

Opdrachtgeefster Gemeente Tilburg
Afdeling Economie en Arbeidsmarkt

Contactpersoon De heer P. van Delft



Onderzoek markteffecten tankstations NW-Tangent

bzo.rap.014.0640.2
status: aangepast concept

30 juni 2014

BZO Tankstations Klarenbeek
Auteur: W.H. Alzerda Winkel
alzerdawinkel@bzo-tankstations.nl

INHOUDSOPGAVE

Verantwoording | disclaimer

1	Inleiding: Het voorgenomen INITATIEF en het KADER	2
1.1	Het initiatief: Nieuwe tankstationlocaties NoordWest-Tangent	
1.2	Het kader: 'Ladder voor duurzame verstedelijking'	
1.3	Toepassing van 'de Ladder' op het voorgenomen initiatief: Aanpak	
2	Regionale vraag-aanbodanalyse	5
2.1	Vaststelling van het relevante regionale (markt)gebied	
2.2	Vraag-aanbod analyse: Marktruimte (kwantitatief / kwalitatief)	
2.3	Conclusies	
3	'Beschikbare' ruimte	21
3.1	'Beschikbare ruimte': Alternatieven	
3.2	Conclusies	

VERANTWOORDING | DISCLAIMER

De inhoud van dit rapport is vertrouwelijk en BZO Tankstations zal daarover, behoudens voorafgaande toestemming van opdrachtgeefster, geen mededelingen doen aan derden. Evenmin worden exemplaren van dit rapport of onderdelen daarvan door BZO Tankstations aan derden ter beschikking gesteld. Aan dit rapport kunnen geen andere rechten worden ontleend dan zoals overeengekomen tussen BZO Tankstations en opdrachtgeefster.

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

De uitkomsten en conclusies van dit onderzoek zijn in niet onbelangrijke mate mede gebaseerd op onderzoeken van derden. BZO Tankstations is daarbij op geen enkele manier betrokken geweest en staat niet in voor de deugdelijkheid van de uitkomsten daarvan. Indien de uitkomsten van die onderzoeken geheel of gedeeltelijk onjuist of onvolledig zijn, kan dit een rechtstreeks effect hebben op de uitkomsten en conclusies als verwoord in het onderhavige rapport. BZO Tankstations kan niet aansprakelijk worden gehouden voor de daaruit voortvloeiende gevolgen en consequenties.

De inhoud van dit rapport heeft een geldigheidsduur van zes maanden, tenzij er sprake is van ingrijpende economische, ruimtelijke of andersoortige wijziging van omstandigheden, dit ter enkele beoordeling van ondergetekende.



W.H. Alzerda Winkel
Klarenbeek, 30 juni 2014

Binnen gemeente Tilburg is de NoordWest-Tangent (Burgemeester Letschertweg) gereed en volledig in gebruik genomen. Langs deze nieuwe rondweg zijn twee locaties in beeld om te worden bestemd en uitgegeven als nieuw verkooppunt voor motorbrandstoffen. Dit betreft enerzijds een locatie direct ten zuiden van de aansluiting Dalemdreef en anderzijds een locatie circa 300 meter ten oosten van de aansluiting Vierbundersweg. Vanwege de vereiste planologische aanpassingen is het in het kader van de zogeheten 'ladder van duurzame verstedelijking' noodzakelijk een onderzoek in te stellen naar de regionale behoefte aan verkooppunten voor motorbrandstof en de mogelijke regionale effecten van de nieuwe vestigingen langs de NoordWest-Tangent. De gemeente Tilburg heeft BZO Tankstations gevraagd om een offerte uit te brengen voor een dergelijk onderzoek. Per brief van 16 april 2014 heeft de gemeente BZO Tankstations een daarop aansluitende opdracht gegeven.

De samenvattende uitkomsten en conclusies van het onderzoek zijn verwoord op pagina's 20 en 26 van dit rapport.

1. Inleiding

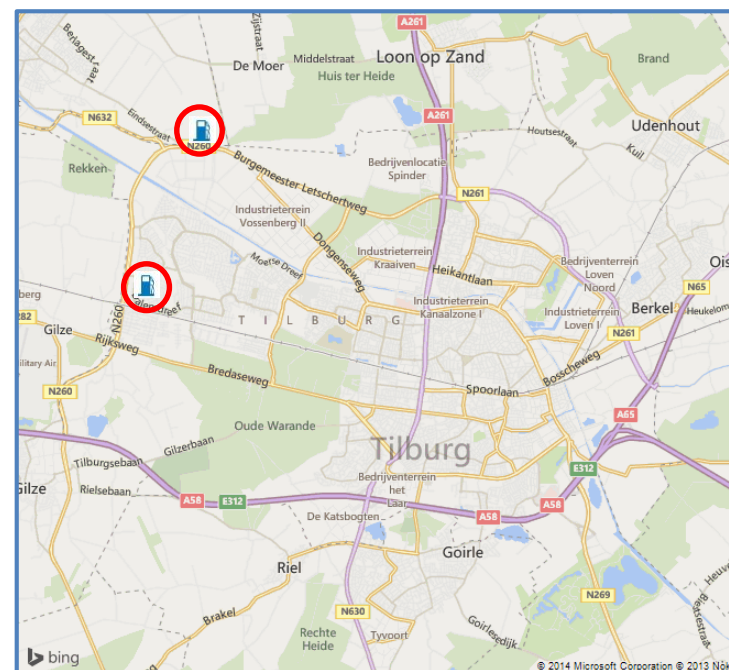
Het voorgenomen INITIATIEF en het KADER

1.1 Het initiatief Nieuwe tankstationlocaties NoordWest-Tangent

Na jarenlange voorbereiding en aanleg is de nieuwe NoordWest-Tangent (Burg. Letschertweg) rond Tilburg volledig in gebruik genomen. De NWT verbindt de A58 aan de zuidkant van Tilburg met de A261 (Midden Brabantweg) aan de noordkant en loopt door naar de A65 aan de oostzijde van Tilburg.¹ Het westelijk deel van de NWT heeft binnen Tilburg een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de woonwijken Dalem Noord en Zuid en Reeshof en voor de grootschalige bedrijventerreinen ten noorden van het Wilhelminakanaal (Vossenberghoeve I en II). Daarnaast heeft de NWT een regionale verbindingsfunctie.

De gemeente is voornemens om langs de NWT twee nieuwe tankstationlocaties mogelijk te maken: direct ten zuiden van de aansluiting Dalemreef ('Locatie Dalem') en een locatie circa 300 meter ten oosten van de aansluiting Vierbundersweg ('Locatie Vossenberghoeve').

Voor beide initiatieven is een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk.

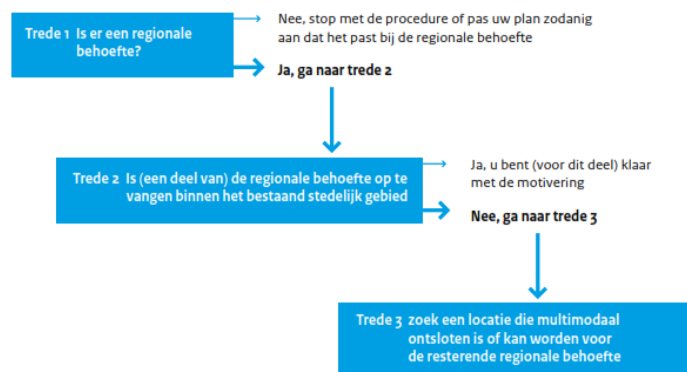


¹ De NWT (Burg. Letschertweg) heeft twee verschillende wegnummers: N260 voor het deel westelijk van de A261 en N261 voor het oostelijke deel.

1.2 Het kader: 'Ladder voor duurzame verstedelijking'

In het bestemmingsplan wordt bindend vastgelegd hoe de ruimte binnen de gemeente gebruikt mag worden en wat de bebouwingsmogelijkheden zijn. Een zorgvuldige afweging van de schaarse, beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe ruimtevraag. Sinds 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6. leden 2 en 3 van het Besluit Ruimtelijke ordening (Bro) voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden volgens de stapsgewijze systematiek van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' ('de Ladder').²

De Ladder kent de volgende drie stappen (treden):



De Ladder gaat er vanuit dat invulling van een ruimtebehoefte in het algemeen het beste op regionaal niveau kan worden afgewogen. Hiermee kan worden voorkomen dat een ruimtebehoefte die lokaal wordt ervaren op een wat hoger schaalniveau wegvalt omdat daarin elders in de regio al wordt voorzien. Omgekeerd kan een lokaal gevoelde behoefte ook op het hogere schaalniveau van de regio blijken te bestaan. Binnen de Ladder wordt onderscheid gemaakt in vier stedelijke functies (wonen, werken, detail en overig). Voor het voorgenomen initiatief van twee nieuwe tankstations zal de systematiek worden gevolgd zoals beschreven voor de functie 'detailhandel'.

² Ten behoeve van de praktische uitvoering is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' ('de Handreiking') opgesteld. Ten behoeve van dit onderzoek is geraadpleegd Versie 2 (november 2013).

1.3 Toepassing van 'de Ladder' op het voorgenomen initiatief: Aanpak

Trede 1

Bestaat voor de twee beoogde tankstations zowel kwantitatief als kwalitatief een regionaal afgestemde behoefte?

Hiervoor zullen de volgende deelvragen worden beantwoord:

- Hoe ziet de voor de twee tankstations relevante regio er uit?
- Wat is de vraag-aanbod verhouding in de motorbrandstoffenmarkt binnen deze regio?
- Is er binnen de regio sprake van marktruimte voor de twee voorgenomen nieuwe vestigingen?

JA

Trede 2

Is (een deel van) de marktvraag in het bestaande gebied op te vangen op bestaande locaties of via bestemde nog niet gerealiseerde tankstationlocaties (planvoorraad)?

- Kan op vergelijkbare wijze als met de voorgenomen nieuwe locaties de marktruimte worden ingevuld door: (i) binnen het gebied reeds aanwezige tankstations; (ii) binnen het gebied reeds als zodanig bestemde locaties die nog niet zijn gerealiseerd of (iii) door een herbestemming?
[Vraag naar: 'de beschikbare ruimte']
- Wat zijn de knelpunten voor de (financiële) haalbaarheid om deze beschikbare ruimte (locaties) te benutten?
[Vraag naar 'de geschikte ruimte']

JA

Trede 3

Wat is/zijn (een) passende tankstationlocatie(s) die in kwalitatief opzicht goed aansluit/aansluiten bij de resterende marktvraag?

Het onderhavige onderzoek richt zich in hoofdzaak op Trede 1 van de Ladder en geeft een beeld van de marktruimte in het voor de voorgenomen tankstations relevante regionale marktgebied en de mogelijke markteffecten daarvan op regionaal niveau. Op basis van de vastgestelde marktruimte wordt vervolgens bekeken welke tankstationlocatie(s) in het gebied beschikbaar zijn om in kwalitatief opzicht adequaat deze marktruimte op te vullen (Trede 2: 'de beschikbare ruimte (*locaties*)'). Een analyse naar de haalbaarheid van deze locaties (Trede 2: 'de geschikte ruimte') valt buiten de scope van dit onderzoek. Reden hiervan is dat vele factoren bepalend zijn voor de vraag of een beschikbare locatie ook geschikt is c.q. welke kosten er mee gemoeid zijn om deze geschikt te maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om de aanwezigheid van kabels en leidingen, bomen en/of ander waardevol groen, de kosten voor de aanleg van de ontsluiting en inpassing van de locatie, de aanwezigheid van beschermde flora en fauna, et cetera.

2. Regionale vraag-aanbodanalyse

2.1 Vaststelling van het relevante regionale (markt)gebied

Het relevante regionale marktgebied zal worden bepaald op basis van:

- Het gedrag van consumenten bij de aankoop van motorbrandstoffen (hoe bepaalt 'de consument' zijn keuze om ergens te tanken?).
- De typerende eigenschappen van een tankstation langs een tangent.
- Het onderscheid tussen de consumenten-retailmarkt en de zakelijke markt van diesel ten behoeve van het (zware) vrachtverkeer.
- De herkomst van de personenauto's op de NWT.

- **Aankoopgedrag van consumenten**

Op basis van 'de Handreiking' dient bij stedelijke detailhandel de regio-afbakening te worden gerelateerd aan de verzorgingsfunctie van de beoogde activiteit. Zo zal bij detailhandel gericht op de dagelijkse boodschappen de indeling primair worden gerelateerd aan de woon-werkafstanden terwijl bij de perifere en grootschalige detailhandel (bijvoorbeeld meubel- en autoboulevards) doorgaans sprake is van een groter verzorgingsgebied.

In het algemeen kan de koop van motorbrandstoffen in de consumentenmarkt voor wat betreft het aankoopmotief en het aankoopgedrag redelijk worden vergeleken met de aankoop van dagelijkse consumptiegoederen.

Uit diverse onderzoeken naar het tankgedrag van consumenten blijkt dat³:

- De overgrote meerderheid van de consumenten een sterke voorkeur heeft voor één vast (52%) en enkele vaste (39%) tankstations. Deze voorkeur is groter bij privérijders dan bij zakelijke (lease)rijders. Het merk van het 'vaste' tankstation bepaalt vervolgens in sterke mate de locatiekeuze indien bij een ander tankstation wordt getankt (invloed van spaarsystemen zoals Airmiles, Freebees, Rocks e.d. en het optreden van netwerk-effecten).
- De twee belangrijkste keuzefactoren voor het vaste tankstation zijn:
 - de locatie, waarbij de ligging in de buurt (nabijheid) of de ligging langs een vaste route (doorgaans woon-werk) de belangrijkste factoren zijn;
 - de prijs van de motorbrandstoffen (sterker bij privérijders dan bij leaserijders);
- De aanwezigheid van een shop speelt met name voor de privérijder een ondergeschikte rol bij de keuze voor het vaste tankstation.
- Circa 75% van de consumenten maakt (in meer of mindere mate) gebruik van het aanbod van onbemande tankstations. Bij de keuze voor een onbemand tankstation als 'vaste locatie' is de factor 'prijs' veruit bepalend (circa 70%). De consument is bereid om gemiddeld 8 KM om te rijden bij een prijsverschil van 10 ct/lr. Bij 5ct./lt. is dat nog maar 5,6 KM. Deze prijselasticiteit is bij privérijders circa 20% hoger dan bij de leaserijders.

³

Bronnen: Nationale Petrol Onderzoek 2008 Bureau Foodstep gepubliceerd Cleaning Station juli 2008; EIM Onderzoek brandstofmarkt 2011 (i.o.v. het Ministerie van Economische Zaken).

- **Locatie-typering tangent tankstation**

Aan een langs een tangent gelegen tanklocatie kunnen onderstaande locatie-typeringen worden toegekend. Ter oriëntatie zijn tevens de kenmerken van een buurt/wijk-station en van een autosnelweg-locatie vermeld⁴.

Locatietypering	TANGENT	BUURT	SNELWEG
Binding klant	Neutraal	Persoonlijk	Onpersoonlijk
Bezoek	Regelmatig	Doelgericht	Incidenteel
Autobewegingen	Divers	Radiaal	Lineair
Verkeersdoel	Intergemeentelijk	Intrageemeentelijk	(boven)regionaal
T.o.v. Bebouwde kom	Binnen of buiten	Binnen	Buiten
Max. snelheid	50-100 km/u.	50 km/uur	100-130 km/uur

Het tangent-station ligt qua karakteristiek tussen het op wijkniveau en persoonlijke klantenbinding gerichte buurt/wijk-station dat consumenten doelgericht bezoeken en het meer onpersoonlijke, doorgaans incidenteel bezochte snelwegstation.

- **Onderscheid consumenten-retailmarkt en CRT-markt⁵**

Bij de vaststelling van het relevante marktgebied van de twee beoogde tankstationlocaties dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de consumenten-retailmarkt enerzijds en de markt van dieselolie voor het middelzware en zware beroepsgoederenvervoer (CRT-markt) anderzijds. Het CRT-segment is relevant gezien de ontsluitingsfunctie van de NWT voor de bedrijventerreinen Vossenbergh I en II. De op het CRT-segment gerichte brandstofmarkt wijkt op een aantal punten sterk af van de consumenten-retailmarkt:

- Er is doorgaans sprake van gecontracteerd volume met specifieke kortings-, en afname-afspraken waarbij niet zelden extra kortingen worden verstrekt bij specifieke tanklocaties (het zogeheten 'gestuurde' volume). Het aandeel CRT-volume op een tankstationlocatie is daarom meer ondernemers-gebonden dan locatie-gebonden.
- Afhankelijk van de aard en het karakter van de afnemer (transportbedrijf) speelt de regionale, landelijke of internationale dekkingsgraad van de leverancier een belangrijke rol.
- De marktvraag van transporteurs wordt mede bepaald door de aanwezigheid van eigen gebruiksinstallaties bij grote transportbedrijven en/of distributiecentra.
- Prijsverschillen door accijnstarieven bepalen bij internationale transportbedrijven in sterke mate het binnenlandse tankgedrag.
- Als gevolg van het zeer competitieve karakter van dit marktsegment (met navenant lage verkoopmarges) is de toegevoegde waarde van het CRT-volume op de grondwaarde aanzienlijk kleiner dan het volume dat in de segmenten 'retail' en 'kleine zakelijk transport' wordt omgezet.

Ondanks de verschillen tussen de CRT-, en de consumentmarkt, bestaan bij specifiek op de CRT-markt georiënteerde tankstations overigens niet zelden ook tankmogelijkheden voor particulieren met personenauto's.

⁴ Vergelijkbaar WOZ-Taxatiewijzer 2013

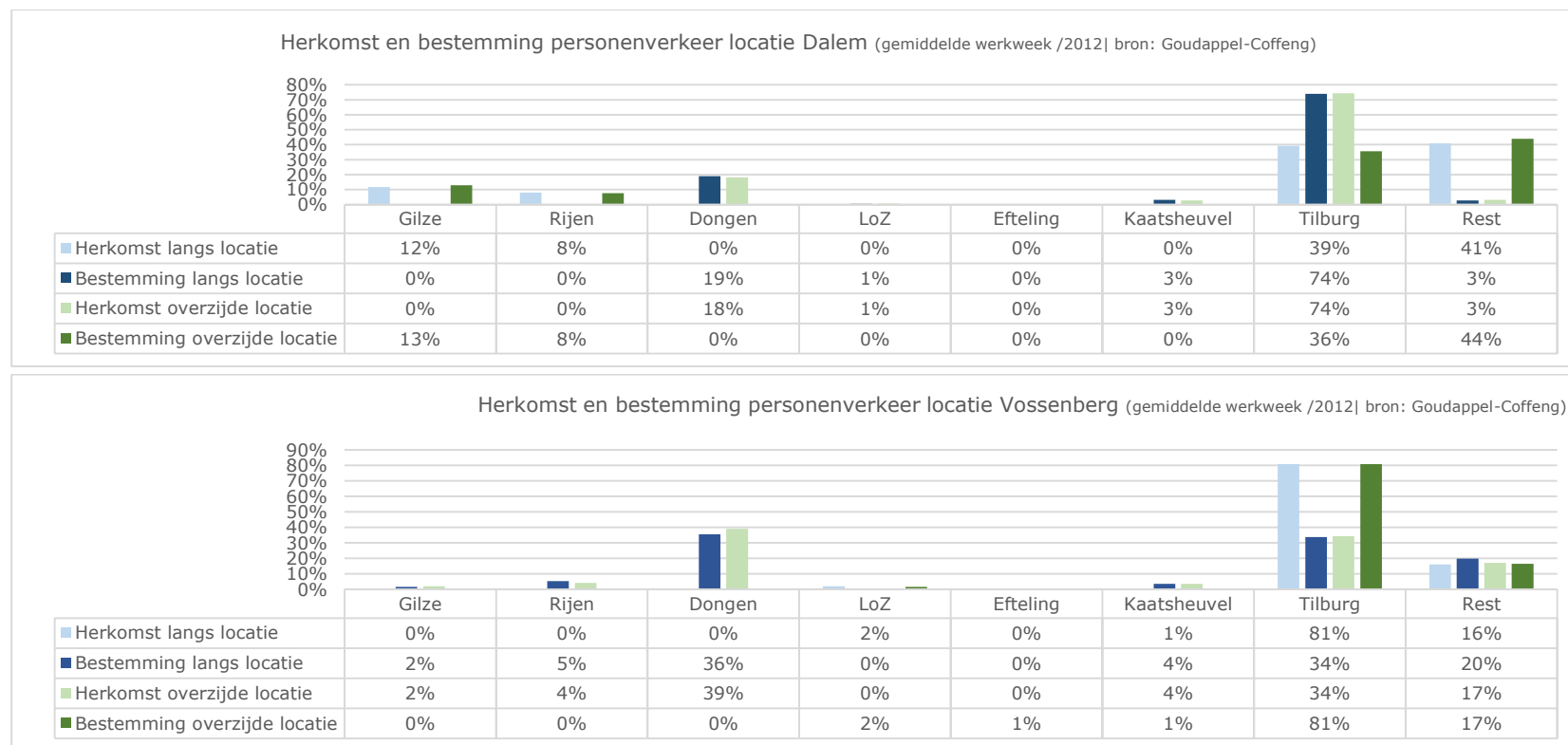
⁵ CRT: Commercial Road Traffic.

- **Herkomst en bestemming personenverkeer NWT**

Op basis van het aankoopgedrag van consumenten en de locatietyperingen van een tangent station mag worden geconcludeerd dat het relevante regionale marktgebied van de beoogde nieuwe tankstationlocaties langs de NWT in belangrijke mate wordt bepaald door het karakter (personenauto's / vrachtverkeer) en de herkomst c.q. bestemming van de weggebruikers.

Voor het onderscheid personen- en vrachtvervoer is gebruik gemaakt van verkeerstelling uit het Basec-model. Een kaartbeeld van de telgegevens is toegevoegd als BIJLAGE 1. Op basis hiervan geldt voor beide locaties dat circa 87% van het verkeersaanbod bestaat uit personenauto's en circa 13% uit vrachtvoertuigen.

Naar de herkomst en bestemming van het personenverkeer ter hoogte van de twee locaties is door het bureau Goudappel-Coffeng een modelmatig onderzoek uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn toegevoegd als BIJLAGE 2 en de gegevens zijn verwerkt in onderstaande grafieken:



Uit deze gegevens blijkt dat:

- (i) De herkomst en de bestemming van het personenverkeer in hoge mate kruiseling zijn gekoppeld, hetgeen een indicatie is voor een hoog aandeel woon-werk verkeer.
- (ii) Het aanbod personenauto's op de NWT ter hoogte van beide locaties voor verreweg het belangrijkste deel zijn herkomst en bestemming in Tilburg heeft.
- (iii) Een substantieel deel van het personenverkeer zijn herkomst buiten Tilburg en de langs de NWT gelegen kernen heeft ('aandeel 'Rest').
- (iv) De NWT een significant verkeersaanbod vanuit het dorp Dongen heeft. Dit geldt in het bijzonder ter hoogte van de locatie Vossenbergh (36-39%). Voor beide locaties geldt echter dat voor het Dongense verkeer sprake is van een inkomende ligging (verkeer langs de locatie heeft bestemming Dongen). In het algemeen geldt voor tankstations de regel dat een uitvallende ligging gunstiger is dan een inkomende ligging.
- (v) De NWT alleen ter hoogte van de locatie Dalem een relevant aanbod vanuit Gilze (circa 12%) en Rijen (circa 8%) kent. Voor de kernen Loon op Zand en Kaatheuvel heeft de NWT een vrijwel verwaarloosbare functie. Dit geldt zeker voor het verkeersaanbod in de rijrichting van de beoogde tanklocaties.
- (vi) De NWT voor de bezoekers aan de Efteling geen noemenswaardige toe- en/of afvoerfunctie heeft.

Voor 2023 nemen de verwachte intensiteiten met circa 18% (locatie Dalem) respectievelijk circa 13% (locatie Vossenbergh) toe. Aan de (procentuele) herkomstverdeling verandert naar verwachting echter niet veel.

8



Vaststelling relevante regionale marktgebied (retailmarkt)

Naar het oordeel van BZO Tankstations kan het relevante regionale verzorgingsgebied voor de twee voorgenen tankstations voor wat betreft de consumenten retailmarkt worden afgeperkt tot de stad Tilburg plus de omliggende kernen Dongen, Rijen en Gilze. Hoewel het aan de kernen Kaatsheuvel en Loon op Zand gerelateerde verkeersaanbod op de NWT verwaarloosbaar klein is zal het voor de volledigheid toch worden meegenomen bij de regio-analyse.

De NWT met de beoogde nieuwe tankstationlocaties en de genoemde deelmarkten als ook de belangrijkste hierop georiënteerde verkeersverbindingen in relatie tot de NWT zijn weergegeven in onderstaand kaartbeeld.



2.2 Vraag-aanbod analyse: Marktruimte (kwantitatief / kwalitatief)

- **Calculatie marktvraag (kwantitatief / retail-consumenten en klein zakelijk transport)**
De marktvraag voor de onderscheiden deelmarkten kan worden berekend op basis van het aantal binnen het gebied aanwezige personenauto's⁶ en bestelauto's⁷ in combinatie met de algemene landelijke ge- en verbruikscijfers. Het aantal voertuigen is daarbij bepaald op basis van de in het gebied geregistreerde kentekens en gecorrigeerd voor leasewagenbezit⁸. Motorfietsen en overige gemotoriseerde tweewielen (brommers, scooters etc.) zijn enerzijds vanwege het (deels) incidentele karakter van het gebruik (motorfietsen) en anderzijds om het feit dat zij niet zijn toegestaan op de NWT buiten beschouwing gelaten.

Personenauto's	Benzine	Diesel	LPG	Bestelwagens**
Jaarkilometrage*	10.719	23.117	15.811	18.501
Verbruik (lt./100km)	7,8	6,7	9,5	9

* Gecombineerd zakelijk (bedrijfsmatig) en particulier. Peiljaar 2012
(recenter niet beschikbaar; Bron CBS)

** Vanwege het lage aandeel bestelwagens op benzine is uitgegaan van 100% diesel

Motorvoertuigen	Personenauto's	Bestelwagens
Tilburg	85.817	7.495
Gilze	3.873	418
Rijen	8.264	645
Dongen	11.507	930
Kaatsheuvel	8.361	823
Loon op Zand	3.453	335



Geregistreerde motorvoertuigen in deelgebieden (bron: CBS). De ruimtelijke afperking van de onderscheiden deelmarkten is opgenomen als BIJLAGE 3

⁶ Motorvoertuigen ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 passagiers (exclusief bestuurder).

⁷ 3-en 4-wielige vrachtvoertuigen, waarvan het ledig gewicht vermeerderd met het laadvermogen ten hoogste 3500 kg bedraagt.

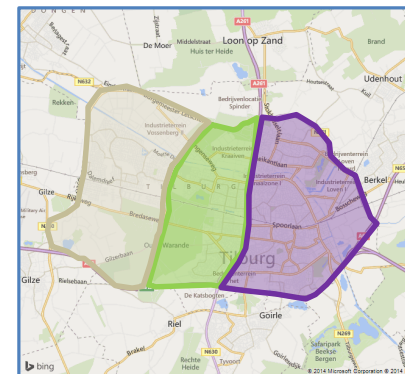
⁸ Gemiddeld leasewagenbezit 7,5%. Deze auto's staan niet bij de bezitters in het gebied geregistreerd maar bij de –doorgaans- buiten het gebied gevestigde leasemaatschappij.

Uitkomst interne marktvraag motorbrandstoffen

In onderstaande grafische weergaves is de interne marktvraag naar motorbrandstoffen binnen de segmenten consumenten-retail en klein zakelijk transport in de onderscheiden deelmarkten weergegeven.

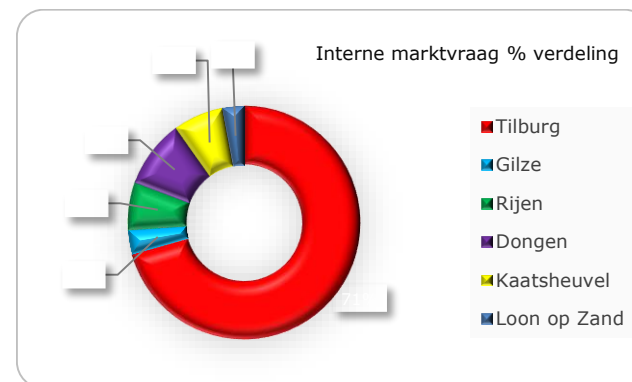
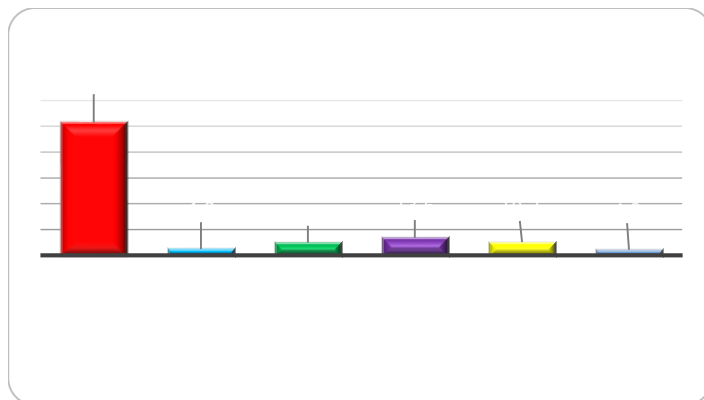
Zoals te verwachten, vormt de stad Tilburg veruit de belangrijkste deelmarkt binnen de gedefinieerde regio. De totale jaarlijkse interne marktvraag in Tilburg van circa 102,7 miljoen liter, is vanwege de ligging van de beoogde nieuwe locaties, nader onderverdeeld over drie deelgebieden⁹:

Deelgebied	Afscheiding door:	Volumevraag/jaar (miljoen liters)	Aandel totaal volume
Tilburg West (Reeshof)	NWT en Burg. Baron v.V.t.V.weg	22,6M	22%
Tilburg Midden	Burg. Baron v.V.t.V.weg en Ringbaan West/Midden Brabantweg	29,4M	29%
Tilburg Oost	Ringbaan West/Midden Brabantweg en N261/A65	50,7M	49%



11

In BIJLAGE 4 is deze interne marktvraag nader gedetailleerd naar brandstofsoort.



9

Voor een dynamische markt als de motorbrandstoffenmarkt kan een dergelijke indeling als enigszins kunstmatig worden beschouwd. Zoals vermeld in par. 1.1 zijn consumenten met name op basis van de factor 'prijs' bereid om significante extra afstanden af te leggen. De stadsdelen 'West', 'Midden' en 'Oost' Tilburg kunnen om die reden dan ook niet als zelfstandige deelmarkten worden beschouwd. Dit geldt met name voor de aangegeven delen Tilburg Midden en Tilburg Oost. Tilburg West (Reeshof) heeft in ruimtelijk opzicht tot op zekere hoogte wel een zelfstandig karakter.

Toe- en afvloeiingseffecten

Bij de berekende interne marktvraag is geen rekening gehouden met toe- en afvloeiingseffecten¹⁰. Deze effecten zijn alleen nauwkeurig te bepalen op basis van gedetailleerd koopstromenonderzoek. Een dergelijk onderzoek valt buiten de scope van het onderhavige onderzoek. Wel kunnen ten aanzien van de toe- en afvloeiingseffecten de volgende, meer algemene kanttekeningen worden geplaatst:

Afvloeiing: In zijn algemeenheid wordt voor marktgebieden die op korte afstand van het hoofdwegennet liggen gerekend met een generieke afvloeiing naar het hoofdwegennet van circa 30%¹¹. Dit is inclusief het reguliere in het buitenland afgelegde (vakantie)verkeer (circa 14%).

Toevloeiing: Toevloeiingseffecten naar het gebied bestaan voor een belangrijk deel uit getankt volume van vaste bezoekers 'van buiten' aan het gebied. Hierbij moet met name worden gedacht aan werknemers en leveranciers van in het gebied gevestigde bedrijven, bezoekers van in het gebied gelegen publiekslocaties e.d..

Voor de onderhavige regio zijn in dit verband relevant:

- De grootschalige bedrijventerreinen rond Tilburg, in het bijzonder aan de noord- en oostzijde van de stad.
- De aanwezigheid van diverse kantorenlocaties in het centrum van Tilburg, in het bijzonder in en rond het stationsgebied.
- Het attractiepark de Efteling in Kaatsheuvel (zie hieronder).
- De vliegbasis Gilze-Rijen.
- Diverse kleinschalige bedrijventerreinen, onder andere aan de oostzijde van Rijen en de zuidzijde van Dongen.
- De regionale functie van het kernwinkelgebied van Tilburg.

Verwacht mag worden dat met name door werkgelegenheidseffecten voor de stad Tilburg sprake is van een substantieel netto toevloeiingseffect.

Toevloeiingseffect Efteling

De Efteling genereert op jaarbasis ruim 4 miljoen bezoekers en heeft een groei doelstelling van 5 miljoen bezoekers in 2020. Op basis van het Goudappel-Coffeng-onderzoek (zie par. 1.1) vormt het aandeel op de Efteling georiënteerde verkeer minder dan 1% van het totale verkeersaanbod op de NWT. De Efteling lijkt daarmee een verwaarloosbare invloed op de marktvraag naar motorbrandstoffen in het gedefinieerde marktgebied te hebben.



¹⁰ Onder de toevloeiingseffecten wordt verstaan de volumevraag van consumenten buiten het gebied die binnen het gebied tanken. Bij afvloeiing gaat het om het omgekeerde effect. Beide effecten zijn alleen goed te bepalen op basis van gedetailleerd consumenten en koopstromenonderzoek.

¹¹ Vergelijkbaar Toolbox benzinemarkt (ministerie EL&I).

Toekomstverwachtingen marktvraag motorbrandstoffen

De verwachting is dat de vraagzijde van de Nederlandse motorbrandstoffenmarkt de komende jaren in het teken zal staan van de volgende tendensen¹²:

- **afnemende retailvraag naar motorbrandstoffen** door:

- (i) zuiniger voertuigenpark;
- (ii) veranderingen in de mobiliteitsbehoefte van de consument (invloed van onder meer 'het Nieuwe Werken');
- (iii) toename van het aantal hybride en *Full Electric* auto's, waaronder ook auto's met een brandstofcel (fuelcell) gevoed door waterstof (H₂)

- **toenemende diversificatie van de 'energie-mix'.**

Naast de drie klassieke motorbrandstoffen wordt een toenemende vraag verwacht naar alternatieve brandstoffen voor traditionele verbrandingsmotoren (ICE¹³). Het gaat dan in het bijzonder om:

ICE - vloeibaar : bio-ethanol (E10; E85), bio-diesel en GTL¹⁴

ICE – gas : aardgas (en groengas) zowel voor consumentenmarkt (CNG¹⁵) als ten behoeve van vrachtvervoer (LNG¹⁶).



¹² Vergelijkbaar: Rabobank Outlook Motorbrandstoffenmarkt (juni 2014) (www.rabobankcijfersentrends.nl)

¹³ ICE: *Internal Combustion Engine*, ofwel de traditionele verbrandingsmotor.

¹⁴ GTL: Gas-To-Liquid: Synthetische diesel uit aardgas. Anders dan bij LNG kan deze brandstof rechtstreeks en zonder motorische aanpassingen in een dieselmotor worden gebruikt. Het gebruik resulteert in stillere en schonere dieselwagens. Hierbij moet worden opgemerkt dat de bio-brandstoffen vanwege de verdringingseffecten met de voedselketen en de praktische bezwaren ten aanzien van biodiesel (met name in de winter) niet onomstreden zijn.

¹⁵ CNG: *Compressed Natural Gas* (onder druk samengeperst aardgas of groengas)

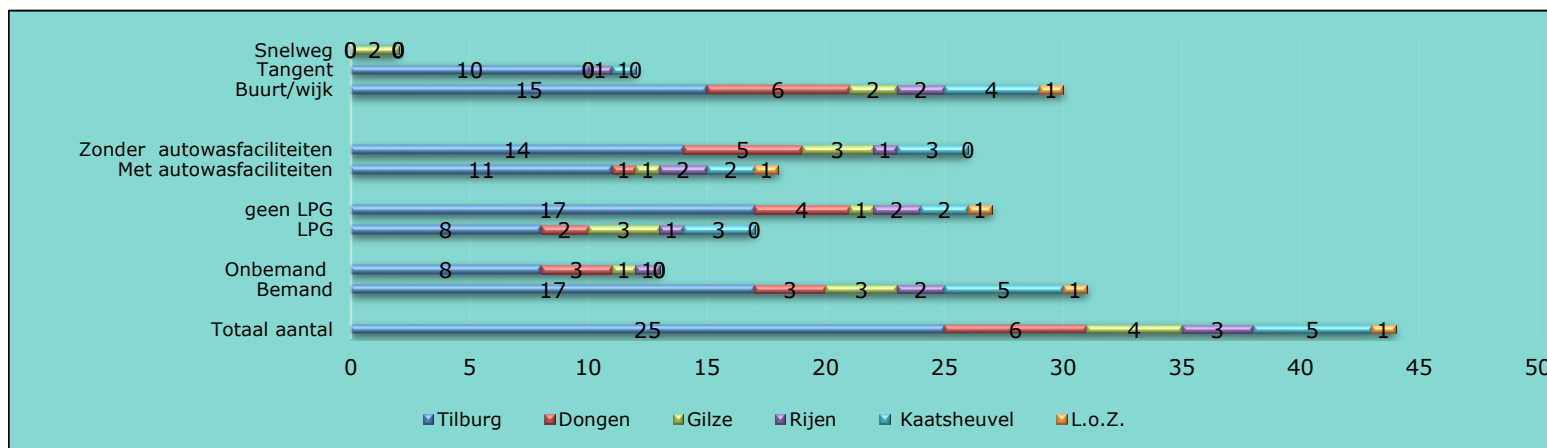
¹⁶ LNG: *Liquid Natural Gas* (onder druk en lage temperatuur vloeibaar gemaakt aardgas).

- Aanbod tankstations

In onderstaand overzicht is een inventarisatie opgenomen van de binnen de gedefinieerde deelmarkten aanwezige tankstations. De aanwezige tankstations zijn uitgesplitst naar:

- exploitatievorm (bemand/onbemand)
- aanwezigheid van LPG
- aanwezigheid van autowasvoorzieningen
- type (buurt/wijk; tangent; snelweg).

Aanbodstructuur tankstations



14

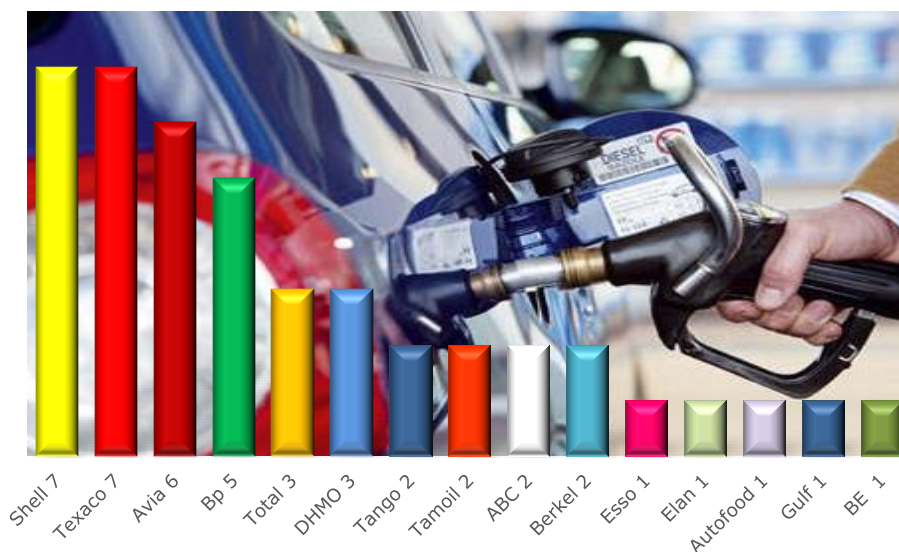
Kaartbeelden met de ruimtelijke spreiding over de verschillende deelmarkten zijn opgenomen als BIJLAGE 5

Kanttekeningen bij de aanbodstructuur:

- In zijn algemeenheid is sprake van een goed gedifferentieerde aanbodstructuur. Met uitzondering van de deelmarkt Kaatsheuvel komt het aandeel onbemande tankstations redelijk overeen met het landelijk gemiddelde van ruim 30%.
- Binnen de stad Tilburg is sprake van een onevenwichtige ruimtelijke verdeling van de aanbodstructuur. In het westelijk deel zijn slechts twee tankstations aanwezig terwijl in het oostelijk deel 15 tankstations aanwezig zijn. Binnen de andere deelmarkten kent de aanbodstructuur wel een goede ruimtelijke spreiding.

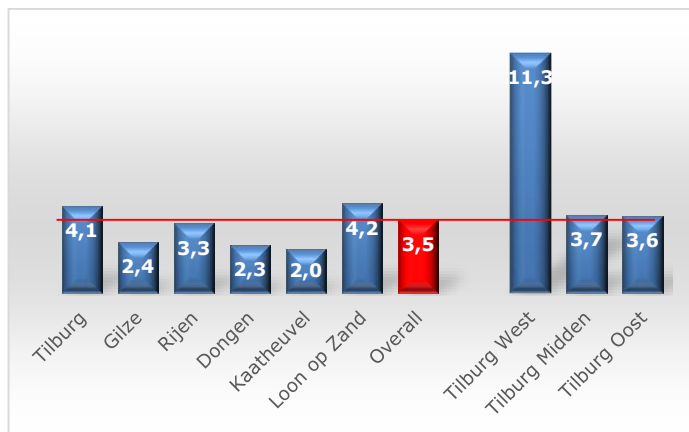
- In onderstaande grafiek is de verdeling naar merk aangegeven van de in het gehele gebied aanwezige tankstations. Het gaat hierbij uitsluitend om 'de vlag' waaronder het tankstation wordt geëxploiteerd. Er is niet gekeken naar de onderliggende eigendoms- of zeggenschapsrelaties. Op basis van deze verdeling mag worden geconcludeerd dat: (i) met 15 verschillende merken sprake is van een gezonde marktverdeling en (ii) geen van de partijen -althans in kwantitatief opzicht- een dominante marktpositie heeft. De ruime merken spreiding is een indicatie dat binnen het gebied sprake is van voldoende marktwerking.
- Het beeld van een goede marktwerking wordt bevestigd door de intensiteit van de prijsconcurrentie in het gebied. Het gemiddelde kortingsniveau 'af pomp' bedraagt € 0,06 tot € 0,010 /liter ten opzichte van de gemiddelde landelijke adviesprijzen. Daarbij is de prijsconcurrentie in het oostelijk deel van Tilburg het sterkst.¹⁷

Verdeling totale aanbod naar 'vlag'

¹⁷www.brandstofzoeker.nl en www.athloncarlease.nl

- Vraag-aanbodverhoudingen | marktruimte
Getalsmatig

In onderstaand overzicht is de getalsmatige vraag-aanbod verhouding weergegeven, uitgedrukt in de volumeomzet (miljoen liters per jaar) per tankstation dat in het betreffende gebied aanwezig is. Het betreft hier de totale interne volumevraag naar motorbrandstoffen, inclusief LPG. Aan de aanbodzijde zijn de twee snelweglocaties langs de A58 buiten beschouwing gelaten omdat deze naar verwachting maar een ondergeschikte plaatselijke verzorgingsfunctie vervullen.



Uit dit overzicht valt op dat:

- De vraag/aanbod verhouding in Tilburg-West disproportioneel ruim is. Ten opzichte van de twee andere delen van Tilburg is in Tilburg West de vraag/aanbod-verhouding een factor drie hoger. Mede in relatie tot de vastgestelde matige ruimtelijke spreiding van het aanbod in dit gebied, betekent dit:
 - dat de inwoners van Tilburg West aanzienlijk beperktere mogelijkheden hebben bij de keuze voor een (vaste) tanklocatie;
 - de keuze voor een andere dan de twee bestaande aanbieders kan resulteren in extra afgelegde autokilometers met navenante belasting voor het milieu;
 - een risico op beperktere marktwerking binnen het gebied.
- Binnen met name Gilze, Dongen en Kaatsheuvel sprake is van een relatief hoog aantal tankstations in relatie tot de interne marktvraag.

Marktruimte (consumenten retailmarkt)

Bovenstaande getalsmatige verhoudingen geven slechts een beperkt inzicht in de kwantitatieve marktruimte binnen de onderscheiden deelmarkten. Deze marktruimte kan als volgt worden gedefinieerd: **Marktruimte = Marktvraag minus Marktclaim**

Het bestaande aanbod vertegenwoordigt de actuele marktclaim. De marktclaim kan worden gekwantificeerd door de toekenning van een geobjectieerde standaard-doorzet (liters) gedifferentieerd naar aard en type van de aanwezige tankstations. Voor deze geobjectieerde standaard-volumedoorzet is gebruik gemaakt van de methodiek opgenomen in de 'Taxatiewijzer Motorbrandstofverkooppunten 2013' (WOZ-taxaties) en onderscheid gemaakt naar de categorieën:



Type	Standaard volume doorzet (M./lt./jaar.)
Buurt bemand	2,5
Buurt onbemand	2,95
Tangent bemand	6
Tangent onbemand	7,4

* Voor de kwantitatieve analyse zijn de twee snelweglocaties langs de A58 zijn daarbij om eerder genoemde reden buiten beschouwing gelaten.

Uitkomsten marktruimte voor de deelmarkten:

Op basis van de aanwezige tankstations is voor de verschillende deelmarkten onderstaande marktclaim en marktruimte berekend.

	Dongen	Gilze	Rijen	Kaatsheuvel	L.o.Z.	Tilburg O	Tilburg M	Tilburg W	Tilburg
Buurt Bemand	7,5	2,5	5	10	2,5	12,5	10	0	22,5
Buurt onbemand	8,85	2,95	0	0	0	8,85	5,9	2,95	17,7
Tangent bemand	0	0	0	6	0	30	12	6	48
Tangent onbemand	0	0	7,4	0	0	14,8	0	0	14,8
Marktclaim	16,35	5,45	12,4	16	2,5	66,15	27,9	8,95	103
Interne marktvraag	13,6	4,8	9,8	10,2	4,2	50,7	29,4	22,6	102,6
Δ in M. ltr./jaar (marktruimte in ltr.)	-2,75	-0,65	-2,6	-5,8	1,7	-15,45	1,5	13,65	-0,4
Δ % marktvraag (marktruimte in %)	-20%	-14%	-27%	-57%	40%	-30%	5%	60%	0%

Uit bovenstaand overzicht kan het volgende worden afgeleid:

Tilburg:

- Binnen de drie onderscheiden delen van de stad Tilburg loopt de berekende marktruimte zeer uiteen: Het oostelijk deel neigt naar een overaanbod, in het gebied in en rond het centrum lijkt sprake van een redelijke balans, terwijl in Tilburg West sprake is van een forse kwantitatieve marktruimte¹⁸.
- De actuele marktclaim in Tilburg West bedraagt slechts 40% van de binnen het gebied berekende indicatieve marktvraag bedraagt. In absolute termen bestaat in dit gebied een marktruimte van ruim 13 miljoen liter per jaar. De marktruimte is met name aanwezig in het westelijke deel, specifiek in de wijken Dalem (Noord en Zuid) en Tuindorp-de Kievit. Deze marktruimte komt overeen met de standaard volumeomzet van tenminste twee bemande tangent-tankstations. Ook bij uitbreiding van het aanbod met de locatie Dalem blijft daarmee in het gebied Tilburg West sprake van een ruime vraag-aanbod verhouding.
- Gelet op de ruimtelijke spreiding van het aanbod in Tilburg West en de kooppreferenties van consumenten (zie paragraaf 2.1) is in de wijken Dalem (Noord en Zuid) en Tuindorp-de Kievit ook in kwalitatief opzicht sprake van een niet goed op de marktvraag aansluitend aanbod. Het oostelijk en het centrumdeel van Tilburg West worden adequaat bediend door de locaties aan de Burgemeester V.t.V.weg respectievelijk Huibevendreef. Deze locaties voldoen echter niet aan het 'nabijheids'-en het 'route'-criterium voor de inwoners van de voornoemde wijken in het westelijk deel.
- Gezien het grote aandeel vanuit Tilburg afkomstige personenauto's (ruim 80% in rijrichting langs 'locatie Vossenbergh') en de evenwichtige markverhouding binnen Tilburg op stadsniveau lijkt er binnen Tilburg Noord/Vossenbergh geen zelfstandige, aan de consumenten retailmarkt gerelateerde marktruimte te bestaan. Anderzijds heeft een uitbreiding van het aanbod gezien de bestaande vraag-aanbod verhoudingen en de afstand naar de lokale markt, naar verwachting geen noemenswaardig negatief effect op de omzet van de bestaande tankstations binnen Tilburg. Het effect van een uitbreiding van het aanbod met locatie Vossenbergh op de vraag-aanbodverhoudingen in de retailmarkt van Tilburg zal naar verwachting grotendeels verwateren.

18

Omliggende kernen:

- Met uitzondering van de kleine kern Loon op Zand is binnen de deelmarkten rond de NWT sprake van een duidelijk overaanbod aan tankstations. Deze is het grootst in de kern Kaatsheuvel. Bij verwachtte afname van de toekomstige vraag naar motorbrandstoffen neemt deze overcapaciteit verder toe.
- Gezien de herkomst en bestemming van het op de NWT aanwezige personenverkeer is aannemelijk dat op regionaal niveau een uitbreiding van het aanbod door de locaties Dalem en Vossenbergh, alleen op de brandstoffenmarkt in Dongen een merkbaar effect kan hebben. Dit effect zal naar verwachting sterker zijn door de locatie Vossenbergh dan door de locatie Dalem. Gerelateerd aan het aantal aan Dongen gerelateerde voertuigbewegingen langs de locatie Dalem (circa 1.800 mtv./etm.) respectievelijk locatie Vossenbergh (3.500 mtv./etm.) bedraagt het volume-effect naar schatting 400.000 liter/jaar voor de locatie Dongen en 1,1 miljoen liter/jaar voor de locatie Vossenbergh¹⁹. Dit correspondeert met 3% respectievelijk 8% van de totale Dongense consumentenmarkt gerelateerde volumevraag. Het effect van beide nieuwe locaties is daarmee naar verwachting vrij gering.

¹⁸ Hierbij moet worden opgemerkt dat hierbij geen rekening is gehouden met een mogelijk netto positief toevloeiingseffect voor de stad Tilburg.

¹⁹ Hierbij is gerekend met een volume-quotiënt (getankt volume per passerende personenauto) van 0,6 locatie Dalem respectievelijk 0,85 (locatie Vossenbergh). De locatie Vossenbergh sluit naar verwachting beter aan bij de kooppreferenties van de Dongense consument (nabijheid) wat zich vertaalt in een hoger volume-quotiënt.

Conclusies:

- De in Dalem en Tuindorp-de Kievit aanwezige marktruimte in de retail-consumentenmarkt wordt noch op regionaal noch op stadsniveau gedeeld en heeft daarmee een ruimtelijk opzicht een duidelijk afgeperkt karakter. Anderzijds valt deze marktruimte, vanwege de aankooppreferenties van consumenten, niet weg tegen het overaanbod in de omliggende kernen en tegen de redelijk gebalanceerde marktsituatie op stadsniveau in Tilburg.
- De voorgenomen initiatieven voor twee nieuwe tankstations versterken de situatie van overaanbod in de kern Dongen. Dit effect is, zeker voor de locatie Dalem, echter naar verwachting vrij beperkt.

- Marktruimte CRT-markt (Vossenberg I en II)

In het gebied tussen het Wilhelminakanaal en de NWT zijn de grootschalige (ruim 300 ha.) industrieterreinen Vossenberg I en II gesitueerd. De sectoren 'transport & logistiek' en industriële productie (Fuji, Coca Cola) bepalen hier het beeld. Vossenberg kent een uitstekende bereikbaarheid, zowel over de weg (mede door de NWT) als over het water dankzij de nieuwe containerterminal aan het Wilhelminakanaal.

CRT-markt: Binnen Vossenberg I en II zijn thans geen openbare tankstations aanwezig, ook niet specifiek gericht op de CRT-markt. Mogelijk zijn er bij een aantal van de daar gevestigde bedrijven wel 'eigen gebruik'-pompen aanwezig. Daarnaast is echter geen onderzoek gedaan.

Gezien het grote aantal verkeersbewegingen van vrachtvoertuigen van en naar Vossenberg I en II (circa 2.500 per etmaal op de NWT) is sprake van een forse potentiële vraag vanuit de CRT-markt in dit gebied. In paragraaf 1.1 is aangegeven dat vanwege het hoge aandeel contractvolume de volumevraag in de CRT-markt, meer ondernemers- dan locatiegebonden is.

Naast het traditionele dieselvolumen is in de CRT-markt een (sterk) groeiende vraag naar LNG. Hiervoor zijn momenteel in het gebied geen voorzieningen aanwezig.



2.3 Conclusies

- ❖ Aan de westzijde van Tilburg is in kwantitatief opzicht sprake van een duidelijk onderaanbod in op de consumenten-retailmarkt georiënteerde tankvoorzieningen. De bestaande voorzieningen in dit gebied sluiten in ruimtelijk opzicht onvoldoende aan bij de wensen van de consumenten woonachtig in de wijken Dalem (Noord en Zuid) en Tuindorp-de Kievit.
- ❖ Op stadsniveau is binnen Tilburg sprake van een redelijke balans tussen vraag en aanbod. Voor het oostelijk deel van de stad lijkt sprake van een licht overaanbod.
- ❖ In de kernen rond de NWT (Gilze, Rijen, Dongen, Kaatsheuvel en Loon op Zand) is sprake van een duidelijk overaanbod aan tankstations. Uitgaande van de verwachte toekomstige afname van de vraag naar motorbrandstoffen neemt deze negatieve marktruimte in de toekomst waarschijnlijk steeds verder toe.
- ❖ De marktsituatie in Tilburg West staat in ruimtelijk opzicht min of meer op zichzelf en wijkt nadrukkelijk af van de situatie op stad- en regionaal niveau. Daarbij kan, gelet op de aankooppreferenties van de consument, de op stads- respectievelijk regionaal niveau aanwezige aanbodstructuur niet worden aangemerkt als een adequate voorzieningen voor de consumenten in Tilburg West.
- ❖ Gezien de vraag-aanbodverhoudingen op stadsniveau is er geen aanleiding om te concluderen dat binnen Tilburg Noord sprake is van een marktruimte in de consumenten-retailmarkt. Anderzijds heeft een uitbreiding van het aanbod met de locatie naar verwachting geen noemenswaardig effect op de omzetten en het verdienpotentieel van de bestaande tankstations binnen Tilburg.
- ❖ De voorgenomen initiatieven voor twee nieuwe tankstations versterken de situatie van overaanbod in de kern Dongen. Dit effect is, zeker voor de locatie Dalem, echter naar verwachting beperkt van omvang.
- ❖ Vanwege het relatief geringe verkeersaanbod op de NWT dat is gerelateerd aan de kernen Gilze en Rijen valt niet te verwachten het nieuwe tankstations langs de NWT een significante invloed zullen hebben op het tankgedrag van de consumenten in deze deelmarkten. Dit geldt in nog sterkere mate voor de kernen Kaatsheuvel en Loon op Zand. De bestaande situatie van overaanbod in de meeste van deze kernen zal naar verwachting dan ook niet worden noemenswaardig toenemen door één of twee nieuwe tankstations langs de NWT.
- ❖ Binnen de brandstoffenmarkt in Tilburg (stadsniveau) alsmede in de onderzochte kernen is sprake van een gezonde marktverdeling en geen van de marktpartijen heeft een dominante marktpositie. Ook de mate van prijsconcurrentie in het gebied is een indicatie dat sprake is van voldoende marktwerking.
- ❖ Het marktgebied in het noordelijk deel van Tilburg, binnen het industrieterreinen Vossenbergh I en II, wordt gedomineerd door de grootschalige bedrijventerreinen en kent een sterke nadruk op de CRT-markt en veel minder op de retailmarkt. Binnen dit gebied is een duidelijke marktruimte aanwezig voor een nadrukkelijk op het CRT-segment georiënteerde tankfaciliteit. Specifieke marktruimte is aanwezig voor de sterk in opkomst zijnde alternatieve truck-brandstof LNG.

3. 'Beschikbare' en 'Geschikte' ruimte

Op basis van de systematiek van 'de Ladder' dienen, na een bevestigend antwoord op vraag of sprake is van een regionaal afgestemde marktruimte, de volgende vragen aan bod te komen (trede 2):

- Zijn er in het gebied locaties met de bestemming 'tankstation' die nog niet zijn gerealiseerd dan wel kan door herbestemming op vergelijkbare wijze de marktruimte kunnen invullen? [Vraag naar: 'de beschikbare ruimte'].
- Wat zijn de knelpunten bij voor de (financiële) haalbaarheid om de beschikbare ruimte (locaties) te benutten? [Vraag naar 'de geschikte ruimte'].

Onderzoek naar trede 2 valt in principe buiten de scope van de verstrekte opdracht, maar aansluitend bij de conclusies over de marktruimte van hoofdstuk 1 wordt nagegaan of er sprake is van daarbij passende, 'onbenutte' ruimte voor een tankstation en –als dat niet het geval is- of er geschikte alternatieven voor de voorgenumen locaties aanwezig zijn.

3.1 'Beschikbare ruimte': Alternatieven

De vraag naar de beschikbare ruimte heeft betrekking op de potentiële ontwikkelingslocaties die aansluiten bij de geconstateerde marktruimte. Het kan daarbij zowel gaan om vrije beschikbare ruimte als om ruimte die via intensivering, herontwikkeling of transformatie beschikbaar kan worden gemaakt. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt naar de twee specifieke deelgebieden waarvoor de marktruimte specifiek aanwezig is:

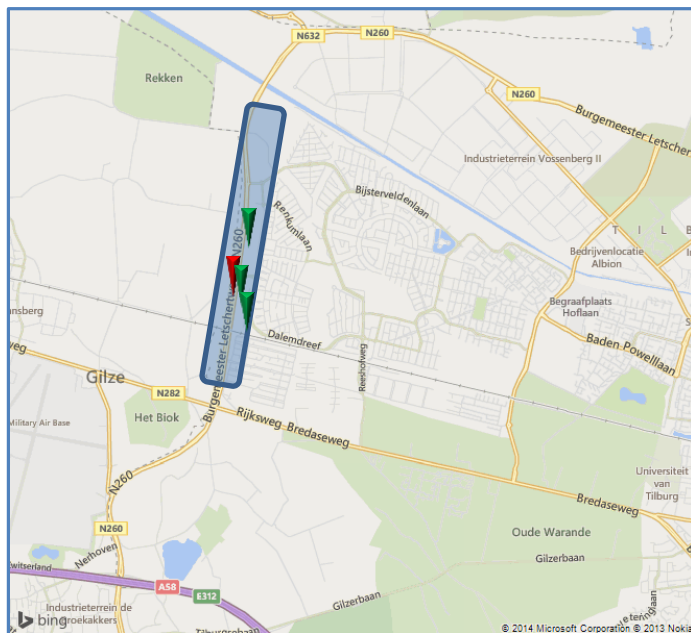
- i. Het westelijk deel van Tilburg West.
- ii. Bedrijventerrein Vossenbergh I en II.

- **Beschikbare ruimte Dalem / Tuindorp-de Kievit**

Om in aanmerking te kunnen komen als locatie voor een op de retailmarkt van de wijken Dalem en Tuindorp-de Kievit gericht tankstation, dient deze ten minste aan de volgende eisen te voldoen:

- Goede bereikbaarheid vanuit de genoemde wijken, zowel ingaand als uitgaand met de mogelijkheid van doelgericht locatiebezoek (wijk/buurt verzorgingsfunctie).
- Directe aansluiting op of in directe nabijheid van de NWT (functie voor woon-werk verkeer), bij voorkeur uitgaand in combinatie met een goede zichtbaarheid vanaf de NWT.
- Voldoende afstand tot de omliggende bebouwing ter vermijding van geluidsoverlast en/of visuele hinder.
- Kavelgrootte van 3.000 tot 5.000 m² ten behoeve van de realisatie van een *full service* programma inclusief gediversifieerd aanbod aan autowasfaciliteiten.

Op basis van bovengenoemde criteria kan het zoekgebied voor een mogelijke ontwikkelingslocatie worden afgeperkt tot een smalle strook ten oosten van de NWT en verder gelegen ten zuiden van het Wilhelminakanal en ten noorden van de Bredaseweg (zie onderstaand kaartbeeld). De beoogde nieuwe locatie ligt in deze strook en is gesitueerd tussen het sportcomplex en de aansluiting Dalemndreef Zuid[]. De beoogde in-, en uitrit van de locatie bevinden zich aan de NWT.



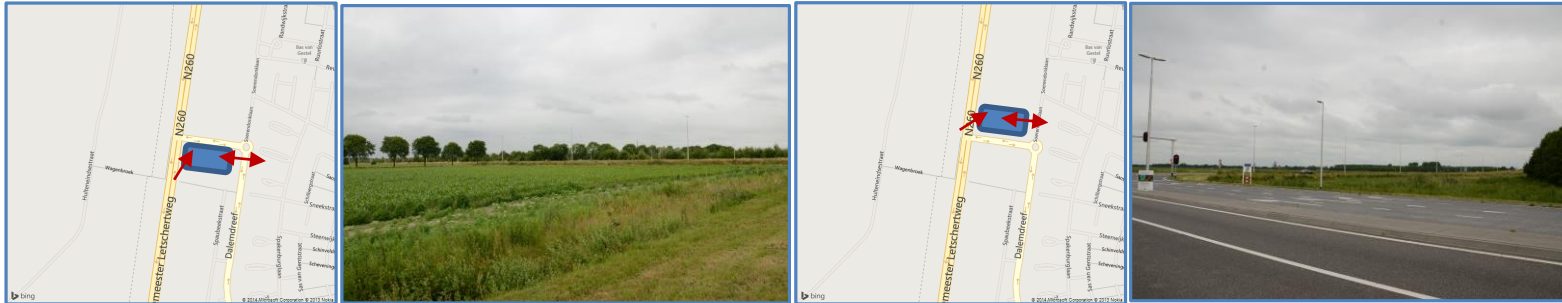
Binnen het aangegeven zoekgebied zijn geen locaties die reeds zijn bestemd tot tankstation of een dergelijk grondgebruik op basis van het bestemmingsplan anderszins mogelijk maken (geen planvoorraad).

Naar het oordeel van BZO Tankstations zijn er in het zoekgebied wel drie mogelijke alternatieven  voor de voorgenoemen nieuwe locatie. Voor alle drie de alternatieven is –net als bij de voorgenoemen 'locatie Dalem'– een wijziging van het bestemmingsplan nodig.

NWT/Dalemdreef-Spaubeekpad: aan de zuidzijde van de aansluiting Dalemdreef/NWT en direct ten noorden van de sportvelden met mogelijkheid tot directe aansluiting op de Dalemdreef via Spaubeekpad en het (geïmproviseerde, onverharde) parkeerterrein bij de sportvelden. Belangrijkste voordeel is dat deze locatie op die wijze niet alleen via de NWT toegankelijk is maar ook direct vanuit de wijk toegankelijk kan worden gemaakt.



- Dalemdreef/NWT Zuidzijde | Noordzijde: Locatie ten zuiden van de aansluiting tussen de Dalemdreef en de NWT en parallel aan de verbindingsweg Dalemdreef. Entree via de NWT (combinatie met rechts-af strook voor het stoplicht) en uitrit in combinatie met extra inrit (voor wijkfunctie) via Dalemdreef. Retourverkeer naar NWT via rotonde Dalemdreef. Vergelijkbaar alternatief aan de noordzijde van de verbindingsweg maar dan met entree na kruispunt NWT Dalemdreef, uitrit en extra inrit via de Soerendonklaan.



23

- Bocht Dalemdreef / Spaubeekstraat:

Locatie met een (vrijwel) uitsluitend wijkverzorgende functie (geen aansluiting op de NWT). De locatie ligt betrekkelijk dicht op woningen van de achterliggende woonwijk.



- Beschikbare ruimte Tilburg Noord

De marktruimte binnen het industriegebied Vossenberg bestaat in hoofdzaak uit het CRT-segment en een daarop te oriënteren tanklocatie. Dergelijke tankstations zijn in de praktijk veelal onbemand. Hoewel in de CRT-markt in belangrijke mate sprake is van 'gestuurd volume' is een goede bereikbaarheid vanuit het gehele industriegebied alsmede een voldoende ruime locatie (manoeuvrerruimte) een belangrijke voorwaarde van een tanklocatie om de CRT-markt op Vossenberg goed te bedienen. Goede voorbeelden van moderne CRT-tankstations zijn het Shell-station op bedrijventerrein Prisma bij de A12 en het Texaco tankstation op bedrijventerrein Hessenpoort bij de A1 (zie hieronder). Op laatstgenoemde locatie is ook een LNG-afleverinstallatie ten behoeve van trucks aanwezig. Op beide locaties kan overigens ook door consumenten worden getankt.



LNG Hessenpoort



Planvoorraad: 'de Scheg' [!]:

Binnen het industrieterrein Vossenbergh is één locatie specifiek bestemd tot verkooppunt voor motorbrandstoffen en thans nog niet gerealiseerd (locatie 'de Scheg'). De locatie is gesitueerd ter hoogte van de rotonde Dongenseweg- Gesworenhoekseweg, in de directe nabijheid van de NWT.

De locatie 'de Scheg' zal worden ontsloten via de Dongenseweg en is daarmee alleen indirect, via een rotonde bereikbaar vanaf de NWT. Voor een op het vrachtverkeer georiënteerd tankstation is dat geen optimale situatie, zij het dat de Gesworenhoekseweg wel een belangrijke ontsluitingsroute voor Vossenbergh vormt. De locatie ligt op een rijafstand van slechts circa 2,5 KM van de beoogde locatie 'Tilburg Vossenbergh'.

Nadere inrichtingsdetails voor de locatie zijn niet bekend.

Realisatie van een tankstation op de locatie 'de Scheg'



Bestaand: Herontwikkeling Texaco Eindsestraat

Conform de systematiek van 'de Ladder' dient voor de beoordeling van de 'beschikbare ruimte' niet alleen naar de planvoorraad te worden gekeken maar ook naar locaties die bijvoorbeeld door externe oorzaken een 'probleemlocatie' zijn geworden maar waar door herstructurering wel 'ruimtwinst' kan worden geboekt. Het bestaande Texaco tankstation aan de Eindsestraat, dat grotendeels is 'droog gevallen' door de aanleg van de NWT maar pal naast de beoogde 'locatie Vossenbergh' ligt (aan de andere kant van het geluidsschermbank), zou hieraan mogelijk kunnen voldoen. Mogelijk kan de locatie toegankelijk worden gemaakt vanaf de NWT en worden vergroot door ontwikkeling van het tussen het tankstation en de NWT gelegen bosschape.

De eenzijdige bereikbaarheid (alleen voor verkeer in de richting van de A58) is zowel voor een aangepaste locatie Eindsestraat als de beoogde locatie Vossenbergh een belangrijk nadeel.



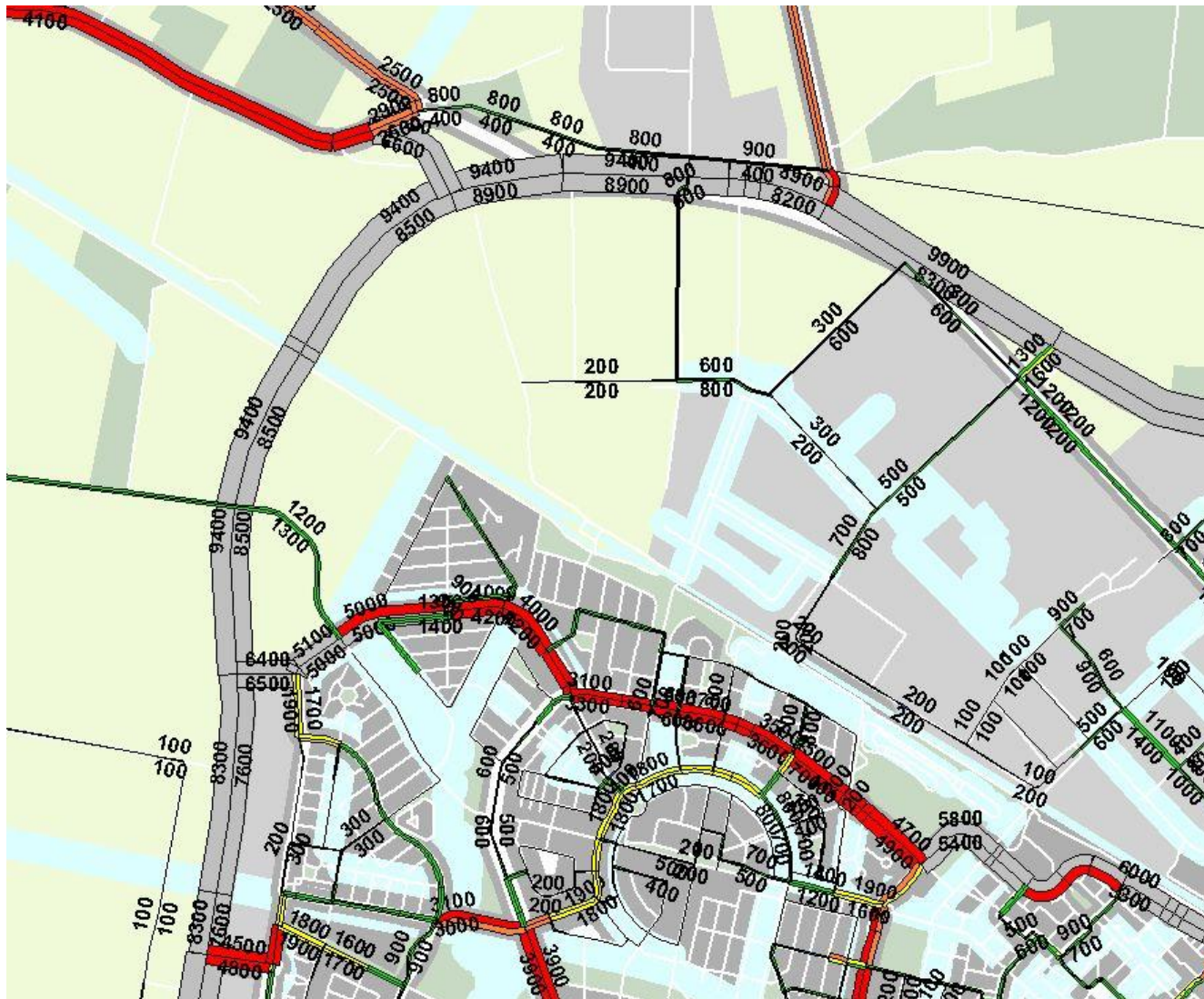
Texaco Eindsestraat met het bosje tussen het tankstation en de NWT dat mogelijk als uitbreiding kan dienen.

26

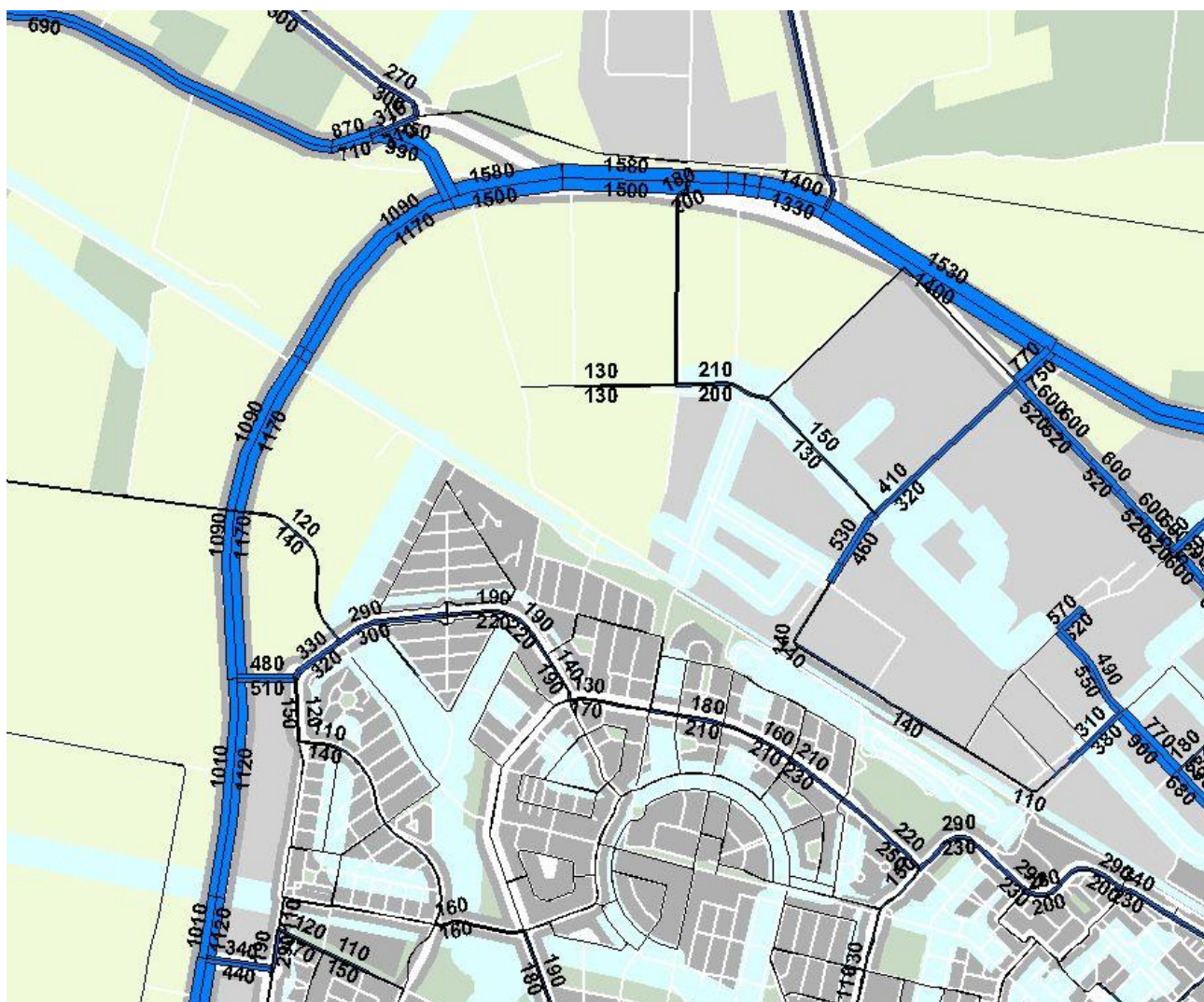
Conclusies

Op basis van bovenstaande inventarisatie kan worden geconcludeerd dat:

- Voor de 'locatie Dalem' andere locaties beschikbaar zijn die vanwege de mogelijkheid tot een directe verbinding met de woonwijken Dalem Noord en Zuid in kwalitatief opzicht beter lijken aan te sluiten bij de bestaande marktruimte. In alle gevallen is een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij de bestaande 'groen'-functie wordt gewijzigd, noodzakelijk om de gewenste tankvoorziening mogelijk te kunnen maken.
- In tegenstelling tot de 'locatie Dalem' zijn binnen het industriegebied Vossenbergh een tweetal locaties beschikbaar die zijn bestemd als verkooppunt voor motorbrandstoffen maar hetzij nog niet zijn gerealiseerd ('de Scheg'), hetzij mogelijk geschikt zijn te maken (Texaco Eindsestraat) om als alternatief te dienen voor de beoogde 'locatie Vossenbergh'.
- Bij een adequate invulling van tankstationlocatie 'de Scheg' zal de beschikbare marktruimte in met name het CRT-segment grotendeels zijn ingevuld.



auto per etmaal in 2012



vracht per etmaal in 2012

2012 etmaal

	Gilze	Rijen	Dongen	.oonOpZanc	Efteling	Kaatsheuvel	Tilburg	Rest	Totaal
Gilze	0	0	0	11	4	6	82	58	160
Rijen	0	0	0	11	15	4	292	25	346
Dongen	0	0	0	19	2	1	2410	787	3218
LoonOpZanc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Efteling	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaatsheuvel	0	0	0	1	0	0	271	22	294
Tilburg	0	0	0	79	18	30	2268	445	2840
Rest	0	0	0	16	3	3	1355	33	1410
Totaal	0	0	0	136	42	42	6679	1369	8268

	Gilze	Rijen	Dongen	.oonOpZanc	Efteling	Kaatsheuvel	Tilburg	Rest	Totaal
Gilze	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dongen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LoonOpZanc	10	12	25	0	0	1	113	48	209
Efteling	3	13	3	0	0	0	17	7	42
Kaatsheuvel	5	9	2	0	0	1	30	4	52
Tilburg	98	334	2860	0	0	341	2469	1880	7982
Rest	54	163	620	0	0	15	711	29	1592
Totaal	170	531	3511	0	0	358	3339	1968	9877

	Gilze	Rijen	Dongen	.oonOpZanc	Efteling	Kaatsheuvel	Tilburg	Rest	Totaal
Gilze	0	0	151	12	4	56	800	68	1092
Rijen	0	0	119	7	7	39	566	26	764
Dongen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LoonOpZanc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Efteling	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaatsheuvel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tilburg	0	25	1184	16	3	138	2196	134	3695
Rest	0	1	337	16	3	65	3392	34	3848
Totaal	0	26	1792	51	16	298	6954	262	9399

	Gilze	Rijen	Dongen	.oonOpZanc	Efteling	Kaatsheuvel	Tilburg	Rest	Totaal
Gilze	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijen	0	0	0	0	0	0	32	1	33
Dongen	156	99	0	0	0	0	1041	505	1802
LoonOpZanc	10	7	0	0	0	0	16	47	80
Efteling	3	6	0	0	0	0	3	7	19
Kaatsheuvel	45	33	0	0	0	0	106	93	278
Tilburg	988	559	0	0	0	0	2177	3620	7345
Rest	70	45	0	0	0	0	137	59	312
Totaal	1274	750	0	0	0	0	3512	4333	9869

2023 etmaal

	Gilze	Rijen	Dongen	.oonOpZanc	Efteling	Kaatsheuvel	Tilburg	Rest	Totaal
Gilze	0	0	0	15	10	7	103	70	206
Rijen	0	0	0	14	20	5	333	31	404
Dongen	0	0	0	22	2	2	3060	680	3765
LoonOpZanc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Efteling	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaatsheuvel	0	0	0	1	0	0	263	20	284
Tilburg	0	0	0	87	35	28	2361	451	2962
Rest	0	0	0	21	9	4	1683	35	1753
Totaal	0	0	0	159	78	46	7802	1288	9374

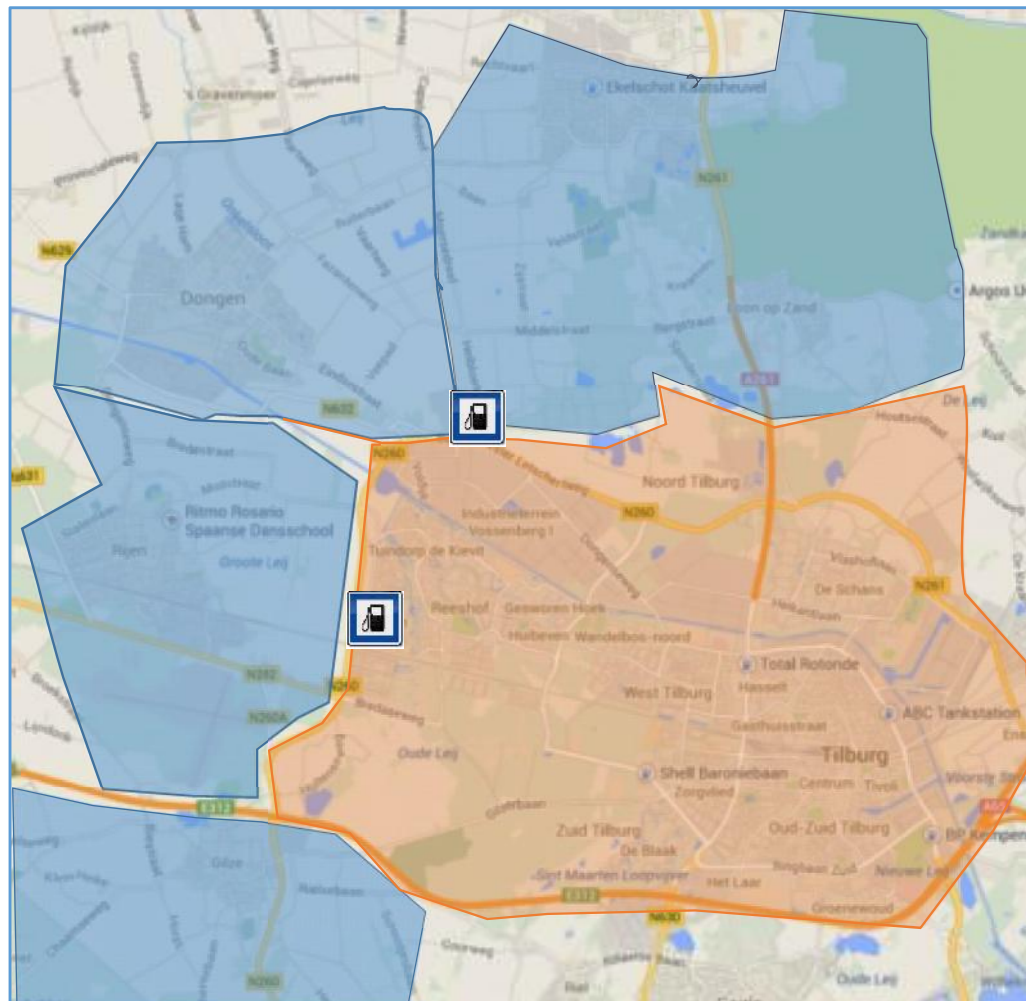
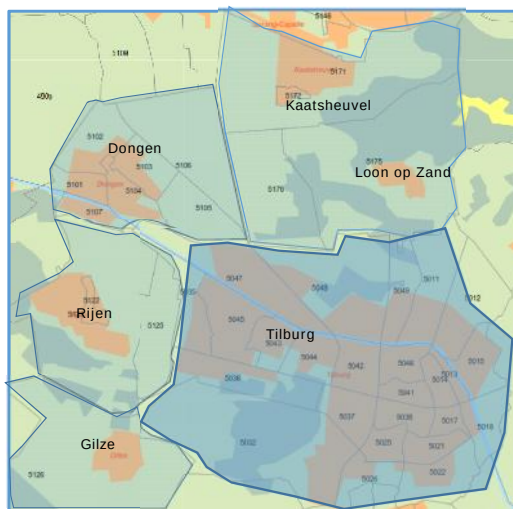
	Gilze	Rijen	Dongen	.oonOpZanc	Efteling	Kaatsheuvel	Tilburg	Rest	Totaal
Gilze	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dongen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LoonOpZanc	18	17	31	0	0	1	121	60	248
Efteling	9	23	5	0	0	0	36	16	88
Kaatsheuvel	7	12	3	0	0	1	29	6	58
Tilburg	122	362	3409	0	0	320	2417	2150	8782
Rest	94	196	831	0	0	18	730	40	1907
Totaal	250	610	4279	0	0	340	3332	2271	11083

	Gilze	Rijen	Dongen	.oonOpZanc	Efteling	Kaatsheuvel	Tilburg	Rest	Totaal
Gilze	0	1	340	18	11	85	1255	96	1804
Rijen	0	0	123	8	9	40	569	28	776
Dongen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LoonOpZanc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Efteling	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaatsheuvel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tilburg	0	35	1450	22	8	158	2435	159	4267
Rest	0	1	372	21	10	65	3816	33	4317
Totaal	0	37	2284	68	38	347	8075	316	11165

	Gilze	Rijen	Dongen	.oonOpZanc	Efteling	Kaatsheuvel	Tilburg	Rest	Totaal
Gilze	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rijen	1	0	0	0	0	0	41	1	43
Dongen	359	112	0	0	0	0	1320	529	2319
LoonOpZanc	18	8	0	0	0	0	22	59	107
Efteling	9	9	0	0	0	0	8	16	42
Kaatsheuvel	77	38	0	0	0	0	127	91	333
Tilburg	1452	574	0	0	0	0	2470	3870	8366
Rest	129	56	0	0	0	0	169	56	410
Totaal	2045	798	0	0	0	0	4157	4621	11620



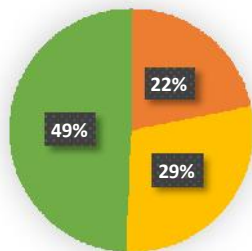
Interne marktvraag (naar PPC4 gebieden)



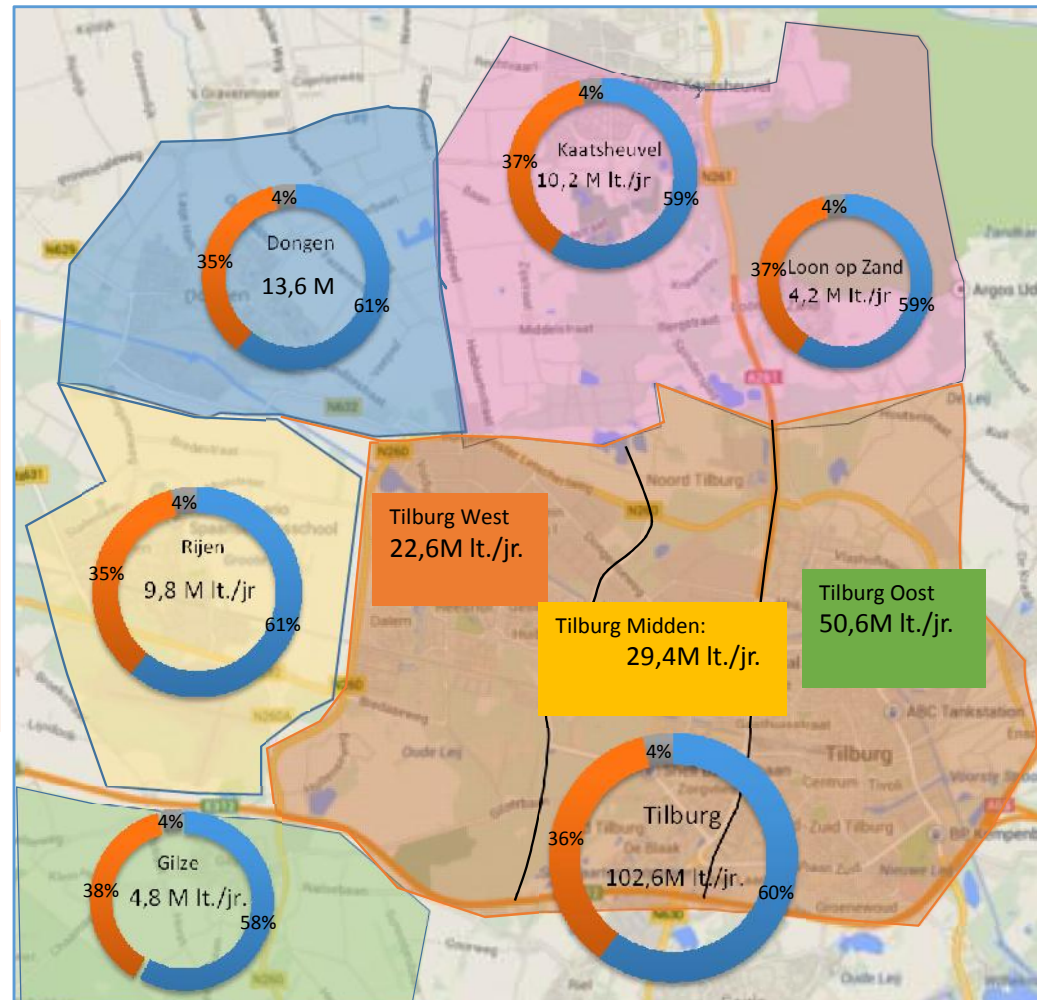
Interne marktvraag motorbrandstoffen

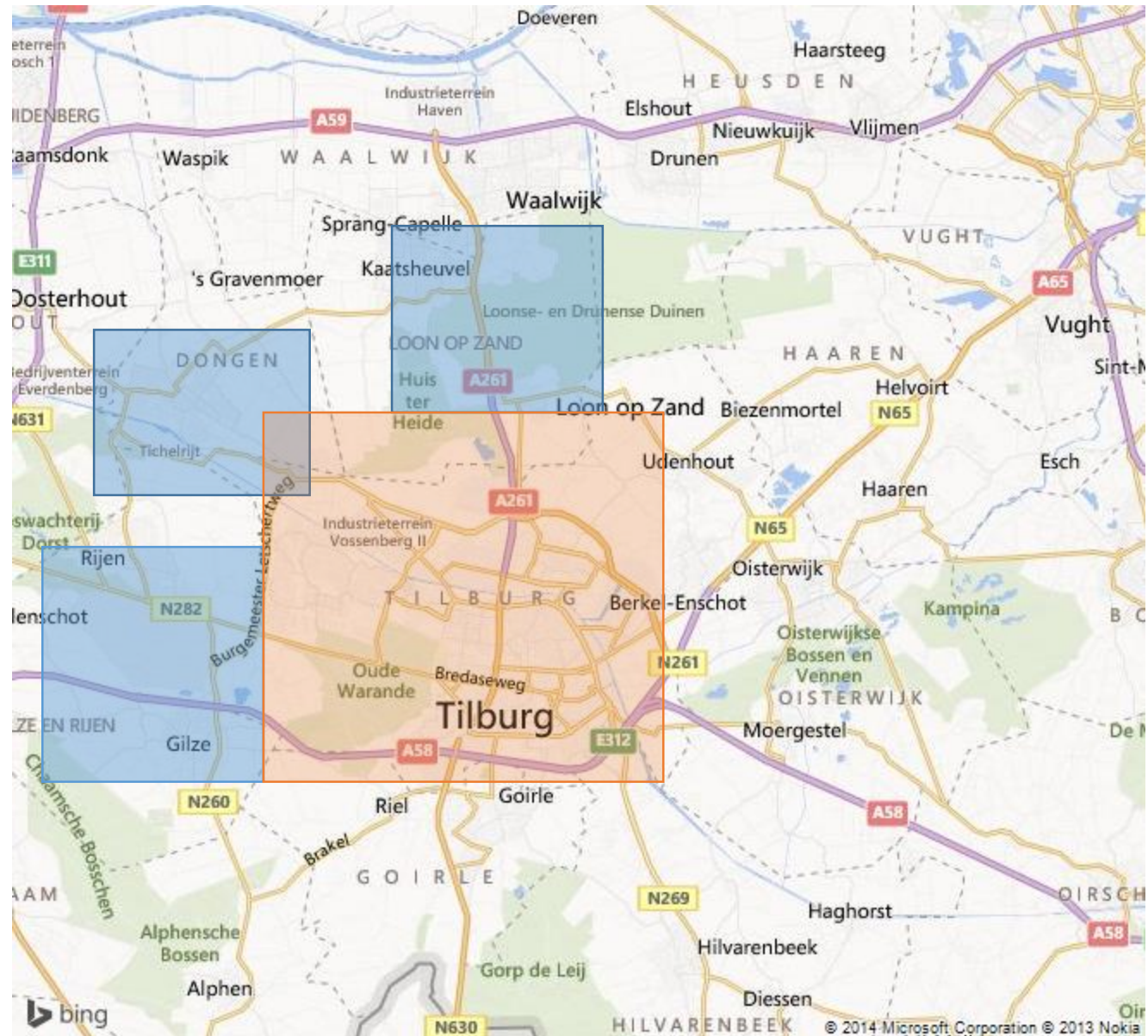
Onderverdeling marktvraag Tilburg

(West/Midden/Oost)
102,6 M lt./jr

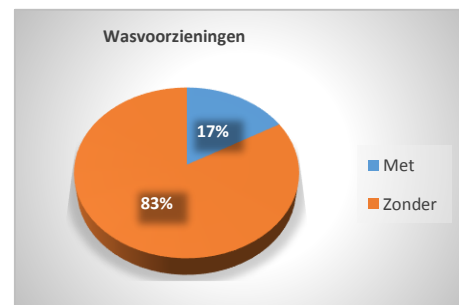
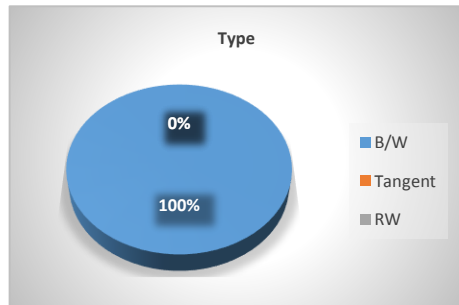
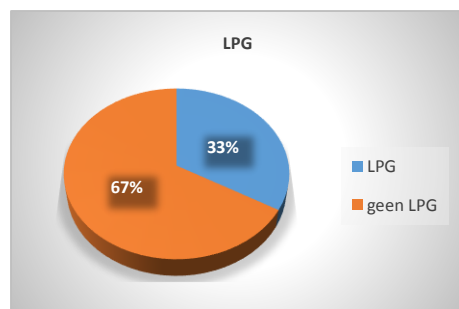
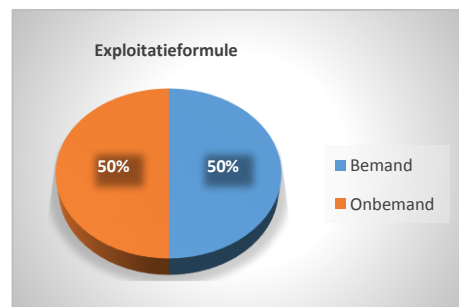


■ Tilburg West
■ Tilburg Midden
■ Tilburg Oost





	Adres	Merk	B/O	# OpsPI	LPG	CW	WB	Type
1	Eindsestraat 124	Texaco	O	5	Nee	Nee	Nee	W/B
2	De Slof 54	Tango	O	4	Nee	Ja	Ja	W/B
3	Steenstraat 18	Shell	B	6	Ja	Nee	Nee	W/B
4	Middellaan 14	BP	B	8	Ja	Nee	Nee	W/B
5	Bolkensteeg 4	Total	B	5	Nee	Nee	Nee	W/B
6	Tramstraat 66	Elan	O	2	Nee	Nee	Nee	W/B



Aanbodstructuur Dongen



Aanbodstructuur Dongen



1



2



3



4



5

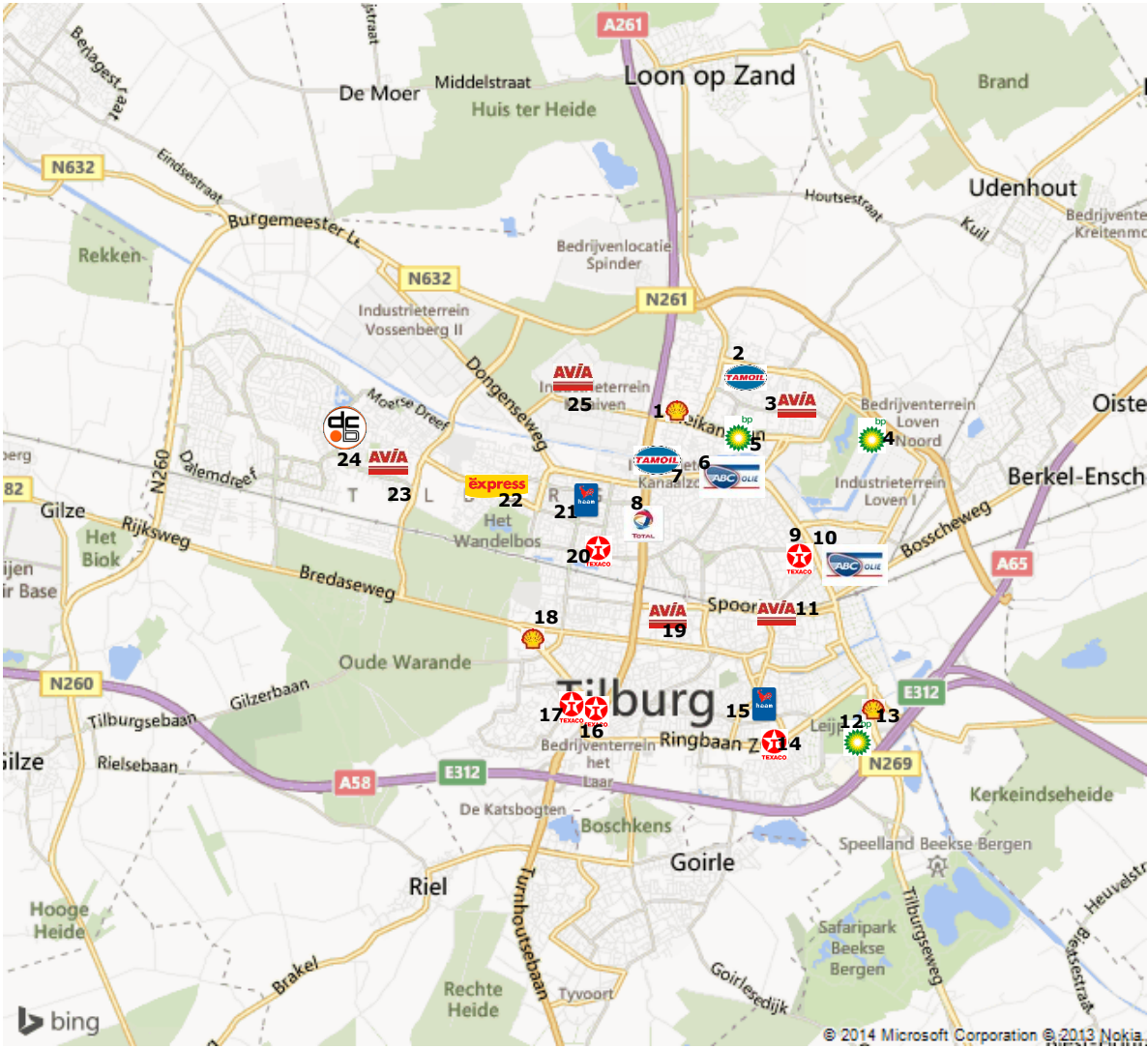


6



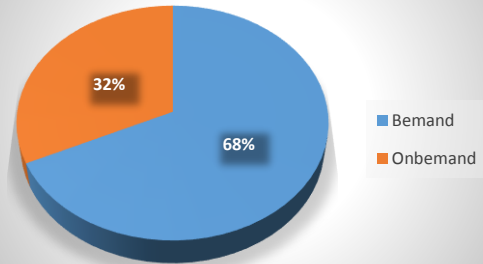
Aanbodstructuur Tilburg

	Adres	Merk	B / O	# OpsPI	LPG	CW	WB	Type
1	Mascagnistraat 529	Shell	B	6	Ja	Nee	Ja	W/B
2	Elgarstraat 50	Tamoil	B	3	Nee	Ja	Nee	W/B
3	Brucknerlaan 14	AVIA	O	4	Nee	Nee	Nee	WB
4	N261	BP	B	10	Ja	Nee	Nee	Tangent
5	Heikantlaan 10	BP	O	6	Nee	Nee	Nee	W/B
6	Goirkekanaaldijk 28	ABC	O	6	CNG	Ja	Ja	W/B
7	Ringbaan Noord 177a	Tamoil	B	4	Nee	Nee	Nee	W/B
8	Ringbaan West 7	Total	B	6	Ja	Ja	Nee	Tangent
9	Ringbaan Oost 271 D	Texaco	B	6	Ja	Ja	Ja	Tangent
10	Ringbaan Oost 116	ABC	O	4	Nee	Nee	Nee	Tangent
11	Spoorlaan 3	Avia	B	4	Nee	Nee	Nee	W/B
12	Kempenbaan 1 (WZ)	BP	B	10	Ja	Nee	Nee	Tangent
13	Kempenbaan 36 (OZ)	Shell	O	6	Nee	Nee	nee	Tangent
14	Ringbaan Zuid 350	Texaco	B	5	Nee	Nee	nee	Tangent
15	Oerlesestraat 107	De Haan	B	6	Nee	nee	Ja	W/B
16	Ringbaan west 360	Texaco	B	6	Ja	Nee	Nee	Tangent
17	Ringbaan west 365	Texcao	B	8	Ja	Ja	Ja	Tangent
18	Baroniebaan 2	Shell	B	4	Nee	Nee	nee	W/B
19	Noordhoekring 180	Avia	B	4	Nee	Ja	nee	W/B
20	Tobias Asserlaan 352	Texaco	B	5	Nee	Nee	Nee	W/B
21	Beneluxlaan 46	De Haan	B	5	Nee	Ja	Ja	W/B
22	Baden Powelllaan 75	Shell Exp	O	4	Nee	Nee	Nee	W/B
23	B.B. van V.V.weg 151	Avia	B	8	Ja	Ja	Ja	Tangent
24	Huibevendreef	Nb	O	4	Nee	Ja	ja	W/B
25	Zevenheuvelenweg	AVIA	O	4	Nee	Nee	Nee	W/B

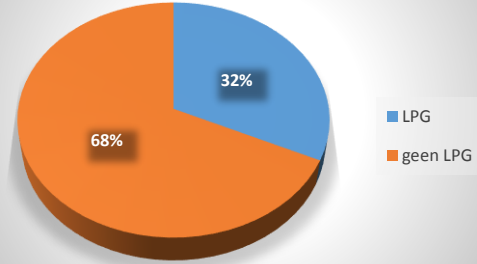


Aanbodstructuur Tilburg

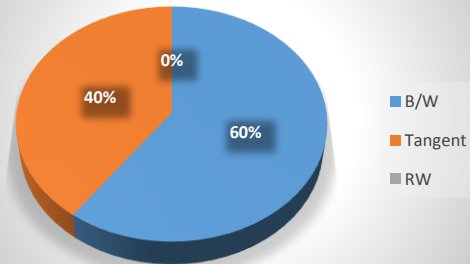
Exploitatieformule



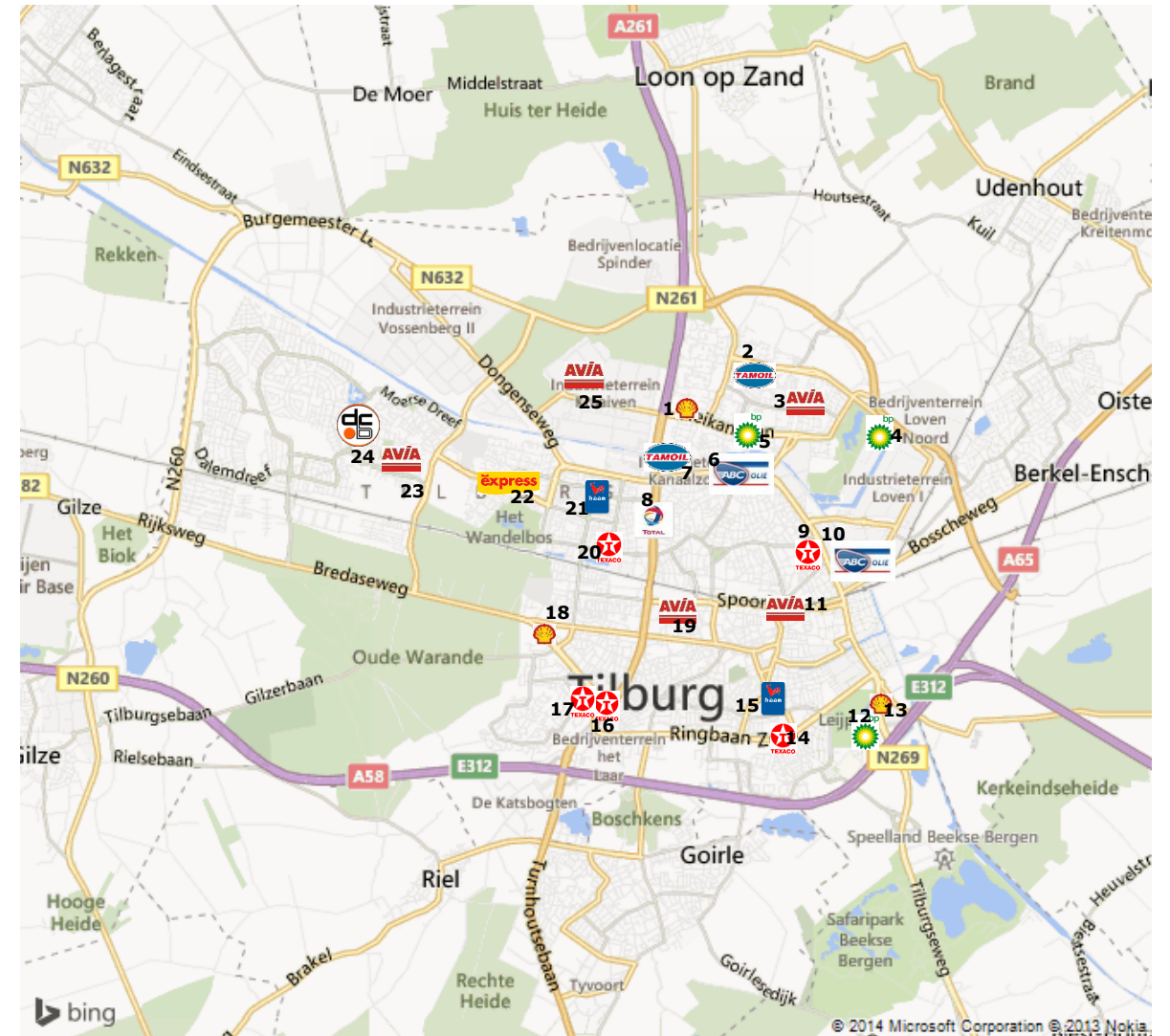
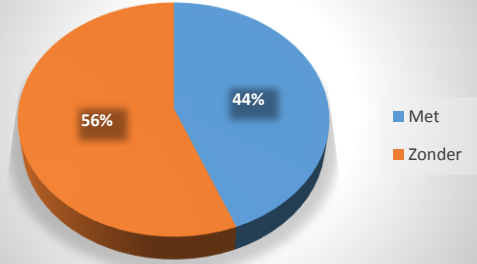
LPG



Type



Wasvoorzieningen



Aanbodstructuur Tilburg



1



6



11



2



7



12



3



8



13



4



9



14



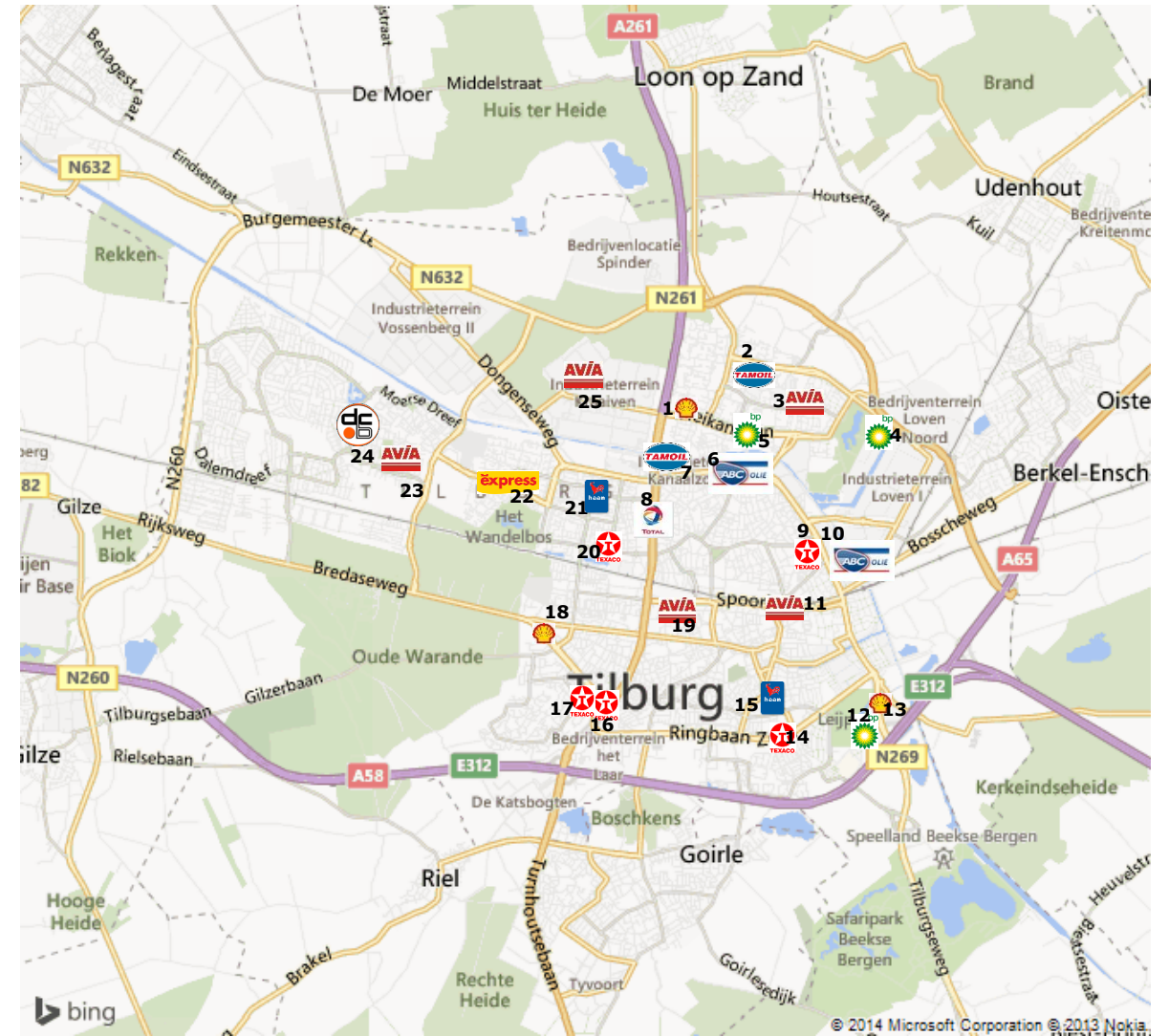
5



10



15



Aanbodstructuur Tilburg



16



21



17



22



18



23



19



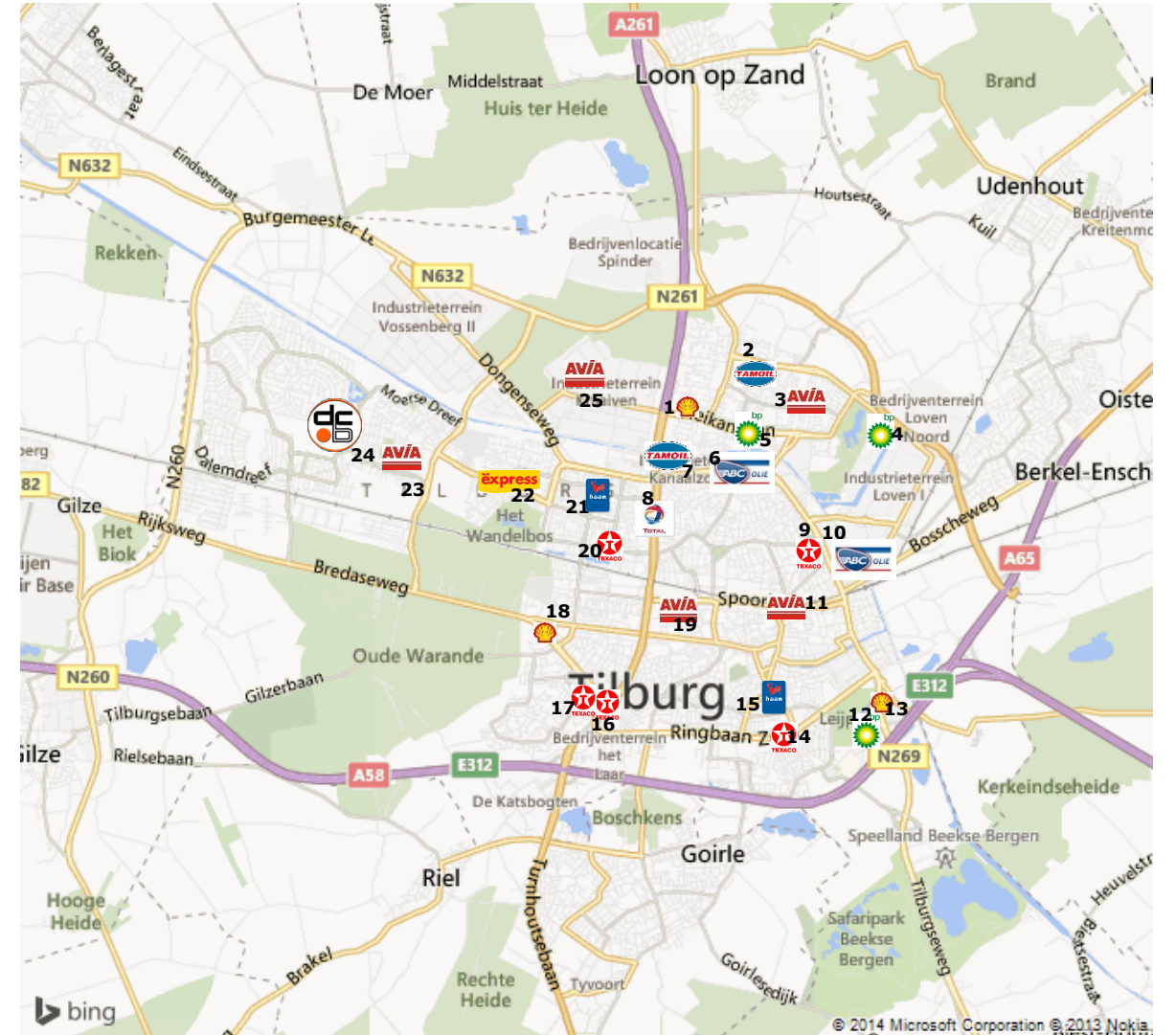
24



20

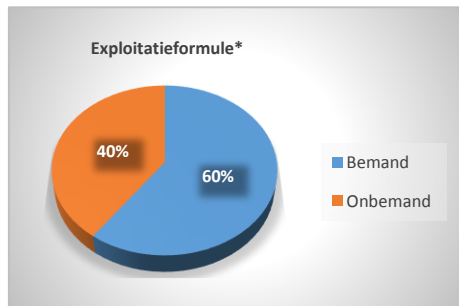
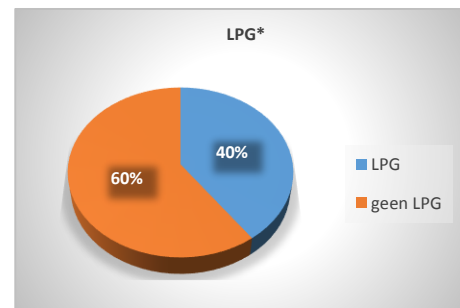
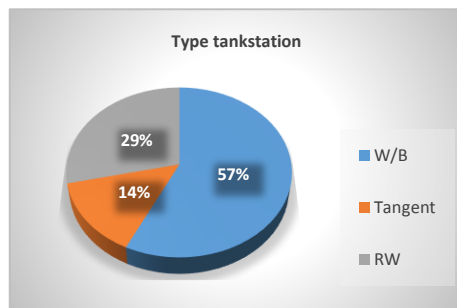


25



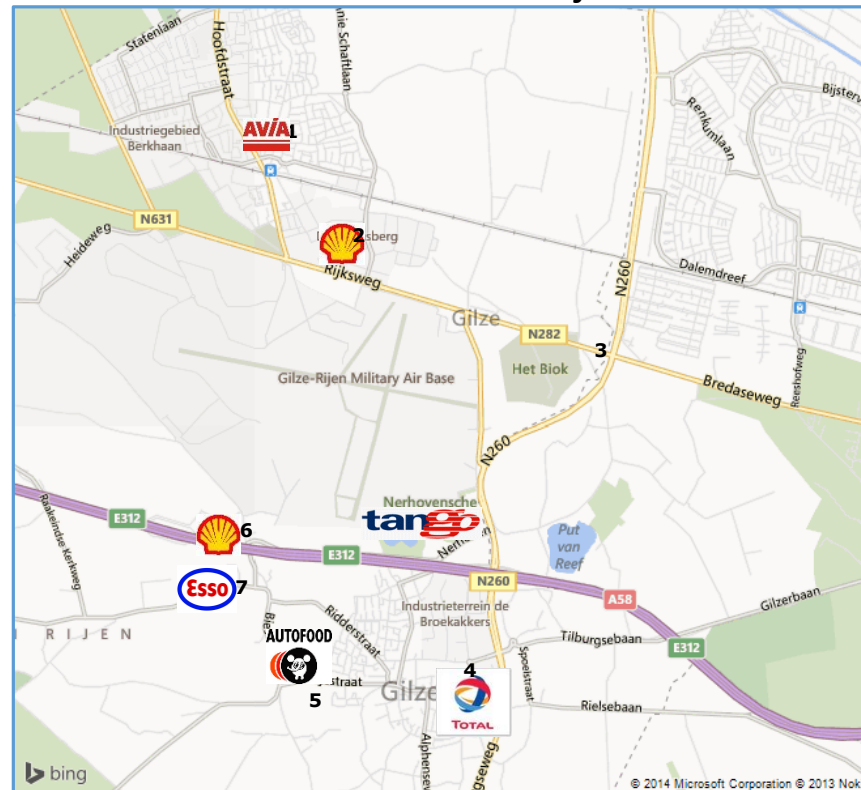
	Adres	Merk	B/O	# Oppl	LPG	CW	WB	Type
1	Heistraat 13 Rijen	Avia	B	4	Nee	Ja	Nee	W/B
2	Europalaan 13 Rijen	Shell	B	8	Ja	Ja	Ja	W/B
3	Nerhoven 51 Rijen	Tango	O	4	Nee	Nee	Nee	Tangent
4	Tilburgsebaan 6 Gilze	Total	B	8	Ja	Nee	Nee	W/B
5	Oranjestraat 111 Gilze	Autofood	O	4	Nee	Ja	Ja	W/B
6	RW 58 Noordzijde	Shell	B	18	Ja	Nee	nee	RW
7	RW 58 Zuidzijde	Esso	B	15 (*)	Ja	Nee	nee	RW

(*) 11 operationeel



* exclusief de twee tankstations langs de RW 58

Aanbod structuur Gilze en Rijen



Aanbod structuur Gilze en Rijen



1



2



3



4



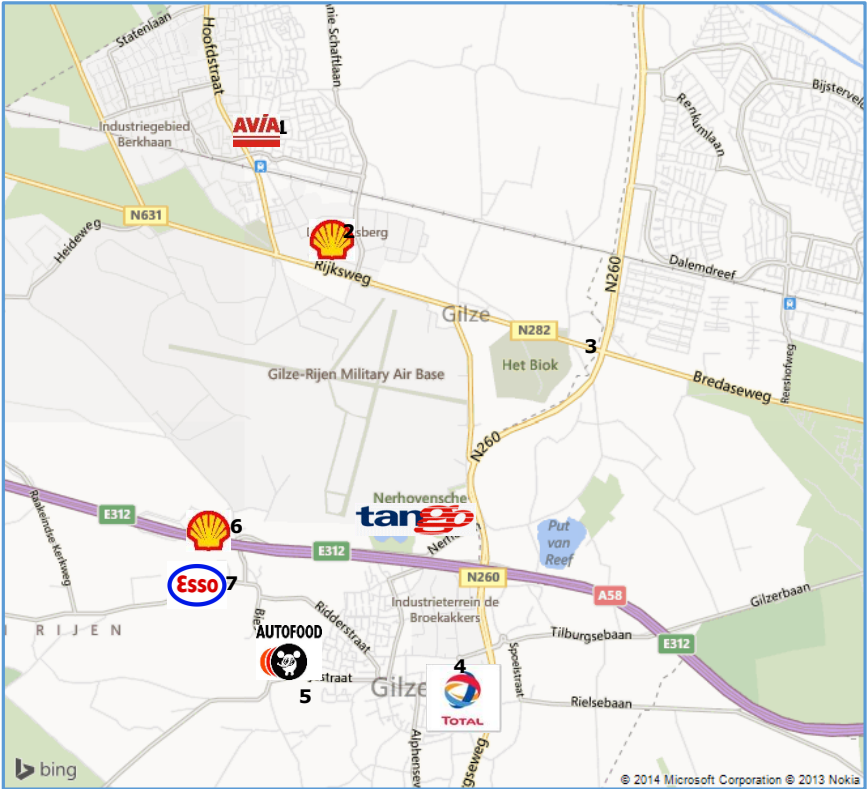
5



6

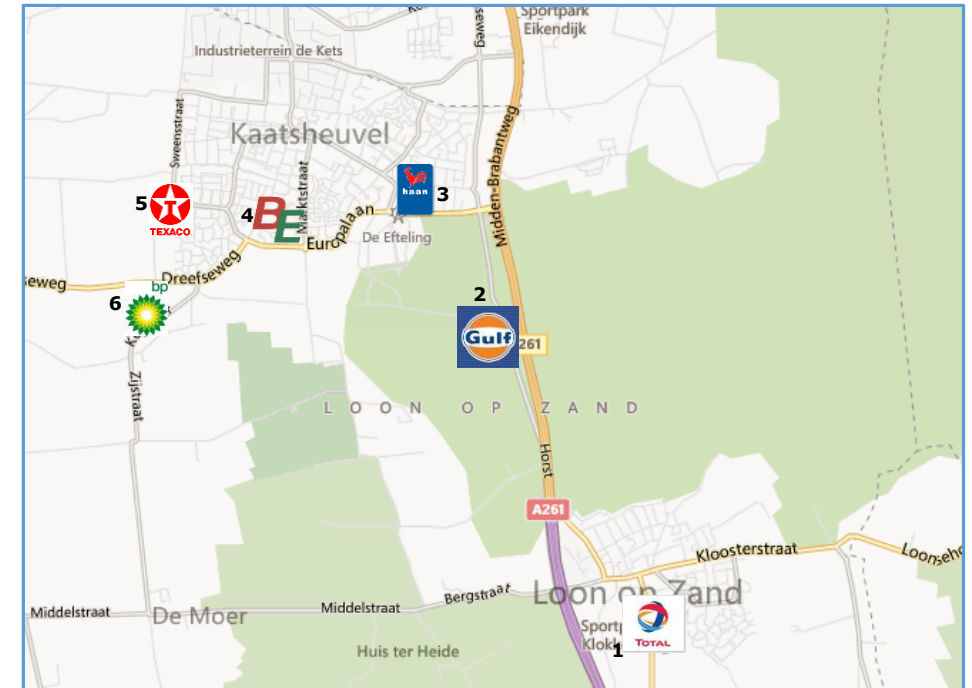
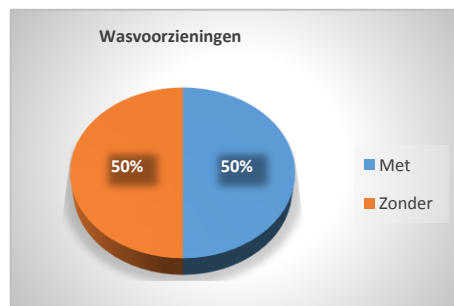
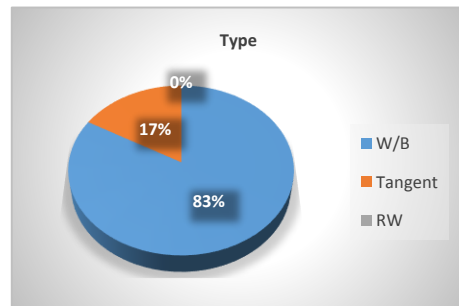
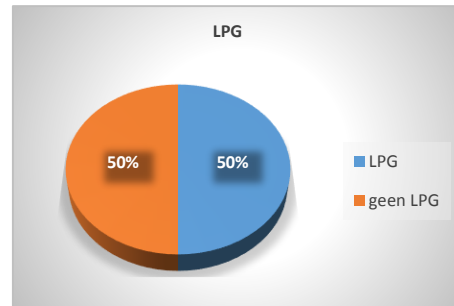
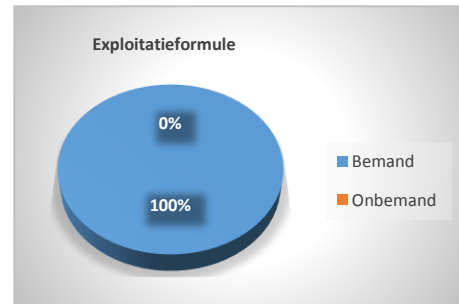


7



Aanbodstructuur Loon op Zand / Kaatsheuvel

	Adres	Merk	B/O	# OpPls	LPG	CW	WB	Type
1	Willibrordusstraat 2-B L.o.Z.	Wit/Berkel	B	8	Nee	Ja	Ja	W/B
2	Midden-Brabantweg 2	Gulf	B	8	Ja	Nee	Nee	Tangent
3	Van Heeswijkstraat 30	De Haan	B	3	Nee	Ja	Nee	W/B
4	Berndijksestraat 3	BE	B	13	Ja	Ja	Nee	W/B
5	Erasstraat 1	Texaco	B	4	Nee	Nee	Nee	W/B
6	Dreefseweg 52-54	BP Express	B	5	Ja	Nee	Nee	W/B



Aanbodstructuur Loon op Zand / Kaatsheuvel



1



2



3



4



5



6

