	geen



Foto 16 Tango te Tiel

Google Maps

16. Shell Express aan Grotebrugse Grintweg 236 te Tiel

Type en ligging station:	Onbemand, doorgaande weg wijk
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	geen
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	3,5 km.
Infrastructuur:	nabij doorgaande verbindingsweg Tiel-Medel
Bijzonderheden & acties:	voorheen bemand (zie foto)



Foto 17 Shell Grotebrugse Grintweg te Tiel

Google Maps

17. Shell Truckdiesel aan de Latensteinse Middenweg 3 te Tiel

Type en ligging station:	Onbemand, bedrijventerrein
Brandstoffen:	Diesel
Voorterrein:	2 opstelplaatsen Truckdiesel
Extra voorzieningen:	Geen luifel
Openingstijden:	24/7 onbemand
Afstand tot projectlocatie:	4,3 km.
Bijzonderheden & acties:	geen luifel



Foto 18 Shell Truckdiesel Latensteinse Middenweg te Tiel

Google Maps

Onderzochte tankstations N322 en N323 (gemeente Neder-Betuwe)

18. BP 'Croonen' aan de Maas en Waalweg 2 (N322) te Afferden

Type en ligging station:	Bemand, provincialeweg N322, gemeente Druten
Brandstoffen:	Benzine, diesel (incl. AdBlue) en LPG
Voorterrein:	8 opstelplaatsen + 2 plaatsen Truckdiesel
Extra voorzieningen:	Shop
Openingstijden:	niet bekend
Afstand tot projectlocatie:	15,3 km.
Infrastructuur:	volledige cross over
Bijzonderheden & acties:	recent omgekleurd van Texaco naar BP



Foto 19 BP N322 Afferden

Google Maps

19. Shell 'Dreumel' aan de Heemstraweg 128p (N322) te Dreumel

Type en ligging station:	Bemand, provincialeweg N322, gemeente West Maas en Waal
Brandstoffen:	Benzine en diesel
Voorterrein:	6 opstelplaatsen
Extra voorzieningen:	Shop
Openingstijden:	24/7 onbemand (kaart)
Afstand tot projectlocatie:	9,9 km.
Infrastructuur:	volledige cross over
Bijzonderheden & acties:	recent omgekleurd van Shell naar Esso



Foto 20 Esso N322 Dreumel

Google Maps

BIJLAGE IV: CIJFERS TRUCKDIESELMARKT CBS

Leeftijdsklasse voertuig		Totaal		Bedrijfsvoertuigen	Bedrijfsmotorvoertuigen	Vrachtauto (excl. trekker voor oplegger)	
Perioden		wegvoertuigen	Personenauto	Totaal bedrijfsvoertuigen	Totaal bedrijfsmotorvoertuigen	Bestelauto	
		aantal					
Totaal	2016	10 908 581	8 100 864	2 155 173	1 032 819	828 383	62 436
	2017	11 076 215	8 222 974	2 197 250	1 058 767	852 632	62 155
	2018	11 287 017	8 373 244	2 252 134	1 092 291	883 350	62 581
	2019	11 495 837	8 530 584	2 299 373	1 126 630	914 766	62 963
	2020	11 703 420	8 677 911	2 345 661	1 152 931	939 801	63 081

Voertuigtypes		Kilometers in Nederland		Kilometers door Nederlandse voertuigen				Kilometers door Nederlandse voertuigen		Kilometers in Nederland		Kilometers in het buitenland	
Perioden		Totaal kilometers in Nederland		Kilometers door Nederlandse voertuigen	Kilometers door buitenlandse voertuigen	Totaal kilometers Nederlandse voertuigen		Kilometers door Nederlandse voertuigen		Kilometers in Nederland		Kilometers in het buitenland	
		x mln km											
Totaal motorvoertuigen	2011	128 286,0		122 071,1	6 214,9	142 927,2		122 071,1		20 856,1			
	2012	127 896,2		121 744,2	6 152,0	141 354,9		121 744,2		19 610,7			
	2013	127 233,2		121 058,9	6 174,3	140 850,0		121 058,9		19 791,1			
	2014	127 680,2		121 228,0	6 452,2	141 383,4		121 228,0		20 155,4			
	2015	129 615,8		122 988,4	6 627,4	143 026,0		122 988,4		20 037,6			
	2016	133 256,1		126 275,7	6 980,4	146 589,1		126 275,7		20 313,3			
	2017°	135 153,4		127 995,5	7 157,9	148 501,2		127 995,5		20 505,7			
	2018°	137 110,8		129 895,0	7 215,8	150 637,3		129 895,0		20 742,3			
Personenauto	2011	102 956,4		98 190,0	4 766,4	114 538,4		98 190,0		16 348,4			
	2012	103 122,1		98 397,6	4 724,5	113 722,8		98 397,6		15 325,2			
	2013	103 211,2		98 482,6	4 728,6	113 821,0		98 482,6		15 338,4			
	2014	103 699,1		98 707,1	4 992,0	114 511,0		98 707,1		15 803,9			
	2015	105 088,9		99 968,7	5 120,3	115 913,1		99 968,7		15 944,4			
	2016	107 708,1		102 394,2	5 313,9	118 725,4		102 394,2		16 331,2			
	2017°	108 936,1		103 515,6	5 420,5	120 025,7		103 515,6		16 510,1			
	2018°	110 185,0		104 735,9	5 449,1	121 440,6		104 735,9		16 704,7			
Bestelauto	2011	17 056,1		16 373,9	682,2	17 056,1		16 373,9		682,2			
	2012	16 649,0		15 983,0	666,0	16 649,0		15 983,0		666,0			
	2013	16 309,2		15 656,8	652,4	16 309,2		15 656,8		652,4			
	2014	16 295,5		15 643,7	651,8	16 295,5		15 643,7		651,8			
	2015	16 544,3		15 882,5	661,8	16 544,3		15 882,5		661,8			
	2016	17 144,3		16 407,1	737,2	17 144,3		16 407,1		737,2			
	2017°	17 668,4		16 908,7	759,7	17 668,4		16 908,7		759,7			
	2018°	18 411,9		17 638,6	773,3	18 411,9		17 638,6		773,3			
Vrachtauto (excl. trekker voor oplegger)	2011	2 489,8		2 360,0	129,8	2 999,6		2 360,0		639,5			
	2012	2 397,1		2 269,5	127,6	2 867,0		2 269,5		597,5			
	2013	2 208,6		2 072,4	136,3	2 733,3		2 072,4		660,9			
	2014	2 142,6		2 002,7	139,9	2 649,4		2 002,7		646,7			
	2015	2 175,6		2 037,0	138,6	2 595,0		2 037,0		558,0			
	2016	2 224,1		2 075,3	148,9	2 587,7		2 075,3		512,4			
	2017°	2 252,7		2 114,5	138,2	2 563,3		2 114,5		448,8			
	2018°	2 176,1		2 028,0	148,1	2 509,6		2 028,0		481,6			