



**Ruimtelijk-economisch onderzoek
verplaatsing mbv Bergwijkdreef Diemen**

·dtNp·

Droogh Trommelen en Partners (DTNP)

Adviseurs voor Ruimte en Strategie

Graafseweg 109

6512 BS Nijmegen

T 024 - 379 20 83

E info@dtnp.nl

W www.dtnp.nl

Opdrachtgever: Gemeente Diemen

Contactpersoon: De heer R. van Veen

Contactpersoon DTNP: De heer J. Vlek

Projectnummer: 1632.0915

Datum: 30 oktober 2015

Ruimtelijk-economisch onderzoek verplaatsing mbv Bergwijkdreef Diemen

·dtnp·

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	2
1.2	Vraagstelling	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Marktanalyse	3
2.1	Huidige aanbodstructuur	4
2.2	Verhouding vraag-aanbod	6
2.3	Trends en ontwikkelingen	9
2.4	Conclusie	10
3	Beoordeling verplaatsing	11
3.1	(Kwalitatieve) behoefte	12
3.2	Ruimtelijk-economische effecten	12
3.3	Beoogde locatie	14
3.4	Conclusie	14



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Diemen werkt aan het project HollandPark, waarbij een verouderd kantoorgebied wordt getransformeerd tot een stedelijke woonwijk. De eerste fase met 1.000 studentenwoningen is gereed. In de volgende fase worden zo'n 3.100 à 5.000 woningen gerealiseerd. De bouw van de eerste 300 woningen is inmiddels gestart.

De doorgaande weg Bergwijkdreef zal gaan verdwijnen, om plaats te maken voor uitbreiding van het Bergwijkpark dat als groen hart in de wijk moet gaan fungeren. Om dit te realiseren zal het tankstation/motorbrandstofverkoop punt (mbv) aan de Bergwijkdreef plaats moeten maken. De gedachte is om dit mbv iets verderop in Diemen een nieuwe locatie te bieden, nabij de kruising van de Elswijkdreef met de Provinciale weg. Vooralsnog wordt uitgegaan van behoud van hetzelfde aantal opstelplaatsen.

Als gevolg van de verplaatsing zullen nabijgelegen mbv's in de omgeving mogelijk te maken krijgen met omzetteffecten (o.a. mbv in rijksmonument De Blokhut aan de Muiderstraatweg). In het kader van de bestemmingsplanprocedure zal de gemeente

Diemen de beoogde verplaatsing op een zorgvuldige wijze moeten onderbouwen. De gemeente Diemen heeft behoefte aan een onderzoek naar de actuele marktmogelijkheden voor mbv's in Diemen (en omgeving) en naar de ruimtelijk-economische effecten die de verplaatsing van het mbv naar verwachting met zich mee zal brengen.

1.2 Vraagstelling

In de vraagstelling van het onderzoek zal rekening gehouden moeten worden met de Ladder voor duurzame verstedelijking. Dit afwegingskader is door het Rijk geïntroduceerd met als doel een duurzaam ruimtegebruik bij iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Mede gelet op aspecten die in de Ladder voor duurzame verstedelijking aan de orde komen, worden in dit onderzoek de volgende vragen beantwoord:

- Wat is de huidige marktverhouding tussen vraag en aanbod aan mbv's in de gemeente Diemen (en omgeving)?
- Welke actuele trends en ontwikkelingen zijn van belang voor het functioneren van de motorbrandstoffensector in Diemen in de toekomst?

- Aan welke (kwantitatieve of kwalitatieve) behoefte voldoet de beoogde verplaatsing van het mbv aan de Bergwijkdreef?
- Welke effecten heeft de beoogde verplaatsing op de aanbodstructuur van mbv's in de omgeving?
- Hoe kunnen de verplaatsing en de beoogde locatie worden beoordeeld in het kader van een duurzaam ruimtegebruik?

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige aanbodstructuur en marktverhoudingen in de motorbrandstoffensector in Diemen en omgeving. Mede aan de hand van trends en ontwikkelingen wordt een inschatting gemaakt van het toekomstig functioneren ervan.

In hoofdstuk 3 wordt de beoogde verplaatsing van het mbv aan de Bergwijkdreef beoordeeld. Getoetst wordt of de ontwikkeling aan een bepaalde behoefte voldoet, wat de effecten ervan zijn op de aanbodstructuur en hoe de nieuwe locatie kan worden beoordeeld in het kader van een duurzaam ruimtegebruik.



2 Marktanalyse

2.1 Huidige aanbodstructuur

Afbakening verzorgingsgebied

Bij het in beeld brengen van de aanbodstructuur en het inschatten van de marktverhoudingen wordt eerst een relevant verzorgingsgebied bepaald. Omdat de beoogde locatie op de gemeentelijke grens ligt, is een groter gebied relevant dan alleen de gemeente Diemen.

Rekening houdend met afstanden tot de ontwikkelingslocatie, barrières (spoor, A10, A9) en bestuurlijke grenzen (waarvoor statistieken beschikbaar zijn) wordt uitgegaan van een verzorgingsgebied bestaande uit de gemeente Diemen, Bijlmer-Centrum en -Oost (gemeente Amsterdam) en Duivendrecht (gemeente Ouder-Amstel) (kaart 1, p. 4).

Typering mbv's

In de aanbodstructuur kan onderscheid gemaakt worden in vier typen mbv's*:

- onbemand-mbv: mbv waar alleen gepind kan worden, geen aanvullende voorzieningen aanwezig;
- buurt-mbv: gelegen in een woonwijk of aan een buurt-/wijkontsluitingsweg met een

beperkt voorzieningenaanbod (kleine shop, soms een wasstraat);

- tangent-mbv: groot mbv gelegen aan een doorgaande route met een compleet voorzieningenaanbod (shop, wasstraat);
- snelweg-mbv: groot mbv gelegen aan een snelweg met een volwaardige shop.

In het gebied Diemen/Bijlmer/Duivendrecht zijn 7 mbv's aanwezig (kaart 1, p. 4). Daarvan is er één onbemand (Industrieweg, Duivendrecht). Het mbv aan de Diempolderweg kan door de ligging aan een relatief rustige weg, getypeerd worden als buurt-mbv. De mbv's aan de Bergwijkdreef, Muiderstraatweg en Kromwijkdreef zijn gelegen aan doorgaande wegen met een hoog aantal passanten (> 7.500 per etmaal**) en kunnen worden getypeerd als tangent-mbv.

De mbv's aan de Gooiseweg/S112 kunnen door de ruimtelijke opzet (alleen toegankelijk vanaf de weg) en het hoge aantal passanten (>20.000 per etmaal**) worden getypeerd als snelweg-mbv.

Aanbod in de directe omgeving

Het aanbod in de directe omgeving van het verzorgingsgebied is behoorlijk groot. Op een aantal locaties is op korte afstand sprake van relatief grootschalige mbv's op goede bereikbare locaties (o.a. aan de Muntbergweg en Verlengde van Marwijk Kooistraat in Amsterdam) (zie kaart 1, p. 4).

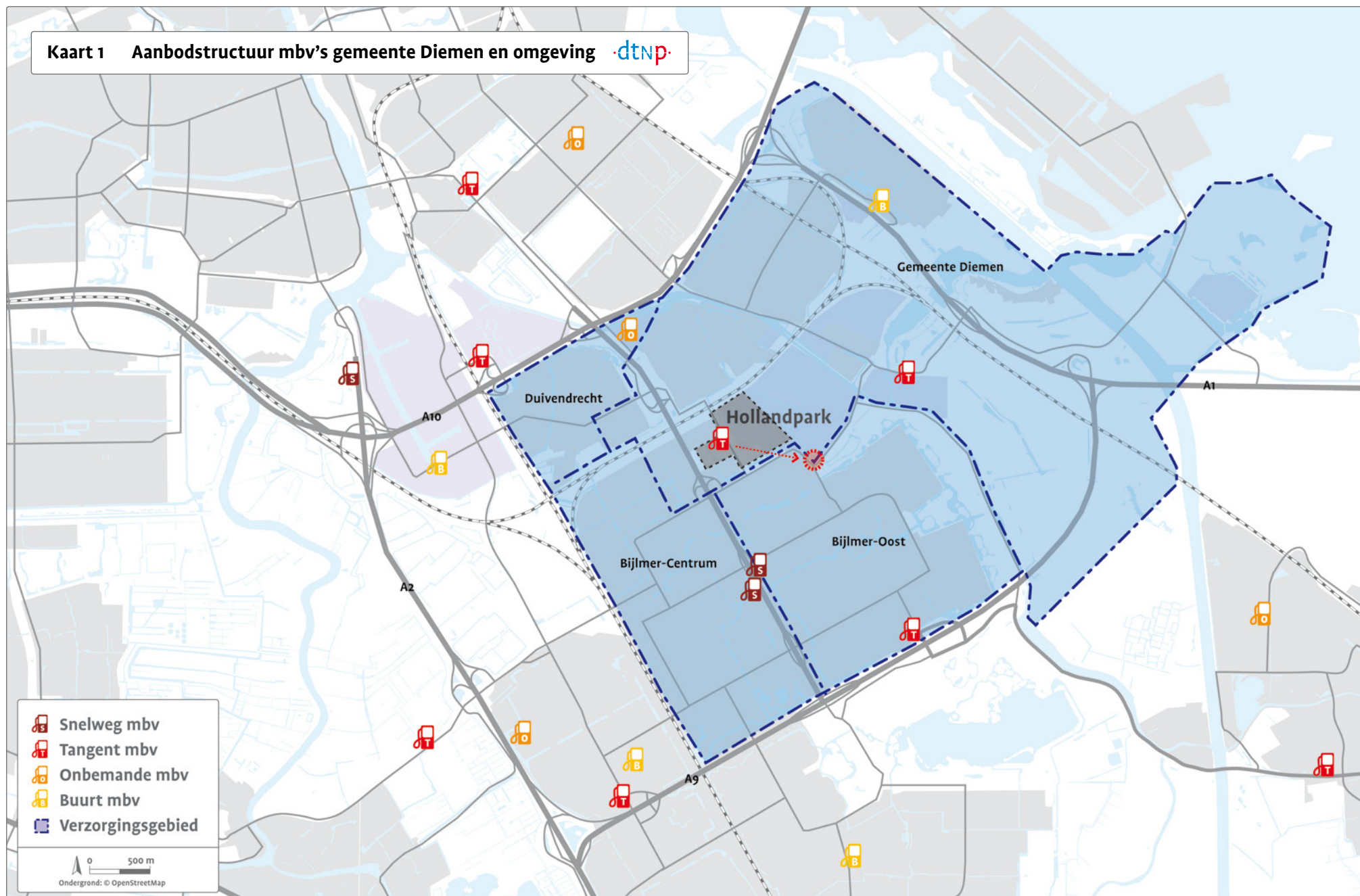


Mbv aan Gooiseweg/S112

* Ministerie EZ (2003), Toolbox Benzinemarkt

** Goudappel Coffeng, Verkeersintensiteiten 2015

Kaart 1 Aanbodstructuur mbv's gemeente Diemen en omgeving ·dtnp·



2.2 Verhouding vraag-aanbod

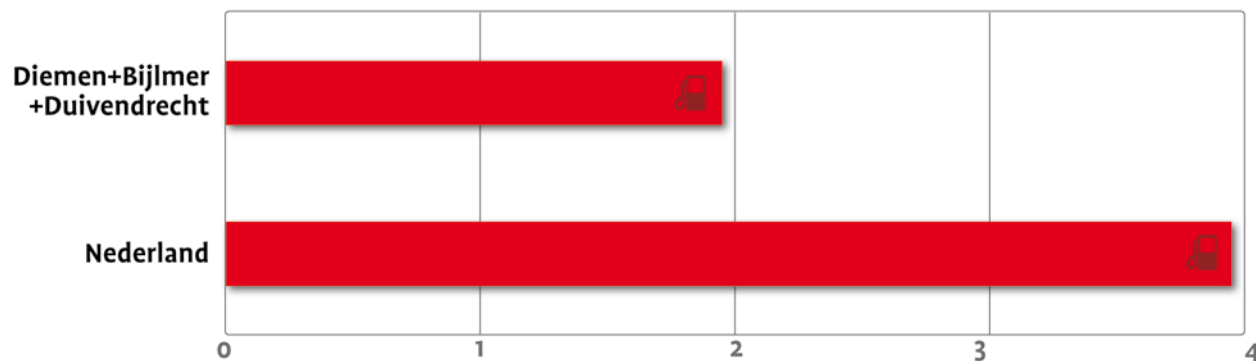
Benchmark-analyse

Om een eerste inzicht te krijgen in de verhouding tussen vraag en aanbod is een vergelijking gemaakt van het aantal mbv's per 10.000 personenauto's in het verzorgingsgebied en in heel Nederland. Voor een zuiver beeld blijven snelweg-mbv's en mbv's op (private) bedrijfsterreinen in de vergelijking buiten beschouwing.

Uit de vergelijking komt naar voren dat het aantal mbv's in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht relatief beperkt is. Per 10.000 auto's zijn twee mbv's aanwezig. In heel Nederland zijn dat er bijna 4 (figuur 1). Voor het relatief beperkte aanbod zijn mogelijk twee verklaringen te geven:

- Ten eerste is er in de directe omgeving van Diemen/Bijlmer/Duivendrecht een behoorlijk sterk aanbod aan grote mbv's aanwezig. Hierdoor vloeit naar verwachting relatief veel omzet af en blijft er minder over voor mbv's in het verzorgingsgebied.
- Daarnaast zijn de mbv's in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht over het algemeen wat groter dan gemiddeld in Nederland (groter aandeel tangent-mbv's). Door het grotere aantal

Figuur 1 Aantal mbv's per 10.000 personenauto's
(excl. mbv's aan snelwegen en op bedrijventerreinen)



Bron: observatie in verzorgingsgebied + gegevens Bovag



Veel opstelplaatsen per mbv



Omvangrijk aanbod in directe omgeving

opstelplaatsen is de omzetclaim per mbv naar verwachting ook groter dan landelijk gemiddeld in Nederland. Het grootschalige karakter van de aanbodstructuur aan mbv's past ook bij het grootschalig opgezette karakter van de stedelijke structuur van het hele gebied (geen kleine 'dorpspompen').

Distributieve analyse

Omdat deze vergelijking uitgaat van het aantal mbv's en niet het aantal opstelplaatsen (gegevens daarvan voor Nederland ontbreken) blijft het een grove vergelijking. Om nader inzicht te krijgen in de marktverhoudingen kan, aan de hand van kengetallen, een indicatieve berekening worden gemaakt van de vraag- en aanbodzijde voor de verkoop van motorbrandstoffen (doorzet). Vervolgens kunnen deze met elkaar vergeleken worden, op basis waarvan kan worden bepaald of sprake is van marktevenwicht, overaanbod of markt-ruimte.

Bij dergelijke distributieve berekeningen is het gebruikelijk om snelweg-mbv's buiten beschouwing te laten. Verder dient opgemerkt te worden dat de methodiek slechts dient als een instrument om een globaal inzicht te krijgen in de marktverhoudingen. Kengetallen zijn gebaseerd op landelijke gemiddelden. De uitkomst van de theoretische berekening dient

dan ook een lokale en kwalitatieve vertaalslag te krijgen. Niettemin kan de kwantitatieve analyse van vraag en aanbod een indicatie van het marktfunctioneren bieden en dat is vervolgens van belang om een inschatting te kunnen maken van eventuele effecten van de beoogde verplaatsing op de aanbodstructuur (hoofdstuk 3).

Potentiële vraag

Bij het bepalen van de vraagzijde wordt uitgegaan van het totale aantal personenauto's (uitgesplitst naar brandstofsoort), motor- en bromfietsen en bestelauto's die in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht geregistreerd staan. De vrachtwagens worden buiten beschouwing gelaten, omdat die voor het overgrote deel op eigen terrein of op de snelweg tanken. Het totale aantal geregistreerde voertuigen in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht wordt vermenigvuldigd met het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik (actueel cijfer). Zo kan voor het verzorgingsgebied de vraag naar motorbrandstoffen worden bepaald (potentiële doorzet) (tabel 1, p. 8).

Toe- en afvloeiing

Rekening gehouden moet worden met het feit dat een deel van de potentiële vraag afvloeit naar mbv's buiten het verzorgingsgebied (o.a.

naar mbv's op snelwegen). Daarnaast is sprake van toevloeiing (o.a. van personen die het verzorgingsgebied bezoeken voor werk of andere activiteiten). Uit landelijk onderzoek van het Ministerie van EZ is gebleken dat er per saldo altijd sprake is van een grotere afvloeiing naar het omliggende wegennet, dan van toevloeiing. De afvloeiing ligt globaal tussen de 30 en 40%, afhankelijk van de specifieke situatie (hoeveelheid snelwegen in de omgeving, forenzenverkeer etc.). Het hoge percentage netto-afvloeiing wordt mede veroorzaakt doordat snelweg-mbv's altijd buiten de berekening worden gehouden.

In verband met de aanwezigheid van het grote aantal (belangrijke) snelwegen in de directe omgeving (A10, A9, A2, Gooiseweg/S112) is naar verwachting sprake van een relatief grote afvloeiing. Daar staat tegenover dat er (met name via de route Provincialeweg/Elsrijkdreef/Daalwijkdreef) een behoorlijke instroom is van forenzen door de aanwezigheid van enkele grote werklocaties, vooral rondom het station Bijlmer-Arena en Bergwijkpark-Zuid.

Rekening houdend de aanwezige werklocaties en het wegennet in het gebied, wordt per saldo voor Diemen/Bijlmer/Duivendrecht uitgegaan van een netto afvloeiing van $\pm 35\%$ en een

bandbreedte van +2% en -2%*. Voor een groot deel bestaat deze afvloeiing uit de doorzet van de mbv's aan de Gooiseweg/S112, die buiten de berekening worden gehouden.

Aan de hand van bovenstaande uitgangspunten kan in de huidige situatie de potentiële doorzet worden ingeschat op circa 18,5 à 19,6 mln liter per jaar in het gebied Diemen/Bijlmer/Duivendrecht (vraagzijde).

Doorzetclaim aanbodzijde

De inschatting van de doorzetclaim van het huidige aanbod aan mbv's in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht wordt gemaakt aan de hand van kengetallen per opstelplaats (nauwkeuriger dan per mbv). In het gebied Diemen/Bijlmer/Duivendrecht zijn in totaal 36 opstelplaatsen aanwezig. Dit is exclusief de mbv's aan de Gooiseweg/S112.

Als de eerder genoemde hoofdtypering wordt aangehouden, zijn er in het verzorgingsgebied 10 buurt-opstelplaatsen, 24 tangent-opstelplaatsen en 2 onbemande opstelplaatsen aanwezig (tabel 2). Als uitgegaan wordt van gemiddelde jaarlijkse doorzetgegevens per type

* Dit is een inschatting, de toe- en afvloeiingseffecten zijn alleen goed te bepalen op basis van uitgebreid koopstromenonderzoek..

opstelplaats, dan komt de totale doorzetclaim in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht uit op circa 17,3 mln. liter aan brandstoffen.

Vraag en aanbod in balans

Op basis van bovenstaande methodiek kan de conclusie getrokken worden dat op dit moment

sprake is van een gezonde balans tussen vraag en aanbod van mbv's in het gebied Diemen/Bijlmer/Duivendrecht. Het huidige aanbod lijkt over de hele linie zelfs boven het landelijk gemiddelde te functioneren.

Tabel 1 Indicatieve berekening huidige potentiële doorzet motorbrandstoffen in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht

		Aantal voertuigen*	Gemiddeld jaarlijks verbruik per voertuig**	Potentiële doorzet
Personenauto's	Benzine	21.118	820 lt.	17,3 mln lt.
	Diesel	5.121	1.550 lt.	7,9 mln lt.
	LPG	704	1.450 lt.	1,0 mln lt.
Tweewielers	Motorfietsen	1.487	130 lt.	0,2 mln lt.
	Bromfietsen	5.255	50 lt.	0,3 mln lt.
Bestelauto's		1.574	1.620 lt.	2,6 mln lt.
TOTAAL (bruto)				29,3 mln lt.
Netto-afvloeiing (afvloeiing - toevloeiing)				33-37%
TOTAAL (netto)				18,5-19,6 mln lt.

* CBS (2015), Statline Databank (bewerking DTNP: gecorrigeerd voor leasewagenbezit 7,5%)

** CBS/Bovag (bewerking DTNP: gemiddeld verbruik * jaarkilometrage)

Tabel 2 Indicatieve berekening doorzetclaim huidig aanbod in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht

	Aantal opstelplaatsen*	Gemiddelde doorzet**	Doorzetclaim
Buurt-mbv	10	282.000	2,8 mln lt.
Tangent-mbv	24	554.600	13,3 mln lt.
Onbemand-mbv	2	587.500	1,2 mln lt.
TOTAAL	36		17,3 mln lt.

* Observatie ter plaatse

** Ministerie EZ (2003), Toolbox Benzinemarkt (bewerking DTNP: gecorrigeerd voor afname doorzet 2003-2014)



Mbv aan Muiderstraatweg



Onbemande mbv in Duivendrecht

2.3 Trends en ontwikkelingen

Om de marktverhoudingen voor de toekomst nader te bepalen is het ook van belang rekening te houden met actuele trends en ontwikkelingen die een rol spelen in de vraag- en aanbod-structuur (landelijke trends, bevolkings-ontwikkeling).

Landelijke trend: afname vraag per voertuig

De markt voor de verkoop van motorbrandstoffen in Nederland is behoorlijk in beweging. Tussen 2003 en 2014 nam de vraag naar brandstoffen met 6% af. Voor een deel heeft dat te maken met de economische crisis van de afgelopen jaren. Afnemende economische activiteiten hebben immers een drukkend effect op de verkoop van brandstoffen. Daarnaast zijn er ontwikkelingen gaande die lijken te zorgen voor een structurele afname van de vraag, ook in de komende jaren. De markt wijzigt van een groei- in een verdringingsmarkt als gevolg van de volgende ontwikkelingen:

- Zuiniger auto's: onder druk van de hoge olieprijs in de afgelopen decennia en de toenemende focus op de milieu-effecten van fossiele brandstoffen worden auto's steeds zuiniger. Het brandstofverbruik per

voertuig daalde de afgelopen jaren aanzienlijk.

- Elektrisch rijden: In 2008 reden er in Nederland nog ruim 11.000 elektrische auto's rond, in 2014 is dat aantal gestegen naar 130.000. De komende jaren zal dat aantal naar verwachting verder toenemen, met als gevolg een afname van de vraag naar motorbrandstoffen.
- Voor het eerst in de geschiedenis lijkt het totale wagenpark niet meer substantieel te groeien. Onder jongeren is het autobezit minder populair dan vroeger.

Door de stabilisatie/afname van het aantal voertuigen en de afname van het motorbrandstofverbruik per voertuig is sprake van een verdringingsmarkt voor mbv's. Om in een krimpende markt te kunnen overleven hanteren aanbieders van motorbrandstoffen een aantal strategieën:

- Schaalvergroting: er is een toenemende schaalvergroting van mbv's gaande. Alleen goed bereikbare mbv's overleven en het aantal opstelplaatsen per mbv neemt toe. Hierdoor kunnen kosten worden gedrukt. Daar staat tegenover dat het aantal kleine mbv's in dorpen en woonbuurten afneemt.

- Onbemande mbv's: het aantal onbemande mbv's stijgt. De populariteit is groot, doordat klanten er 24 uur per dag terecht kunnen. Daarnaast worden personeelskosten geminimaliseerd.
- Uitbreiding nevenactiviteiten: Om extra inkomsten te genereren zijn nevenactiviteiten steeds belangrijker. Denk aan een wasstraat, tankshop en dergelijke.

Geconcludeerd kan worden dat er in Nederland over het algemeen sprake is van een verdringingsmarkt in de verkoop van motorbrandstofverkooppunten en dat de gemiddelde vraag naar brandstoffen per inwoner de komende jaren verder zal afnemen. Naar verwachting zal het aantal mbv's in heel Nederland per saldo de komende jaren dan ook gaan afnemen. Het overblijvende aanbod bestaat uit grootschalige mbv's op goed bereikbare locaties, en onbemande mbv's (lage kosten).

Ontwikkelingen in omgeving: toename voertuigen

Daar staat voor het gebied Diemen/Bijlmer/Duivendrecht tegenover dat de totale vraag naar motorbrandstoffen de komende jaren gaat toenemen als gevolg van diverse woningbouwprojecten (o.a. Hollandpark,

Plantage de Sniep) Zo zal de bevolking in de gemeente Diemen tot 2025 met circa 4% gaan toenemen. Ook wordt het wegennetwerk in de omgeving uitgebreid (o.a. verbreding A9, A10) met een toename van verkeer en vraag naar brandstoffen tot gevolg.

Uit prognoses van de verkeersintensiteiten (waarin rekening is gehouden met woningbouwprojecten en uitbreiding van het wegennet) blijkt dat het autoverkeer in het gebied Diemen/Bijlmer/Duivendrecht de komende jaren behoorlijk zal gaan toenemen. Ter illustratie: Op de Gooiseweg/S112 zal het aantal motorvoertuigen per etmaal tot 2025 groeien met maar liefst 23%*.

2.4 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er momenteel een gezonde balans is in vraag en aanbod van mbv's in Diemen/Bijlmer/Duivendrecht. Het huidige aanbod lijkt zelfs bovengemiddeld te functioneren. Naar verwachting zal de vraag naar brandstoffen (ondanks de landelijke trends) verder toenemen als gevolg van de bevolkingsgroei en uitbreiding van het

wegennet. Het autoverkeer in het hele gebied zal behoorlijk toenemen met een groeiende vraag naar brandstoffen tot gevolg. Door technische ontwikkelingen zal de vraag per voertuig wel gaan afnemen.

Uitgaande van het huidige aantal mbv's kan per saldo voor de komende jaren worden uitgegaan van voldoende kansen voor een gezonde omzetontwikkeling.

* Goudappel Coffeng, Verkeersintensiteiten 2015 en 2025



3 Beoordeling verplaatsing

3.1 (Kwalitatieve) behoefte

Het eerste aspect dat in de Ladder voor duurzame ontwikkeling aan de orde komt, is de vraag of de beoogde ontwikkeling voldoet aan een bepaalde kwantitatieve of kwalitatieve behoefte. Wat betreft de verplaatsing van het mbv aan de Bergwijkdreef kan daar het volgende over worden opgemerkt.

Vanuit de gebiedsontwikkeling van HollandPark is het gewenst dat het mbv op de huidige plek gaat verdwijnen. Daardoor ontstaat de mogelijkheid om de locatie en directe omgeving te ontwikkelen tot het Bergwijkpark dat als groen hart in de wijk moet gaan fungeren. Vanuit die optiek bestaat er een behoefte om het mbv te verplaatsen.

Gelet op de huidige balans tussen vraag en aanbod van mbv's is het gewenst om het mbv ergens in het verzorgingsgebied een nieuwe plek te geven. Uit de distributieve analyse is naar voren gekomen dat er een goede balans is tussen vraag en aanbod en dat het mbv aan de Bergwijkdreef voldoet aan een (kwantitatieve) vraag naar motorbrandstoffen in het verzorgingsgebied. De vraag lijkt zelfs iets groter dan het huidige aanbod.

Geconcludeerd kan worden dat de beoogde verplaatsing voldoet aan een behoefte, zowel vanuit gebiedsontwikkeling als vanuit de consument. Wel dient het mbv op een goed bereikbare locatie terug te komen, waar de vraag naar brandstoffen autonoom aanwezig is (doorgaande weg).

3.2 Ruimtelijk-economische effecten

Geen nieuwe omzetclaim

Tweede onderdeel in de Ladder is inzicht in de effecten van de beoogde ontwikkeling op de bestaande aanbodstructuur. Doordat het gaat om een verplaatsing van het huidige mbv (met dezelfde omvang) zal er geen sprake zijn van een toename van de omzetclaim. Voor de verhouding tussen vraag en aanbod en de aanbodstructuur in het gebied als geheel zal de ontwikkeling dan ook weinig effecten gaan hebben. Zeker als ook rekening gehouden wordt met de gezonde marktsituatie en de verwachte groei van het autoverkeer in de komende jaren.

Effecten op mbv Muiderstraatweg

Gelet op de beoogde nieuwe locatie aan de kruising van de Elsrijkdreef met de S113, zal de



Mbv aan Bergwijkdreef...



... moet plaats gaan maken voor Bergwijkpark



Beeoogde locatie voor verplaatsing...



... gelegen tussen metrobaan, S113 en bedrijventerrein

verplaatsing mogelijk wel omzetteffekten gaan hebben voor het mbv aan de Muiderstraatweg.

De route Daalwijkdreef, Elsrijkdreef, Provincialeweg en de Muiderstraatweg kan worden gezien als doorgaande route vanuit het verzorgingsgebied richting de A1. In de huidige situatie is sprake van één mbv aan deze route: het mbv in De Blokhut aan de Muiderstraatweg. In de toekomstige situatie komt het mbv aan de Elsrijkdreef/S113 daar bij. Door de verplaatsing zal het aantal klanten aan het mbv Muiderstraatweg naar verwachting gaan afnemen.

Hoe groot die afname zal zijn is op voorhand lastig in te schatten. Daarbij spelen ook merkvoorkeuren en de andere veelgebruikte routes in het verzorgingsgebied een rol. Wel is er een aantal redenen om aan te nemen dat het effect niet zal gaan leiden tot het wegvallen/verdwijnen van het betreffende mbv aan de Muiderstraatweg:

- In Diemen/Bijlmer/Duivendrecht is er een gezonde balans tussen vraag en aanbod. Het aantal mbv's past bij de omvang van het verzorgingsgebied, ook na de verplaatsing. Het huidige aanbod lijkt zelfs bovengemiddeld te functioneren.

- De twee mbv's liggen elk aan een andere zijde van de doorgaande route Daalwijkdreef/Elsrijkdreef/Provincialeweg/Muiderstraatweg waardoor ze deels ook complementair zijn aan elkaar.
- Het mbv aan de Muiderstraatweg heeft een zeer gunstige en strategische locatie (grote dagelijkse forenzenstroom), nabij de afslag met de A1 die, ook op lange termijn, voldoende kansen biedt voor een gezonde exploitatie. Volgens prognoses zal het aantal passanten aan de Muiderstraatweg tot 2025 naar verwachting met 12% gaan toenemen. Het mogelijke omzetverlies als gevolg van de verplaatsing van een concurrent naar de Elsrijkdreef/S113 wordt hierdoor (grotendeels) gecompenseerd.

Per saldo zal het negatieve omzetteffect naar verwachting beperkt blijven en niet gaan leiden tot het wegvallen/verdwijnen van het mbv aan de Muiderstraatweg.

Mocht de huidige exploitant van De Blokhut, tegen de verwachting in, op termijn toch gaan verdwijnen dan heeft dit voor de consument niet direct nadelige effecten. De spreiding van mbv's over het verzorgingsgebied blijft min of meer gelijk en er blijft voldoende keuze over voor een gezonde concurrentie. Bovendien blijft het pand

en de locatie door de aanwezige marktruimte, de grote dagelijkse passantenstromen en de ontwikkelingen in woningbouw en het wegennet in de omgeving, voldoende interessant om door een andere exploitant ingevuld te worden.

3.3 Beoogde locatie

De beoogde locatie voor verplaatsing van het mbv aan de Bergwijkdreef bestaat uit een perceel dat is ingeklemd tussen de metrobaan, de S113 en een sloot die het terrein van GVB omzoomt. Door de verplaatsing van het mbv wordt een stuk groen gebied herontwikkeld tot verstedelijkt gebied. Het is echter een geïsoleerd en onbereikbaar stuk grond dat geen onderdeel uitmaakt van een grotere groenstructuur en voor bewoners geen functie heeft.

Door de ligging nabij grote infrastructuur is de natuurwaarde van het perceel ook zeer beperkt. Deze locatie is eigenlijk alleen geschikt voor een functie die direct aan de S113 is gerelateerd. Een mbv is dan ook een van de logische functies voor deze plek.

Door de verplaatsing van het mbv kan het Bergwijkpark worden ontwikkeld. Er ontstaat ruimte voor de ontwikkeling van een nieuw

stadspark dat voor bewoners in de directe omgeving van grote waarde kan zijn. Deze ontwikkeling kan het verlies van (weinig waardevol) groen aan de S113 ruimschoots compenseren.

Per saldo kan de beoogde ontwikkeling positief worden beoordeeld in het kader van duurzaam ruimtegebruik.

3.4 Conclusie

Voor herontwikkeling van het gebied rondom de Bergwijkdreef tot aantrekkelijke woonwijk is het terrein van het mbv nodig. Geconcludeerd kan worden dat het mbv aan de Bergwijkdreef voldoet aan een (kwantitatieve) behoefte aan motorbrandstoffen en dat verplaatsing naar een nabijgelegen locatie elders in het verzorgingsgebied gewenst is.

De nieuwe locatie ligt op een goed bereikbare plek, waar als vanzelf sprake zal zijn van een autonome vraag naar motorbrandstoffen. Tevens kan de nieuwe locatie in het kader van een duurzaam ruimtegebruik positief worden beoordeeld. Een weinig waardevol groen perceel wordt herontwikkeld en gecompenseerd door een nieuw stadspark op de oude locatie.

Het mbv in De Blokhut aan de Muiderstraatweg zal mogelijk te maken krijgen met enige nadelige omzetteffecten, maar het zal naar verwachting niet gaan leiden tot het verdwijnen van dit mbv. Het mbv ligt aan de route Daalwijkdreef/Elsrijkdreef/Provincialeweg/Muiderstraatweg (grote dagelijkse passantenstromen) waardoor voldoende potenties aanwezig blijven.

Mocht dat tegen de verwachting in, toch het geval zijn, dan heeft dit voor de consument niet direct nadelige effecten. De spreiding van het aanbod over het verzorgingsgebied blijft immers min of meer gelijk en er blijft voldoende keuze voor consumenten. Bovendien blijft de locatie voor de verkoop van brandstoffen voldoende interessant om door een andere exploitant ingevuld te worden.